



Planbeskrivelse plan 1119 - 202111

Detaljreguleringsplan for indre vågen i Sirevåg

Innhold

1. Sammen drag	4
2. Bakgrunn	6
2.1 Hensikten med planen	6
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold.....	6
2.3 Tidligere vedtak i saken	6
2.4 Krav om konsekvensutredning.....	6
3. Planprosessen	7
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, planprogram.....	7
4. Planstatus og rammebetingelser	8
4.1 Overordnede planer	8
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	10
4.3 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	11
5. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	13
5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet.....	13
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	15
5.3 Stedets karakter	16
5.4 Landskap 17	
5.5 Kulturminner.....	19
5.6 Naturverdier	22
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder.....	22
5.8 Landbruk 22	
5.9 Trafikkforhold	23
5.10 Barn og unges interesser	25
5.11 Sosial infrastruktur	25
5.12 Tilgjengelighet mht universell utforming	26
5.13 Teknisk infrastruktur.....	26
5.14 Grunnforhold	27
5.15 Støyforhold.....	29
5.16 Luftforurensing	29
5.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	29
5.18 Næring 30	
5.19 Analyser/utredninger.....	30
6. Beskrivelse av planforslaget	31
6.1 Planlagt arealbruk	31
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	33
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	39
6.4 Parkering 43	
6.5 Trafikkløsning.....	44
6.6 Planlagte offentlige anlegg.....	44
6.7 Miljøoppfølging.....	44

6.8	Universell utforming	45
6.9	Uteoppholdsareal	45
6.10	Kollektivtilbud	46
6.11	Kulturminner.....	46
6.12	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	46
6.13	Plan for avfallshenting/ søppelsug	47
6.14	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	47
6.15	Rekkefølgebestemmelser	47
7.	Konsekvensutredning	48
7.1	Konsekvensutredning.....	48
8.	Virkninger av planforslaget	49
8.1	Overordnede planer	49
8.2	Landskap 49	
8.3	Stedets karakter	51
8.4	Byform og estetikk	51
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	51
8.6	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	51
8.7	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk og uteområder	53
8.8	Trafikkforhold	55
8.9	Barns interesser	55
8.10	Sosial infrastruktur	55
8.11	Tilgjengelighet og universell utforming	55
8.12	Energibehov – energiforbruk.....	55
8.13	ROS 55	
8.14	Jordressurser/landbruk	55
8.15	Teknisk infrastruktur.....	55
8.16	Vann og avløp.....	56
8.17	Økonomiske konsekvenser for kommunen	56
8.18	Konsekvenser for næringsinteresser.....	56
8.19	Interessemotsetninger.....	56
8.20	Avveining av virkninger	56

1. SAMMENDRAG

Formålet med detaljreguleringsplanen for indre vågen i Sirevåg, planID 202111, har vært å tilrettelegge for videreutvikling av indre deler av vågen i Sirevåg havn. Eksisterende situasjon viser at havnen primært består av industri- og fiskerihavn. Kommunes interesser har gått ut på å benytte den indre delen av vågen til formål knyttet til fritid og turisme, uten at det skal gå på bekostning av næringsvirksomheten i Sirevåg.

Gjeldende reguleringsplan 1005M har lagt føringer for det grunnleggende arbeidet med utarbeidelsen av denne detaljreguleringsplanen. Enkelte momenter er blitt videreført, mens andre har blitt justert. Endringene har basert seg på ulike kartlegginger og utredninger, som sammen har kommet fram til løsninger som har bidratt til å styrke området som et sentrum, samtidig som nåværende fiskerivirksomhet ikke kommer i konflikt med tiltakene.

Utredninger som har blitt utført er knyttet til utarbeidelse av stedsanalyse, overvannshåndtering, stormflo og bølgeanalyse, kartlegging av støy i havn, trafikk og jernbane, naturmangfold i sjø og på land, samt badevannprøve for å gi en indikasjon på vannkvaliteten i havnen. Det er også utarbeidet 3D-modeller som viser tilpasningen av nye bygg sammen med eksisterende bygg, i tillegg til sol-/skyggeanalyse som viser uteoppholdsrommenes kvaliteter.

Planforslaget for indre del av Sirevåg, planID 202111, legger opp til et definert sentrum bestående av et sentrert torgareal i øst, omkranset av publikumsrettede funksjoner. Småbåthavnen med flytebrygge bidrar til økt effektiv utnyttelse og aktivitet i havnen. Bobilparkeringen med parkanlegg vil fungere som bindende ledd mellom servering av fiskeriuasalget og torgarealene. Det vil også bidra til lek, rekreasjon og opphold for alle aldersgrupper. Bevart kulturminne, friområder og videreføring av eksisterende byggestil, bidrar til å skape identitet og det stedsegnete maritime preget i havnen. Gang- og sykkelveger, sammen med fortau og trygge kryssninger av kjøreveger, skaper sammenhengende stier og bidrar til økt trafikksikkerhet innenfor planområdet. Hensynssoner ivaretar hensyn fra friskt, samt farer fra stormflo og brann/eksplosjon fra bunkringsanlegg, som gir tilstrekkelig helse og økonomiske påvirkninger. Etablering av veger bidrar til større tilgjengelighet. Dekningsgrad av parkeringsplasser er kompensert med å tillate parkering på enkelte felt, tilrettelagt for busslommer langs hovedferdselsåren innenfor planområdet, og lagt opp til jernbanen som fremkomstmiddel. Kaiområdene med inndelte soner i vann skal samtidig legge opp til at småbåter ikke kommer i konflikt med større fartøy og at manøvreringsareal for større fartøy videreføres.

Basert på funn i risiko- og sårbarhetsanalyse, og konsekvensutredningen med temaene naturmangfold, kulturmiljø og friluftsliv, er det avdekket hvilke farer som kan oppstå og hvilke konsekvenser det vil kunne utgi. Resultatene er innarbeidet i planen for å sikre at tiltakene i størst mulig grad tilrettelegger for å utgi minst mulig påvirkning på området.



Figur 1: Bilde hentet fra Jærbladet, Havets dag august 2022 (Foto: Hobberstad, S., 2022)

Det er gjennomført konsekvensutredning for temaene naturmangfold m/vannmiljø, kulturmiljø og friluftsliv.

Oppsummert er konsekvensene for KU-temaene som følger:

- Naturmangfold: Betydelig miljøskade
- Vannmiljø: Noe miljøskade
- Kulturmiljø: Noe miljøskade
- Friluftsliv: Noe miljøforbedring

Samlet vurdering er at planforslaget vil gi noe negativ konsekvens. Selv om naturmangfoldet er vektlagt størst, gjelder disse negative miljøskadene for sjøfugler. Resterende miljøverdier for naturmangfold (f.eks. tareskog), og for vannmiljø og kulturmiljø har kun noe miljøskade. For friluftsliv/bygdeliv blir situasjonen forbedret. Viktige forebyggende tiltak er sentrumsfunksjoner, lave bygningshøyder, krav om maritim byggeskikk, grønne akser, torg som møteplass, og grøntområde i bobilparkering, småbåthavn som flytebrygge og å ta vare på mye av Svinholmen sitt naturpreg.

Virkningen av planen er at sjørelatert virksomhet fra overordna planer er videreført. Avsatt forretning og tjenesteyting samsvarer med handelsbestemmelsen i regionalplan Jæren og Søre Ryfylke. Siden planen vil fungere som en sentrumsplan for Sirevåg vurderes forretning og tjenesteyting som kurante.

Sirevågs karakter med maritim byggestil er videreført. Selv om kulturmiljøverdiene kan bli noe forringet av planforslaget, må det også kunne forventes at tettsteder kan utvikle seg videre. Det er da positivt at Sirevågs historie videreføres. For naturmangfold vil planforslaget gi negative konsekvenser, spesielt for fuglelivet. Samtidig ville eksisterende reguleringsplan også gitt lignende virkning. Dermed vil faktisk endring av reguleringsplanen i forhold til tidligere arealstatus være liten.

Planforslaget gir positiv virkning for friluftsliv/bygdeliv og øker størrelsen på opparbeidete utearealer der funksjoner som lek, sosial møteplass, osv. kan finne sted. Disse uterommene får gode solforhold. Trafikkarealene er brukt til å støtte opp om sentrumspreget ved å ha fortau langs feltene med forretning/kontor. Planforslaget innfører ny småbåthavn som også bidrar til mer liv i Sirevåg.

Planforslaget legger opp til at småbåter og fiskeri og større fartøy skal kunne kombineres i vågen uten konflikter.

Samlet virkning av planforslaget er vurdert som positivt for Sirevåg som tettsted. Planen vil fungere som sentrumsområde for innbyggerne, samtidig som planen støtter opp om turisme og fritid. Økt tetthet, tydeligere byrom, og videreført maritim byggestil bidrar til sterk steds karakter og egenart for Sirevåg.

2. BAKGRUNN

Hå kommune ønsker å videreutvikle Sirevåg havn og legge til rette for formål knyttet til fritid og turisme i indre deler av havneområdet. Kommuneplanutvalget vedtok i sak 004/21, den 9. februar 2021, at kommunen skal utarbeide en ny reguleringsplan for indre deler av havnen i Sirevåg. Med bakgrunn i dette vedtaket har kommunen utarbeidet en ny detaljreguleringsplan for indre vågen i Sirevåg.

2.1 HENSIKTEN MED PLANEN

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for videreutvikling av indre deler av vågen i Sirevåg havn. I dag er havnen primært en industri- og fiskerihavn, men kommunen ønsker også at området skal kunne brukes til formål knyttet til fritid og turisme, uten at det skal gå på bekostning av næringsvirksomheten i Sirevåg.

Planarbeidet skal legge til rette for etablering av småbåthavn med flytebrygge, bensinpumpe/bunkringsanlegg, oppstillingsplass for bobiler, servicebygg med toalett og dusj, dagligvarehandel og et fiskeutsalg med servering. Samtidig skal eksisterende funksjoner knyttet til formål forretning/kontor/industri/sentrum m.m videreføres. I tillegg vil planarbeidet ta for seg forhold som omhandler justering av eksisterende veier.

2.2 FORSLAGSTILLER, PLANKONSULENT, EIERFORHOLD

Hå kommune er forslagstiller for planen.

COWI AS og Head Energy AS bistår som plankonsulenter.

Planområdet omfatter hovedsakelig eiendommene gnr./bnr. 91/37, 89/7, 95/85, 95/456 med flere.

2.3 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Planarbeidet utarbeides med bakgrunn Hå kommune sitt vedtak den 9. februar 2021 i sak 004/21 i Kommuneplanutvalget:

KPU-004/21 vedtak:

«Det utarbeides en ny reguleringsplan for indre vågen som tar for seg plassering av servicebygg, gjeste- og småbåthavn samt bobilparkering slik det er beskrevet i saken og vedlegg 3. En ny reguleringsplan skal også løse problemstillinger knyttet til vei.»

2.4 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING

Reguleringsplaner og tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal konsekvensutredes, jf. pbl § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften) §§ 6 og 8.

For detaljreguleringsplaner er det krav om planprogram og konsekvensutredning, jf. KU-forskriften § 6 bokstav b. Det vil bli utarbeidet konsekvensutredning til detaljreguleringsplanen. Tiltaket er ikke utredet i tidligere reguleringsplanarbeid.

I planprogrammet har kommunen vurdert hvilke temaer som skal konsekvensutredes:

- Naturmangfold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Friluftsliv/bygdeliv

Konsekvensutredningen omtales i kapittel 7.

3. PLANPROSESSEN

3.1 MEDVIRKNINGSPROSESS, VARSEL OM OPPSTART, PLANPROGRAM

Varsel om oppstart av planarbeidet, samt forslag til planprogram, ble kunngjort 21. desember 2021. Fristen for å komme med innspill var 9. februar 2022. Kommunen mottok 14 merknader, derav 9 fra offentlige instanser. Samtlige innspill er oppsummerte i eget merknadshefte med Kommunedirektørens vurdering og kommentarer til merknadene.

Oppsummering av merknadene:

Flere av de overordnede myndighetene påpeker potensialet for konflikt mellom fiskerinæringen og planlagt tiltak og formål, og videre at nye tiltak ikke må fortrenge eller begrense fiskerinæringen i Sirevåg. Eventuelt må det vurderes avbøtende tiltak som ikke medfører restriksjoner på bruken av fiskerihavna til fiskeriformål. Ellers handler innspillene om at det er forventninger om stedsanalyse, og behov for arkeologiske registreringer, vurderinger knyttet til samferdsel og trafiksikkerhet, samfunnssikkerhet, overvannshåndtering, biologisk mangfold og kulturminner.

Fastsatt planprogram ble vedtatt i Utval for tekniske saker og næring 07.04.2022 og i Kommunestyret 05.05.2022.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 OVERORDNEDE PLANER

4.1.1 Fylkeskommunale planer

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (RP Jæren)

Planen ble vedtatt 20.10.2020. Planens hovedmål er at «Regionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapingen, reduserer klimagassutslippet, sikrer natur og kulturmiljø og gir høy livskvalitet.» Videre er delmålene og innsatsområdene: enklere hverdag, konkurransekraft, livskraftige nabolag, levende sentrumsområder, varige naturressurser, og regionalt samarbeid.

En viktig arealstrategi er planlegging «innenfra og ut» som gjelder både for prioriterte utviklingsområder i regionen og inne byer og tettsteder.



Figur 2: Regional areal- og transportstrategi



Figur 3: Regionalt prioriterte utviklingsområder

Strategien «rett virksomhet på rett sted» innebærer «at næringsvirksomheter finner lokalisering i næringsområder som passer med virksomhetens areal- og transportbehov». Planen deler virksomheten inn i 3 kategorier:

- Kategori 1 (høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet) skal lokaliseres i by- og tettstedssentre og nær kollektivtransport.
- Kategori 2 (middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet) skal integreres i by- og tettstedsstrukturen og være nær kollektivtransport.
- Kategori 3 (lav arbeidsplass- og/eller besøksintensitet) skal ligge nær hovedinfrastruktur.



Figur 4: Regionale næringsområder



Figur 5: Senterstruktur

Planen har bestemmelser om lokalisering av varehandel og videre føringer om stedsforming, jordvern, landbruk og andre blågrønne strukturer, transport og kollektivtrafikk med prioritering av transportformer, og parkering.

Planområdet er lokalisert innenfor *Regionale næringsområde* i kategori 3 *Arealkrevende virksomheter*. Sirevåg er også beskrevet som del av *Sentre for havrelatert virksomhet*, og del av *Regionale områder og infrastruktur for gods- og varehåndtering* i kategorien *Regional havn*. Detaljreguleringsplanen vurderes å være i tråd med strategien i RP Jæren.

I KPU-sak [017/21](#) om langsiktig arealstrategi for videre arbeid med kommuneplanens arealdel 2021-2036 for Hå kommune står det at Sirevåg skal videreutvikles som næringsområde. I saken opplyses det også om at Nærbø, Varhaug og Vigrestad er regionalt prioriterte utviklingsområder i Hå hvor det forventes fortetting og transformasjon, høy arealutnyttelse og gode muligheter for gang, sykkel og kollektivtransport. Samtidig skal det planlegges for positiv tettstedsutvikling og godt lokalmiljø i alle deler av regionen. Det vil si at Stokkalandsmarka, Brusand, Ogna og Sirevåg også skal kunne utvikles. Hovedtyngden skal likevel skje i de prioriterte utviklingsområdene.

Satsing på sentrum er en viktig del av arealstrategien for å realisere sentrumsplanene i Nærbø og Varhaug, samt lage nye i Vigrestad, Stokkalandsmarka, Sirevåg og Ogna. Det innebærer at boligbygging primært skal skje i stasjonsbyene og Stokkalandsmarka gjennom sentrumsutvikling, transformasjon og fortetting, med høy arealutnyttelse.

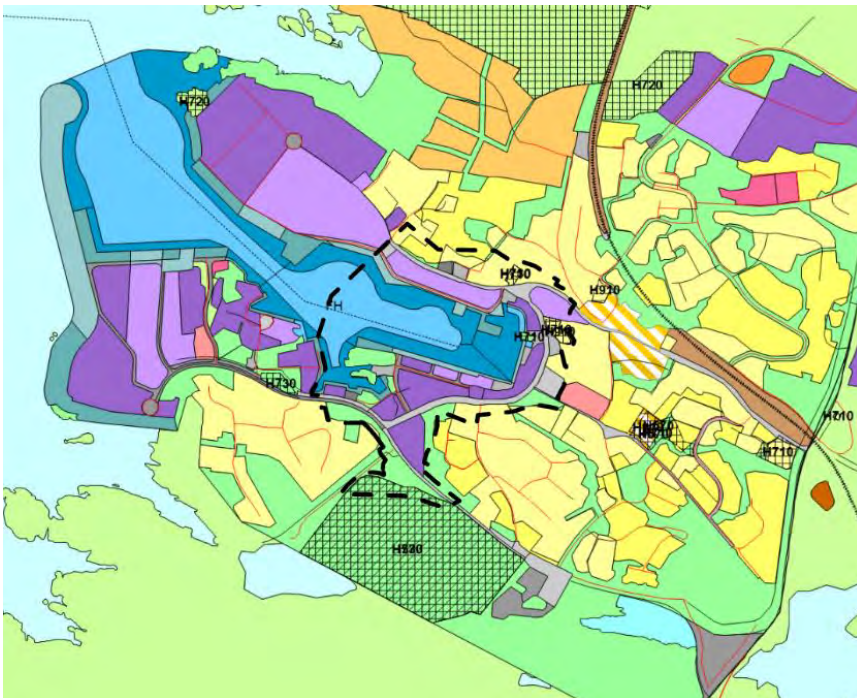
Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040

Planen bidrar til bærekraftig håndtering av overskuddsmasser på Jæren ved å legge til rette for en mer sirkulær forvaltning av råstoffene. Planen inneholder en strategi for håndtering av masser etter ressurspyramideprinsippet og retningslinjer for håndtering av masser.

Her finnes [gjeldende regionale planer og strategier](#).

4.1.2 Kommuneplan

Hå kommune sin målsetning er å legge til rette for næringslivet. I gjeldende kommuneplan for 2014-2028 er arealene i planområdet i hovedsak avsatt til nåværende og fremtidig havn og næring.



Figur 6: Varslet planavgrensning vist som stiplede linjer i kommuneplanen

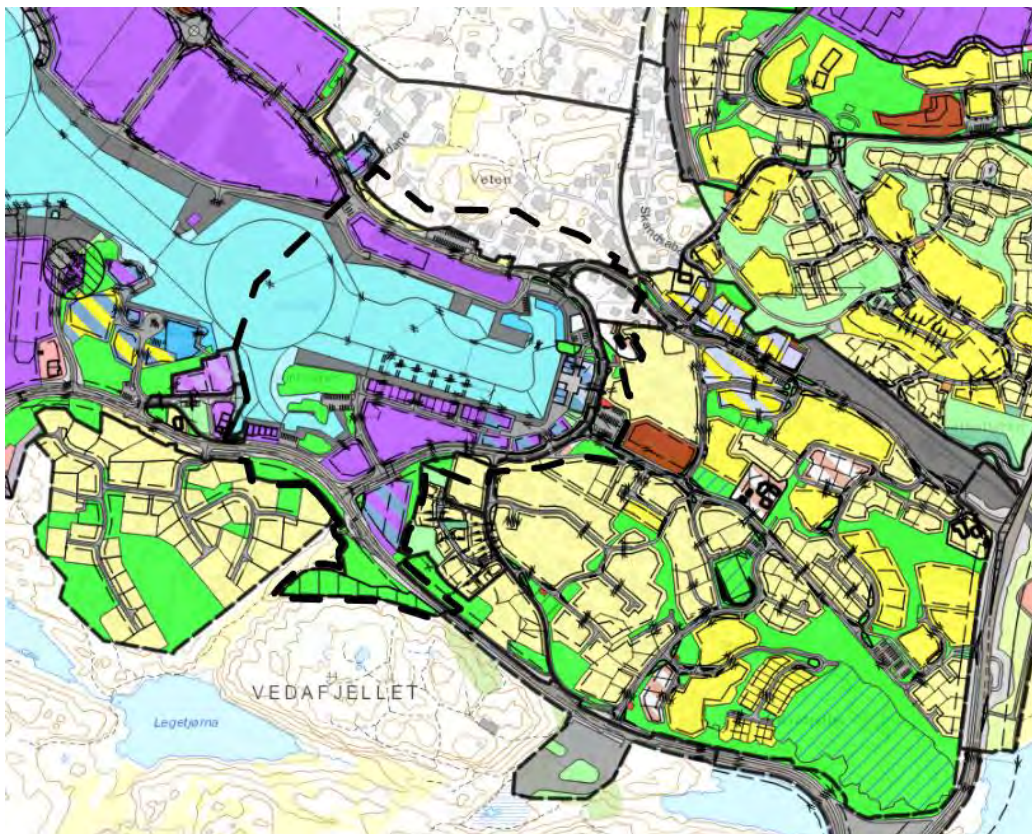
Kommuneplanen er under revidering. Planen tar utgangspunkt i bærekraftsmålene som satsingsområder og skal innarbeides i målstrukturen og arealstrategien. Eventuelle forhold i det pågående kommuneplanarbeidet vil bli vurdert tatt opp i foreliggende planarbeid. Du kan lese mer om det pågående arbeidet med ny kommuneplan [her](#).

4.2 GJELDENDE REGULERINGSPLANER

Planavgrensningen berører og erstatter deler av følgende gjeldende reguleringsplaner:

- Områdereguleringsplan for Sirevåg havn – plan-ID 1005P
- Reguleringsplan for Sirevåg sentrum – plan-ID 1006
- Sirevåg sentrum – plan-ID 951
- Sirevåg nord/vest – plan-ID 953

Planene legger til rette for småbåthavn, havneområde i sjø, trafikkområde i sjø, hotell/bevertning, industri, kai, forretning/kontor, sentrum, boliger m.m. tillegg til veg og grønnstruktur.



Figur 7: Varslet planavgrensning vist som stiplede linjer med vedtatte reguleringsplaner

4.2.1 Tilgrensende planer

Planområdet grenser mot følgende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Nygård GNR90 BNR 4/6 – plan-ID 952 A
- Detaljregulering Kråhagen, Sirevåg – 1172 B
- Reguleringsplan for Kråhagen – plan-ID 1015C

4.2.2 Temaplaner

- Plan for turnett i Hå kommune

4.3 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER

- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)

Det er for tiden ingen statlige bestemmelser (SPB). Her finnes oppdaterte nasjonale føringer og planoppgaver.

Nasjonale forventninger

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging blir utarbeidet hvert fjerde år, sist vedtatt 14. mai 2019. FNs bærekraftsmål skal være grunnlag i samfunns- og arealplanleggingen.

Det legges vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn.

- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning.
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn.
- Å skape et trygt samfunn for alle.

Det forventes at kommunene legger til rette for vekst og utvikling i kompakte og klart

avgrensede byområder. Knutepunktutvikling er viktig i byer og tettsteder når det legges til rette for utbygging. Lokalisering av boliger, service, handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal vurderes i sammenheng med kollektivknutepunkt. Det forventes høy arealutnyttelse gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene. Dette vil styrke grunnlaget for levende byer/tettsteder, økt kollektivtransport sykling og gange.

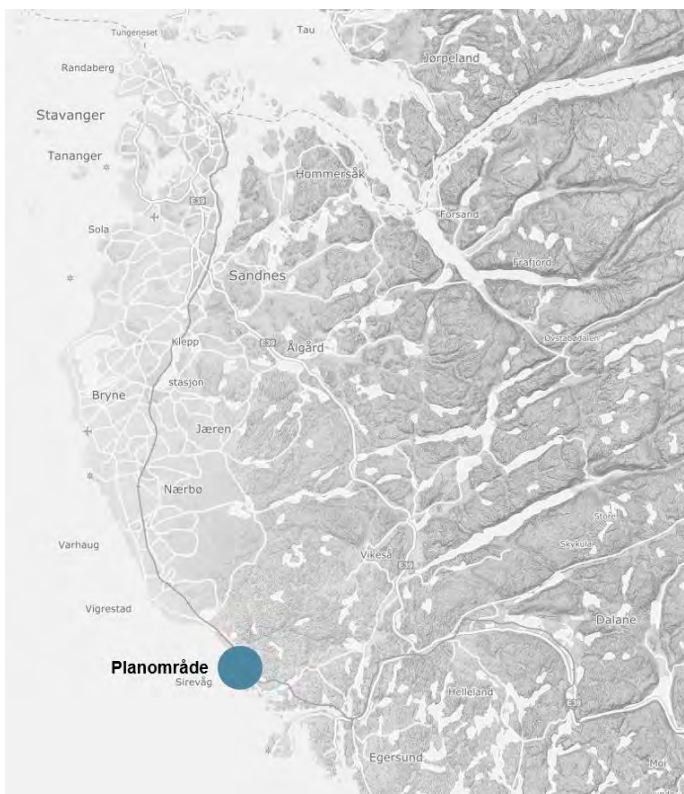
Byer og tettsteder der det er godt å bo og leve skal vektlegges. Det skal jobbes for å ha inkluderende samfunn, trygghet og helsefremming, kvaliteter i våre fysiske omgivelser, og levende sentrumsområder ved å ha tilgang på gode møteplasser og grønne områder nær barnehager og skoler osv. Det er et mål at utbygging ikke øker sårbarheten for naturhendelser, f.eks. gjennom blågrønn infrastruktur og andre naturbaserte løsninger.

Planlegging skal fokusere på samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging, verdiskapning og næringsutvikling, klima og lavere utslipp, aktiv natur- og kulturforvaltning, og redusere nedbygging av dyrka mark.

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 BELIGGENHET, AVGRENSNING OG STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

5.1.1 Avgrensning og størrelse på planområdet



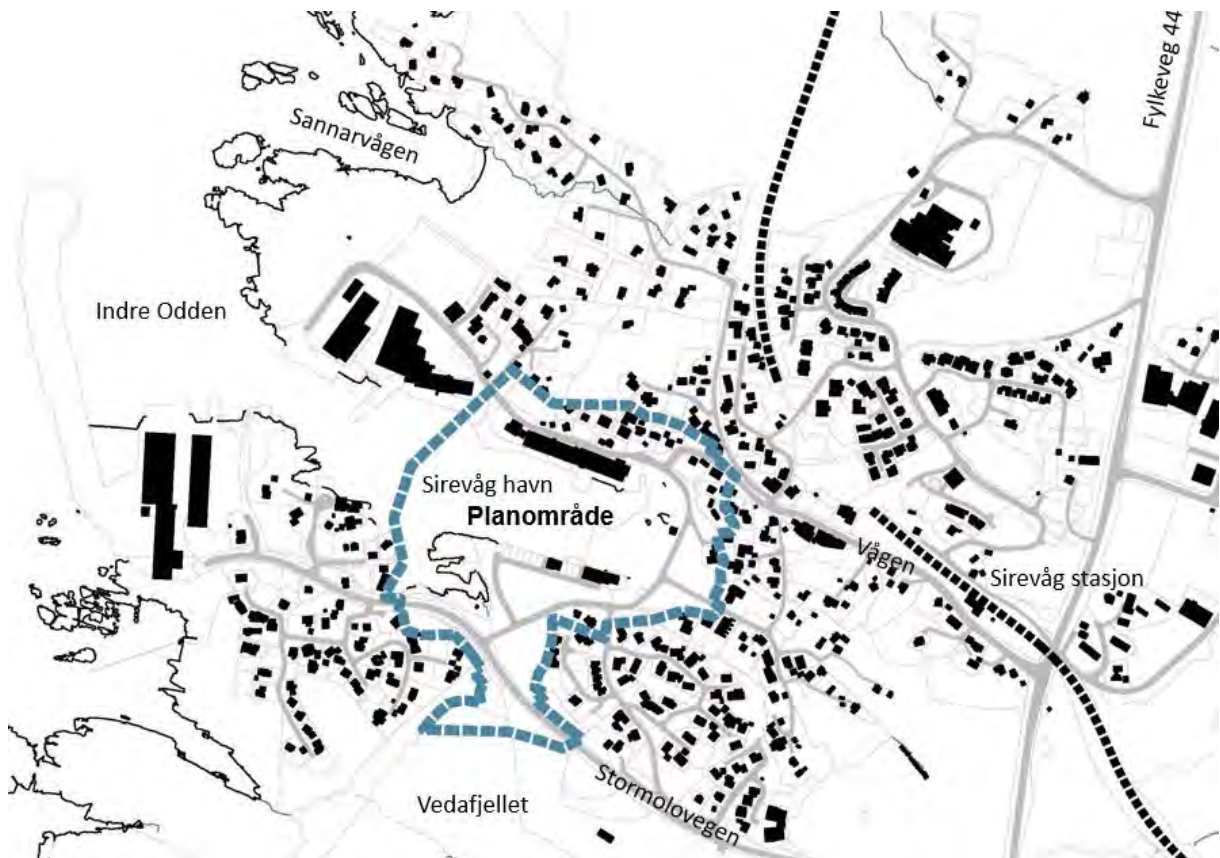
Figur 8: Planområdet er lokalisert i Sirevåg sør i Hå kommune

Planområdet er lokalisert i indre deler av Sirevåg havn. Området grenser mot ytre deler av Sirevåg havn i vest i overgangen mellom sjø og Svinholmen. Videre grenser planen til kulturmiljø, boligbebyggelse og Måken barnehage i øst, krysset Fv 4324 Stormolovegen-Nygårdsidå og boligbebyggelse i sør og opp mot næringsbebyggelse og Fv 4326 Vågen i nord.

Planområdet har en størrelse på ca. 80 dekar. Foreslått planavgrensning er satt for å kunne vurdere foreslåtte funksjoner og tilbud som en ønsker å etablere i videreutviklingen av indre havn i Sirevåg. Avgrensningen er også satt for justere av veg i havneområdet.



Figur 9: Planområdet i indre vågen i Sirevåg (Temakart-Rogaland, 2022)



Figur 10: Planavgrensningen ved varsel om oppstart 20.12.2021

5.2 DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Planområdet er regulert og hovedsakelig i bruk som gjestehavn, industri og lager. I tillegg finner vi arealer regulert til sjø, kai, kontor/industri, forretning/kontor, bevertning, veg, bolig og friområder. Område grenser mot industri i nord, bolig og allmenntilleggsformål i øst, bolig og friområder i sør og sjø i vest.



Figur 11: Oversiktsbilde over indre vågen i Sirevåg (Foto: Mellgren, R. A. S., 2017)

5.3 STEDETS KARAKTER

5.3.1 Struktur, estetikk/ byform og eksisterende bebyggelse

Området innerst i vågen preges av et åpent kaiområde som hovedsakelig grenser til variert eneboligbebyggelse med hager i øst. Indre vågen omkranses av delvis sammenhengende sjøhus langs kaien i sør med den naturlige holmen Svinholmen ytterst, og mer sammenhengende fabrikkbebyggelse med innslag av høyere bygg langs kaien i nord.

Dykkerklubben sitt servicebygg, sammen med en Torskasteinen med tilhørende maritime kulturminne deler de indre delene i to, der nordre del er avgrenset fra veggen og tilrettelagt for opphold i form av enkle benker med bord, mens det i søndre del er åpent mellom veg og sjø.



Figur 12: Oversiktsbilde sett i retning vest. Sjøhus og Svinholmen (t.v.) og industrivirksomhet (t.h.) (Foto: Mellgren, R. A. S., 2017)



Figur 13: Nordøstlig del av indre vågen med dykkerklubbens servicebygg (t.h) og kulturminnet i front (Foto: Mellgren, R. A. S., 2017)



Figur 14: Sørøstlig del av indre vågen med kaianlegg og sjøhus (Foto: Mellgren, R: A. S., 2017)

5.4 LANDSKAP

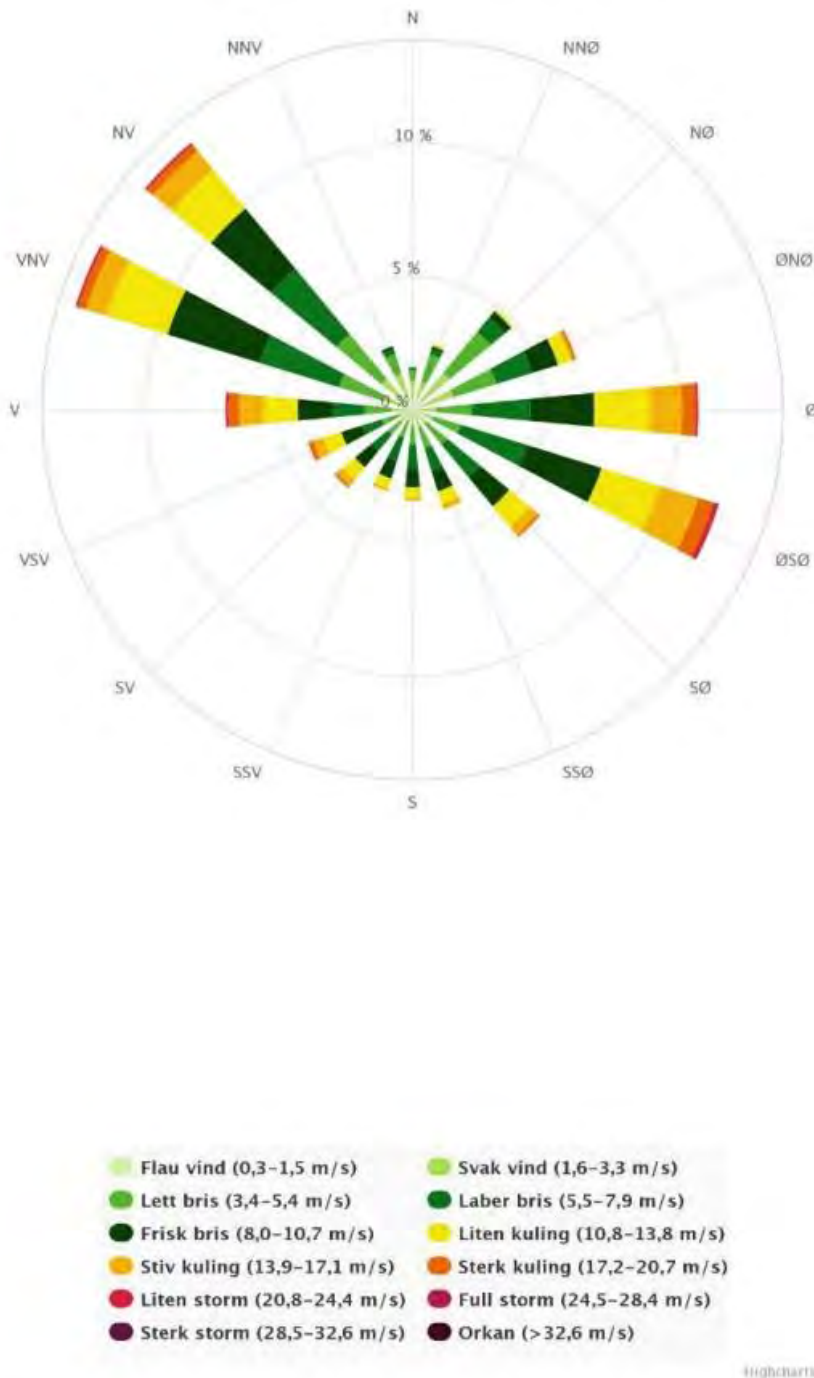
5.4.1 Topografi og landskap

Sirevåg indre havn er del av landskapet *Eksponert ytre slakt til småkupert kystslettelandskap*, jf. Temakart Rogaland. Planområdet er del av et havnemiljø som preges av bebygde omgivelser. Det er ikke registrert viktige landskapsverdier her.

Terrenget er hovedsakelig opparbeidet, bebygd og flatt, men skråner noe i ytterkantene mot Veten i nord og Vedafjellet i sør.

5.4.2 Lokalklima og solforhold

Området har gode solforhold, men er utsatt for vind. Dominerende vindretning varierer ut fra årstidene. Om vinter, vår og høst er den vanligste vindretning fra sørøst, mens hovedretningen om sommeren er nordvest (data fra vindmåler på Eigerøy).



Figur 15: Vindrose fra Eigerøya (SN43350) i perioden 4.2010-8.2022 (Hentet fra rapport for stormflo- og bølgeanalyse av COWI, 2022)

5.4.3 Estetisk og kulturell verdi

Sirevåg er en av få naturlige havner mellom Egersund og Tananger, og er nevnt som stedet der Jæren begynner og slutter. Havnen har spilt en viktig rolle både som havn og nødhavn, og allerede i registreringer fra 1600-tallet er Sirevåg markert som et viktig sted.

Kaiområdet innerst i vågen fungerer som en naturlig samlingsplass, men tettstedet mangler et definert sentrum. Det meste av bebyggelsen rundt vågen er relativt ny og bærer preg av sin tid mer enn en definert type byggeskikk. Noen av disse byggene er verneverdige og foreslått som del av kulturmiljø. Sørsiden fremstår som mer inviterende og tiltalende med sjøhus og noe bevart kulturlandskap og holmer, mens nordsiden preges av

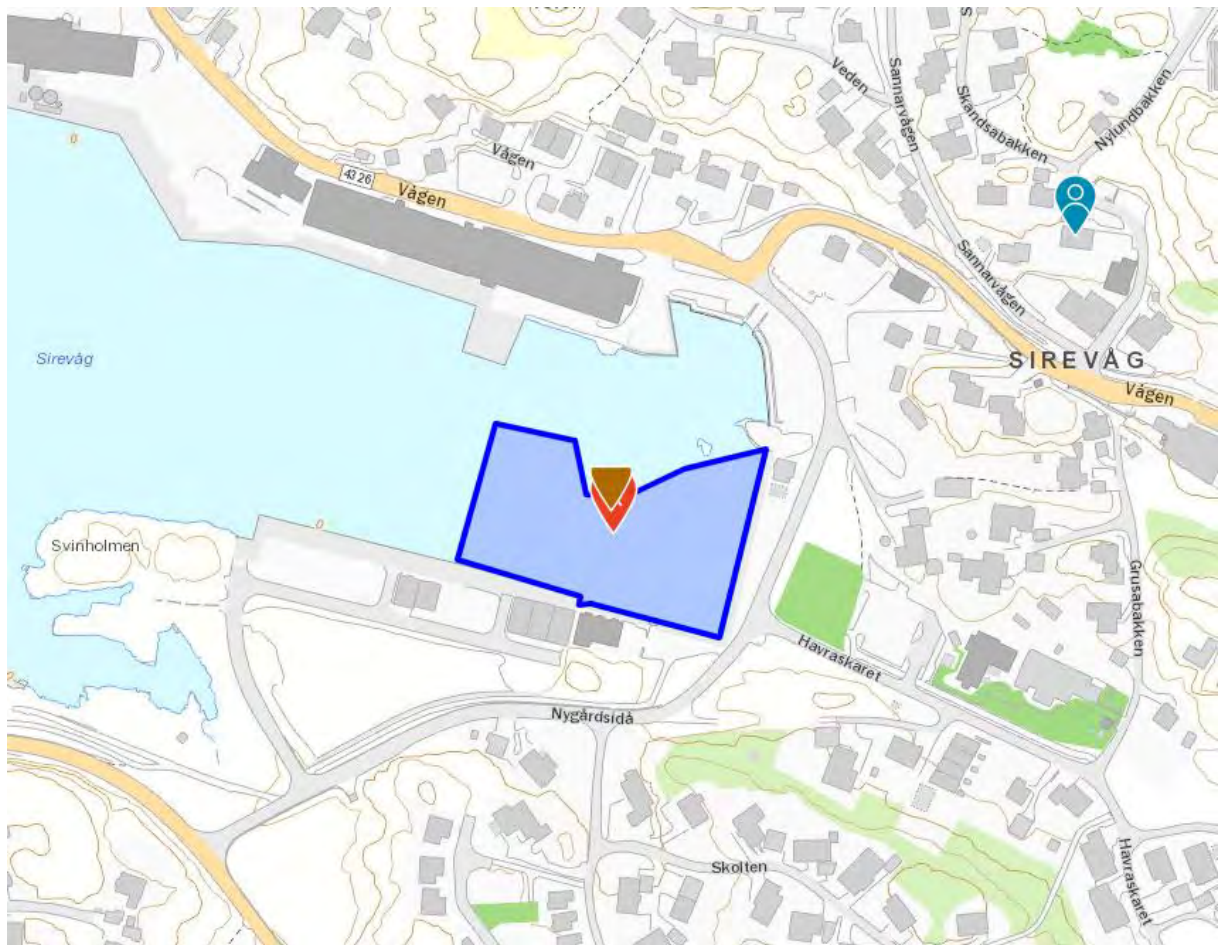
industri- og næringsmiljø med større fabrikkbygninger. Anleggene på nordsiden viser tydelig havnens forbindelsen til sjø og ressursene i havet, og er dermed også viktige elementer for stedets identitet.



Figur 16: Industri- og næringsmiljø med større fabrikkbygninger i nordlig del av indre vågen (Foto: Mellgren, R. A. S., 2017)

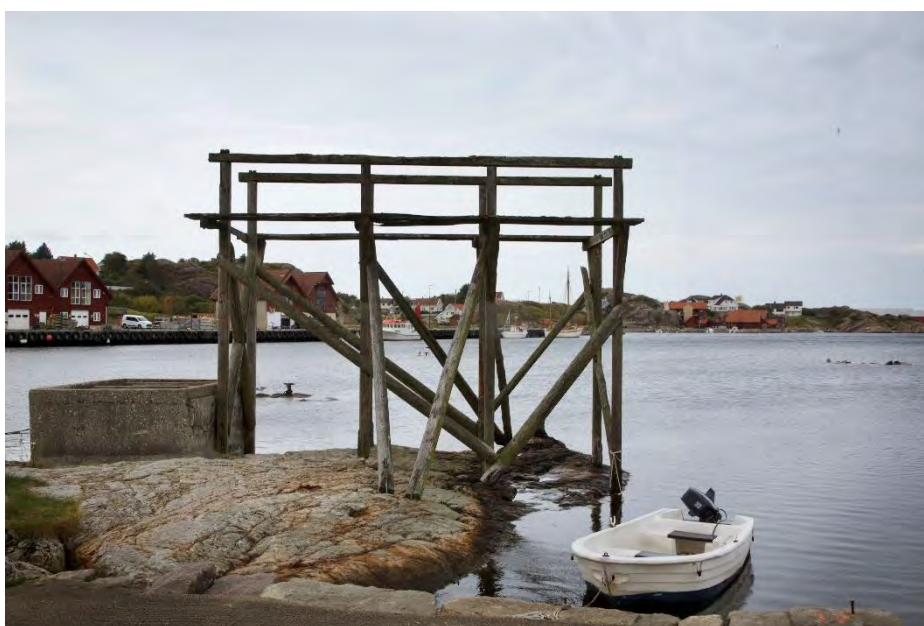
5.5 KULTURMINNER

Innenfor planområdet er det registrert et kulturminne med uavklart status. Dette dreier seg om kjøll av et større skip som ble oppdaget ved mudring i 1964. Det er usikkert om det finnes rester igjen etter vraket. Dette vil bli avklart i forbindelse med marinarkeologisk undersøkelse ved høring av planen.



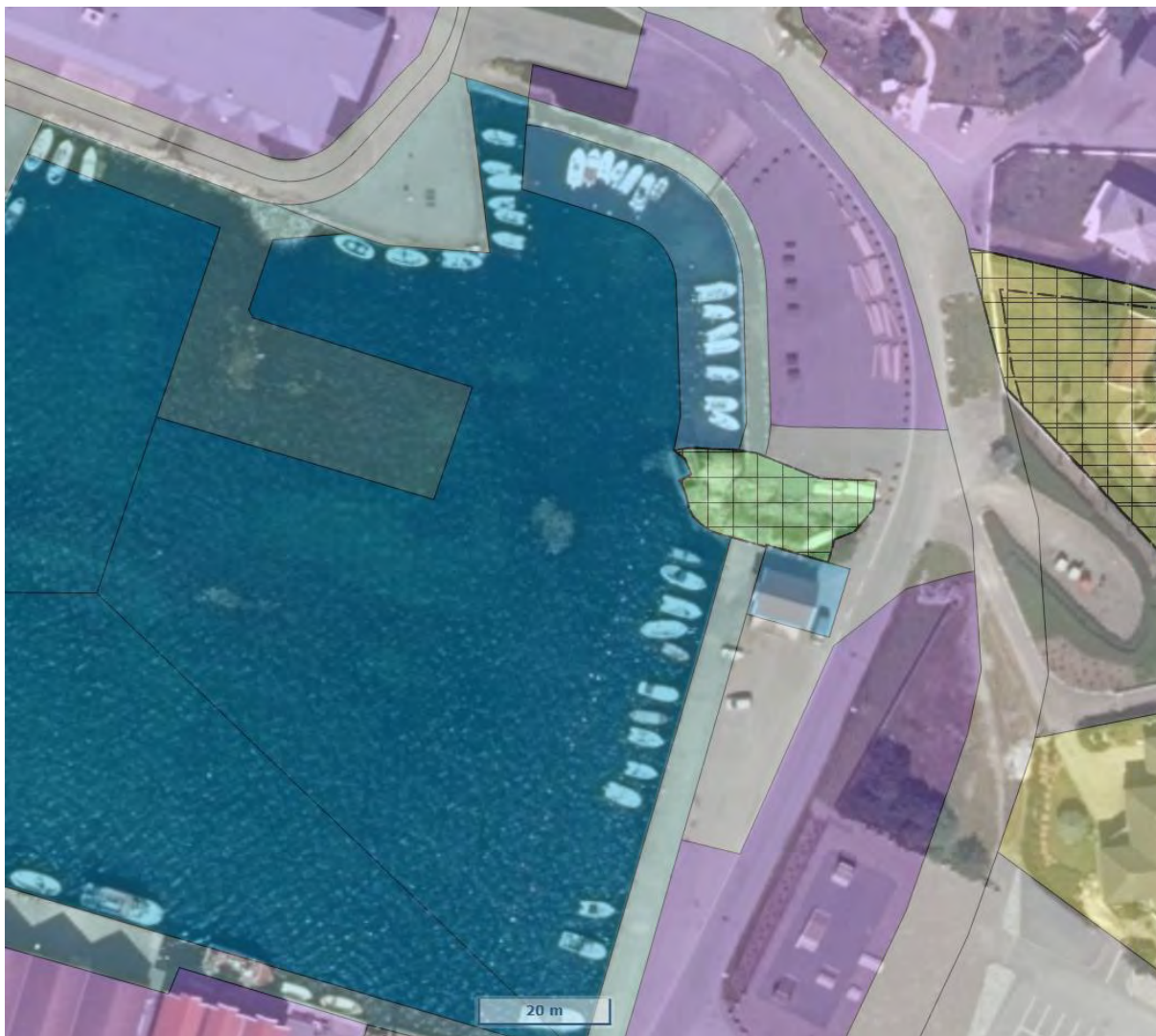
Figur 17: Skipsfunn med uavklart vernestatus, kulturminne-ID 215019 (Kulturminnesok.no)

Innerst i vågen på Torskasteinen er det bevart en garmtørke med tilhørende barkekum. Barkekummen er støpt i sement og står slik den stod da den var i bruk. Her ble garnet lagt i en blanding av vann og bark. Blandingen fungerte som impregnering og forhindret at garnet råtnet. Etter en stund i barkekummen ble garnet hengt opp til tørk på garmtørka.



Figur 18: Barkekumme og garmtørke i Sirevåg

Anlegget ble restaurert i 2002, og har som hensikt å vise Sirevåg sin posisjon som fiskerihavn gjennom flere generasjoner. Torskasteinen er markert med hensynssone på plankart i gjeldende kommuneplan og i gjeldende reguleringsplan.



Figur 19: Torskasteinen med kulturminne om lag midt i bildet markert med hensynssone i kommuneplankart

Utenfor planområdet er følgende kulturminner registrert:

- Våningshus på Nedre Steinen. Sefraknr. 11190505017, bygningsnr. 171556597, (A)
- Bolighus på Frydenlund. Sefraknr. 11190505018, bygningsnr. 171556317 (A)

En finner også et festningsanlegg fra 2. verdenskrig på Vedafjell like sør for planområdet. Anlegget er båndlagt etter lov om kulturminne i gjeldende kommuneplan.

Ellers grenser planområdet til foreslått hensynssone for kulturmiljø, *Sirevåg havnemiljø* kartlagt i forbindelse med arbeidet med kommuneplan 2021-2036. Hensikten med sonen er blant annet å bevare de tidligste eiendommene som det historiske sentrum av havneområdet da disse forteller om Sirevåg som gammel fiskehavn. Sonen inneholder flere verneverdige hus ned til havnen, jf. foreløpig [faktaark – hensynssone nr. 13 Sirevåg havnemiljø](#).



Figur 20: Sirevåg havnemiljø, SEFRAK ID 0505/017 og 0505/018

5.6 NATURVERDIER

Området er et utbygd nærings- og havneområde. Det er registrert viktig natur på land og i sjø. Kystlynghei er registrert i sørlige deler av planområdet. Dette området er regulert til friområde, og grenser ned mot Stormolovegen. I indre havn kan det være ålegras, jf. Temakart Rogaland. Fuglearter av nasjonal interesse har blitt observert i havnen. Utenfor planområdet, lenger ute i bukten, finnes det stor taesskog med svært viktig verdi (A). Eventuelle andre naturverdier vil fremkomme i forbindelse med utredninger i planarbeidet. Mer informasjon om naturverdier fremkommer i vedlagt konsekvensutredning.

5.7 REKREASJONSVERDI/ REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

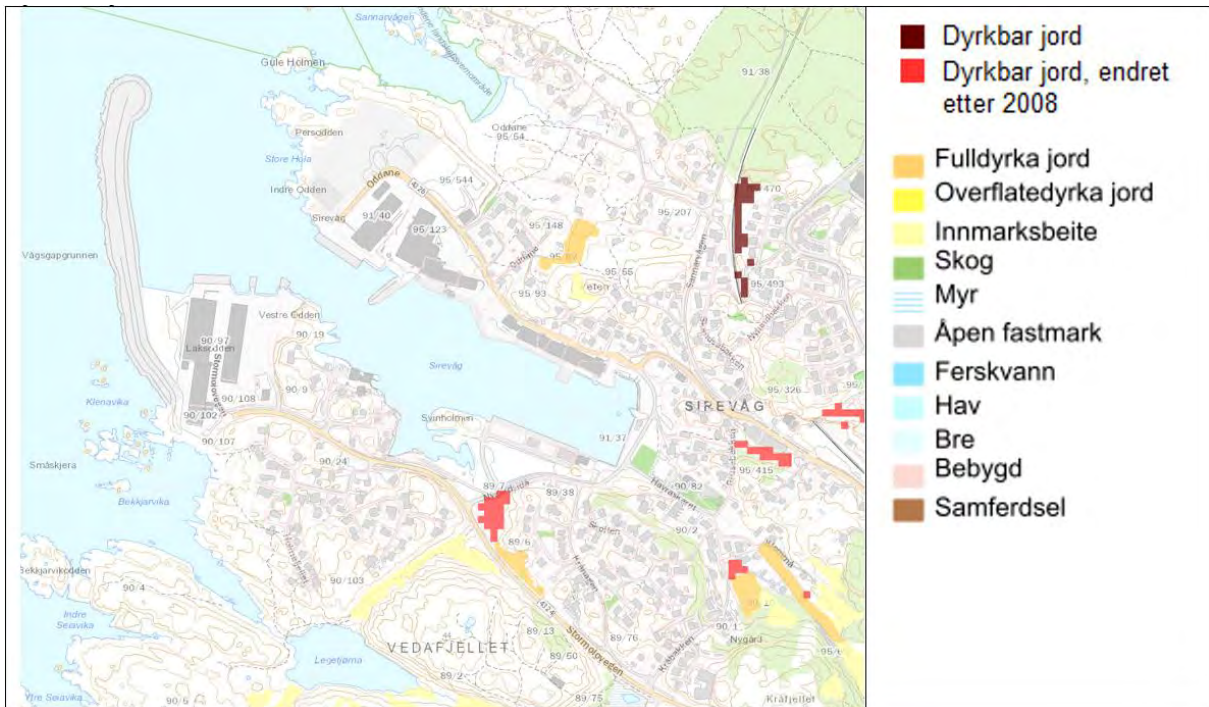
Nærheten til sjøen gir gode muligheter for fiske og båtliv. Det innerste havneområdet blir i dag brukt som gjestehavn for fritidsbåter. Vi finner også den lokale dykkerklubben sine lokaler sentralt plassert på kaien. Ulike festarrangement i Sirevåg blir også holdt i disse delene av havnen. Mellom kaiområdet og barnehagen er det etablert en skatepark og åpne flater for ballspill og lignende.

Utenfor planområdet, mellom kaiområdet og Fv 4326 Vågen, finner vi bedehuset, mens det vest for planområdet ligger et konferansehotell med ulike tilbud. Det er også opparbeidet en balløkke ca 200 meter sør for planområdet mellom Kråhagen og Stormolovegen.

Ellers har Sirevåg flere gode natur- og friområder i umiddelbar nærhet. Området har også gode turforbindelser gjennom etablert turveg nord til Jærstrendene landskapsvernområde. Det er også god forbindelse sørover langs kystlinja mot Holmane.

5.8 LANDBRUK

Sør i planområdet er det registrert noen små områder med jordbruksområder og dyrkbar jord.

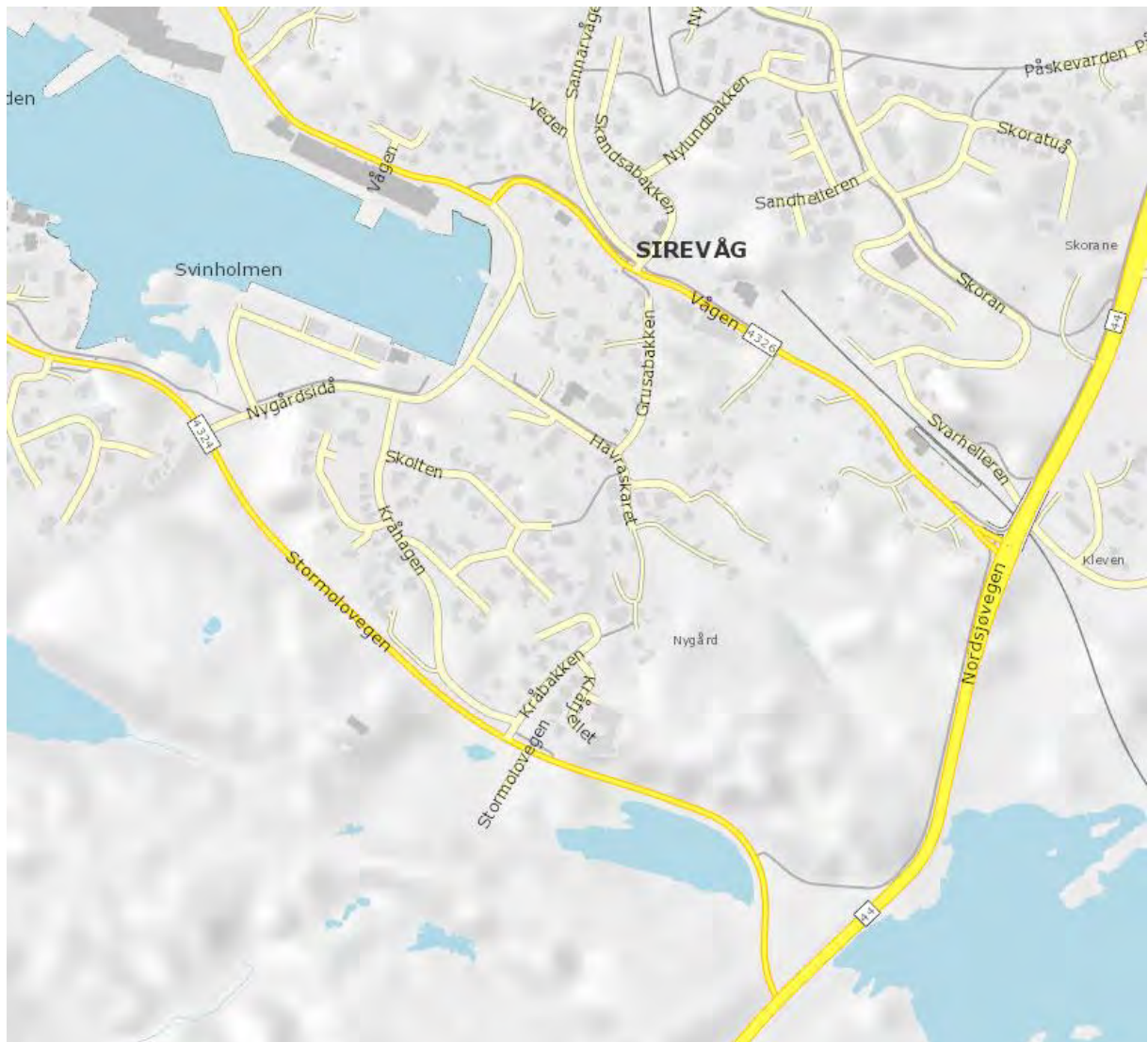


Figur 21: Dyrkbar jord og jordbruksområder (Kilde: Miljøstatus)

5.9 TRAFIKKFORHOLD

5.9.1 Kjøreatkomst og vegsystem

Adkomst til planområdet er fra veiene 4326 Vågen i nord og 4324 Stormolovegen i sør. Fylkesveiene kobles sammen med veien Nygårdsida som går over kaien innerst i vågen. Sammen med fylkesveg 44 danner disse en sammenhengende vegsløyfe rundt Sirevåg.



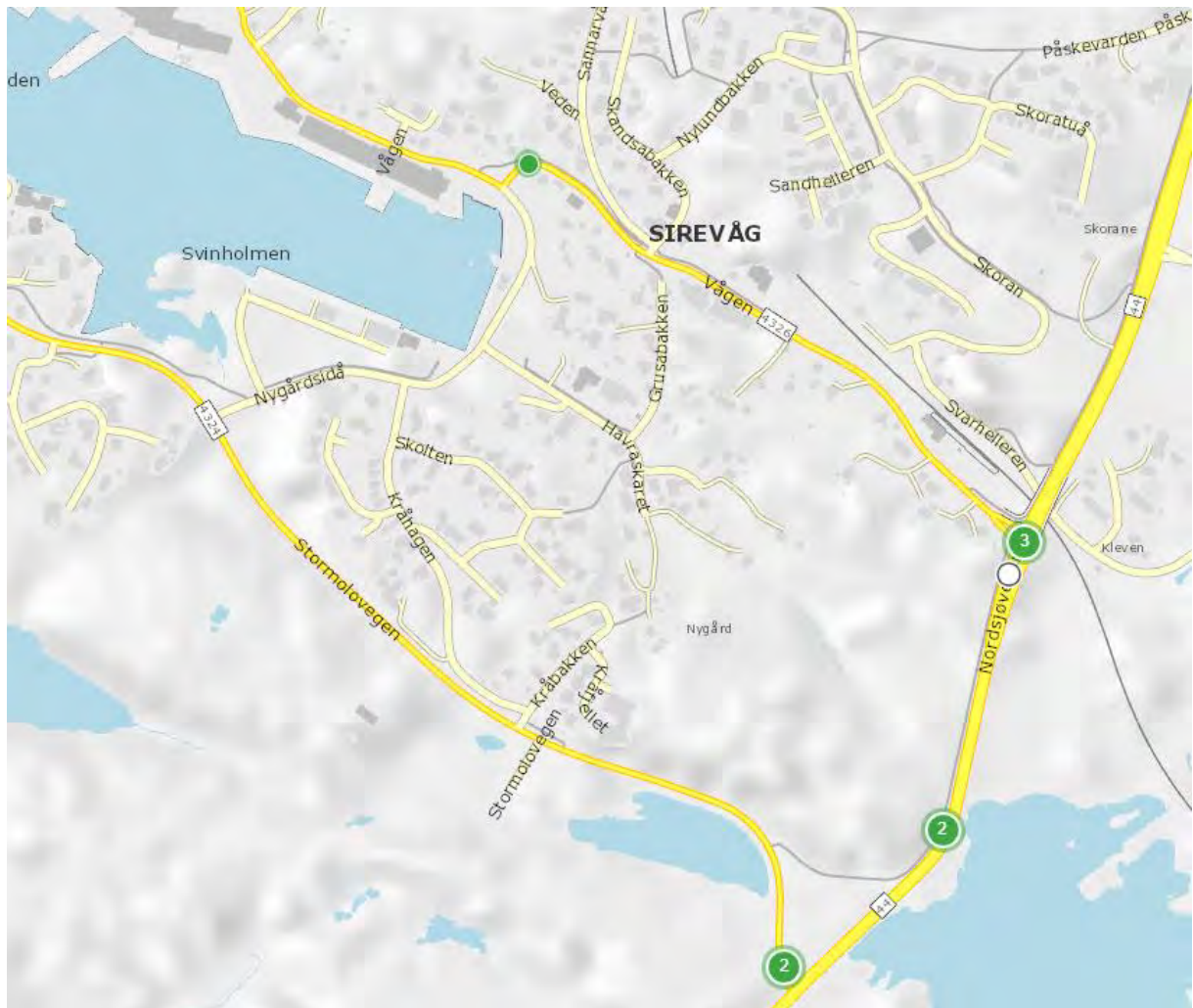
Figur 22: Veger som leder til Sirevåg havn (Kilde: Vegkart, Statens vegvesen)

5.9.2 Trafikkmengde

Trafikkmengden langs Vågen er på 600 ÅDT, mens Stormolovegen har en ÅDT på 300.

5.9.3 Ulykkesituasjon

Ulykker er ikke et identifisert problem i området. Det finnes ett registrert ulykkespunkt i forbindelse med en møteulykke langs Vågen utenfor planområdet. Ellers er det registrert ulykker i kryssene mot fv 44 og på fv 44 mellom de adkomstvegen ned til Sirevåg.



Figur 23: Vegkart registrerte trafikulykker i Sirevåg ((Kilde: Vegkart, Statens vegvesen)

5.9.4 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det mangler sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelser i området. Dette medfører stedvis sambruk av kjøreveg mellom kjøretøy og myke trafikanter.

Det er ingen kollektivtilbud innenfor planområdet. Sirevåg stasjon ligger om lag 400 meter fra planområdet.

5.10 BARN OG UNGES INTERESSER

Det er også etablert en skatepark med åpne flater for ballspill og lignende. Planområdet grenser til Måken barnehagen i øst. Det er opparbeidet en balløkke ca 200 meter sør for planområdet mellom Kråhagen og Stormolovegen.

5.11 SOSIAL INFRASTRUKTUR

5.11.1 Skolekapasitet

Nærmeste barne- og ungdomsskole ligger på Oгна om lag 1,5 kilometer nord for planområdet.

5.11.2 Barnehagedekning

Måken barnehage grenser til planområdet i øst.

5.11.3 Annet

5.12 TILGJENGELIGHET MHT UNIVERSELL UTFORMING

Det er ikke gjort tiltak for tilrettelegging. Området er relativt flatt, og dette kan ivaretas i henhold til krav ved framtidig utbygging.

5.13 TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.13.1 Vann og avløp

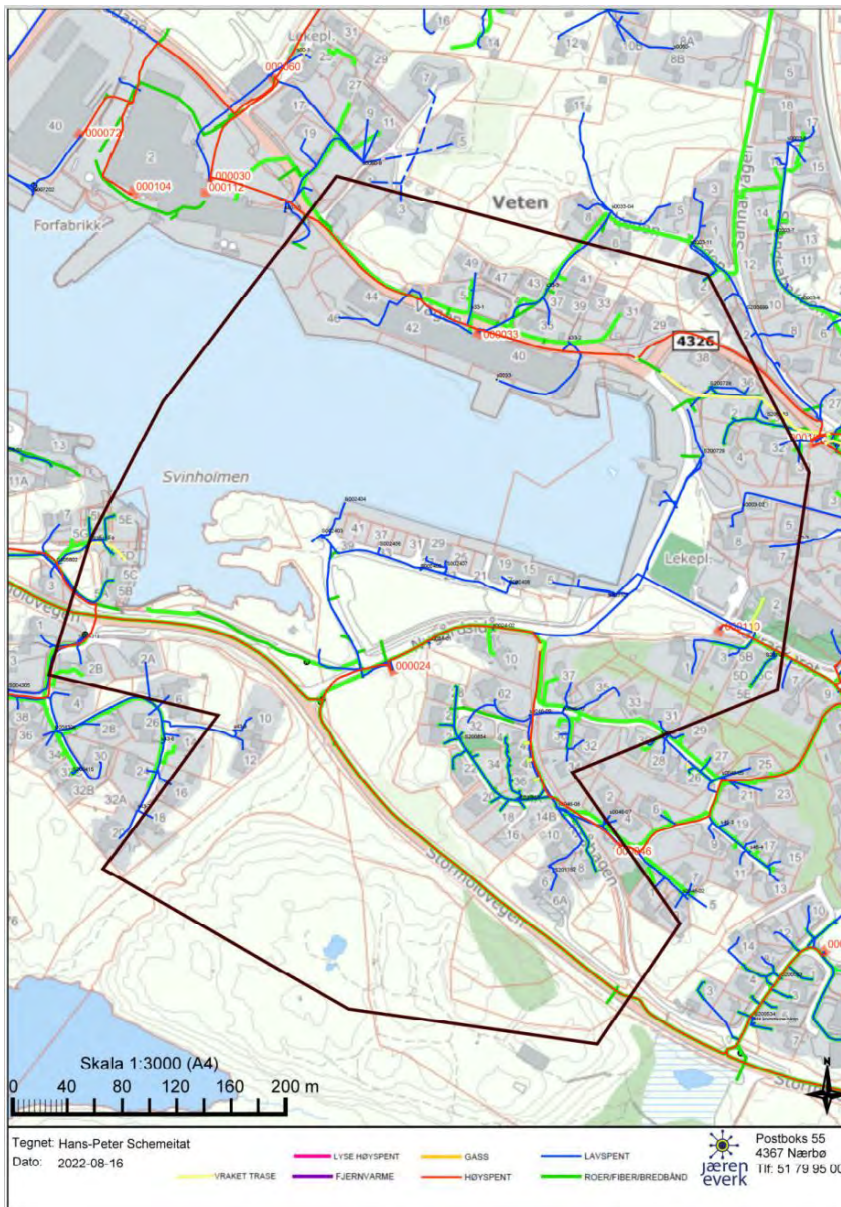
Eksisterende anlegg ligger stort sett i vegene Vågen, Nygårdsidå, Havraskaret og Stormolovegen. Deler av anlegget går fra Vågen, gjennom boligfeltet Grusabakken og ned til pumpestasjon innerst i vågen. Det er også en pumpestasjon ut mot Svinholmen.



Figur 24: Eksisterende vann og avløpsanlegg i indre deler av vågen.

5.13.2 Trafo, energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m

Det ligger ledninger i vegene Vågen, Nygårdsidå og Stormolovegen. I Vågen ligger det høyspent, lavspent og fiber. I Nygårdsidå ligger det lavspent, stedvis fiber og høyspent i sør. I Stormolovegen ligger det fiber og høyspent. Det ligger også en gassledning like utenfor planområdet i nordøst.

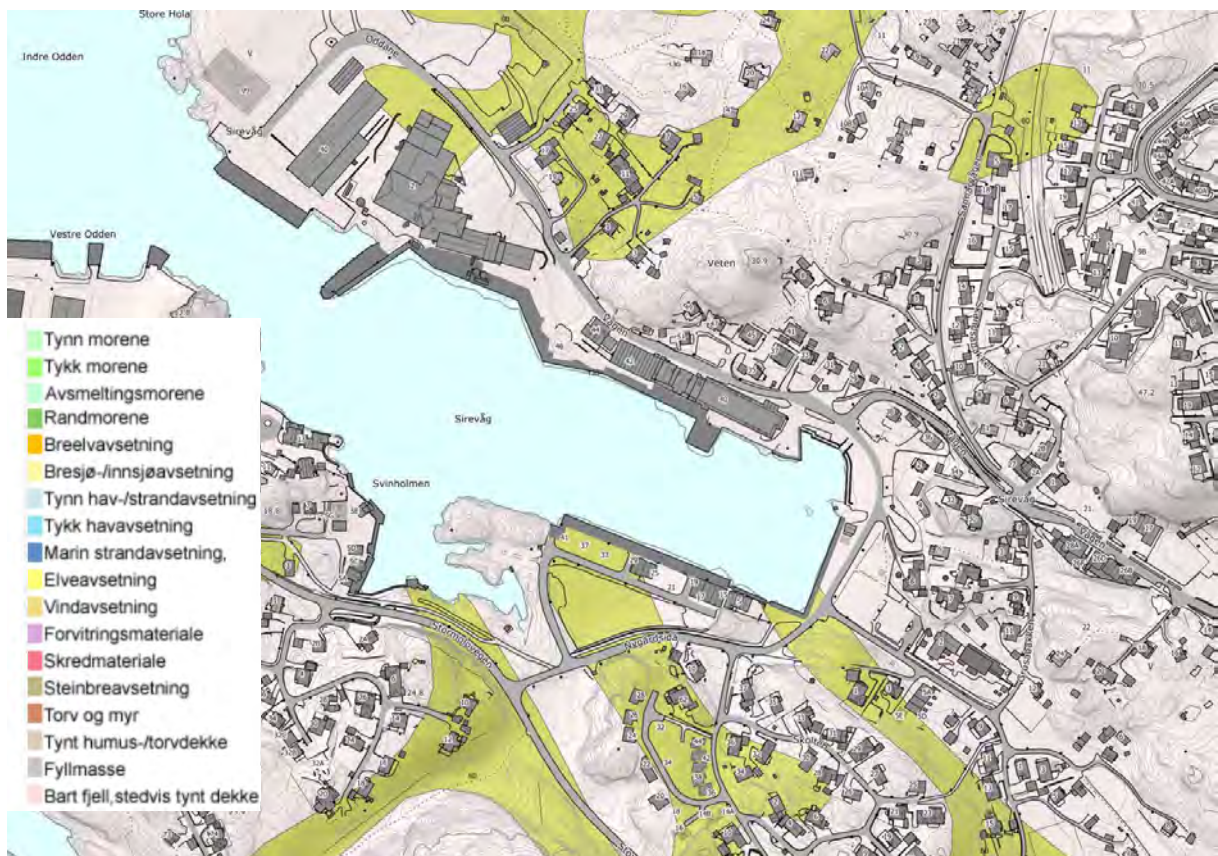


Figur 25: Ledningsnett tilsendt fra Jæren Everk AS

5.14 GRUNNFORHOLD

NVE sin veileder for sikkerhet mot kvikkleireskred (nr.1/2019) er benyttet for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot mulighet for områdeskred. Prosedyre for utredning av områdeskredfare er dermed benyttet steg for steg. Ifølge NVEs temakart for kvikkleire er det ikke registrert faresone for kvikkleire i området. NVE sitt kart for aksomhet for marin leire viser at to mindre området sør i planområdet ligger under marin grense og det er dermed teoretisk sett mulighet for kvikkleire.

Ifølge NGU sitt løsmassekart består området hovedsakelig av bart fjell der muligheten for marin leire er stort sett fraværende. To mindre partier som ligger innenfor planområdet består av løsmassetypen vindavsetning, der marin leire har middels sannsynlighet å forekomme.



Figur 26: Løsmassekart (Kilde: NGU)

Ifølge Norge i bilder fra 1967 består disse to partiene av bart fjell. Nedenforliggende partier er sprengt ut og fylt ut mot sjø med tilbrinte masser. Basert på at partiene også står på bart fjell og befaring i området indikerer det samme, anses muligheten for kvikkleire dermed som stort sett fraværende og det er dermed ikke gått videre med geologiske undersøkelser for disse to fjellpartiene.



Figur 27: Sirevåg i 1967 (Kilde Norge i bilder)



Figur 28: Samme område i Hå i 2019 (Kilde: Norge i bilder)

5.15 STØYFORHOLD

Brekke & Strand har utarbeidet en støyvurdering for området. De har vurdert støy fra veitrafikk, industri og jernbane. Reguleringsplanen legger i utgangspunktet ikke opp til arealmål som har krav til utendørs støynivå. Enkelte av formålene har likevel krav til innendørs støynivå.

Det er vurdert støynivå til bobilparkering/camping, lekeplass og grøntområder. Støy fra veg og jernbane vurderes som uproblematisk. Støynivå på bobilparkering/camping fra havn i nattperioden vurderes til å ligge under grenseverdi, ettersom området ligger skjernet bak bygninger. For utfyllende informasjon om støyforhold, se vedlagt støyrapport.

5.16 LUFTFORURENSING

Miljøstatus.no viser at det er luftforurensing av CO₂, NO_x og SO₂. Dette er vanlige forekomster i byer og tettsteder.

5.17 RISIKO OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en ROS-analyse. Analysen er tilpasset plannivået i reguleringsområdet og planområdets kompleksitet.

Planområdet for indre vågen i Sirevåg fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til middels sårbart.

Det er identifisert 9 uønskede hendelser gjennom fareidentifikasjon:

- Sterk vind påfører skade på fartøy, kai, industri eller bygg
- Stormflo påfører skade på bygg og anlegg
- Utglidning av steinfylling/kai
- Steinsprang fra fjellskjæringer treffer kjøretøy eller myke trafikanter langs vegen
- Brann/eksplosjon fra fartøy, industrivirksomhet eller bunkringsanlegg
- Påkjørsel av myke trafikanter
- Utforkjøring av kjøretøy langs kai
- Fartøy kolliderer med kai eller andre båter i havnen
- Terror/sabotasje ved havn/torgplass

Alle disse temaene har blitt risiko- og sårbarhetsvurderte. Analysen viser at samlet sett har området liten risiko for hendelser knyttet til liv og helse.

For utfyllende informasjon og vurderingsgrunnlag se vedlagt ROS-analyse.

5.18 NÆRING

Innenfor planområder finner vi ulike virksomheter, dykkerklubb, samt flere sjøbuer. I ytre deler av havnen finner virksomheter hovedsakelig knyttet til fiskerinæring, havbruk og lager, men her ligger også en el-sykkelbedrift. Ellers har Sirevåg en dagligvarebutikk og et bakeri langs veien mellom indre vågen og stasjonen.

5.19 ANALYSER/UTREDNINGER

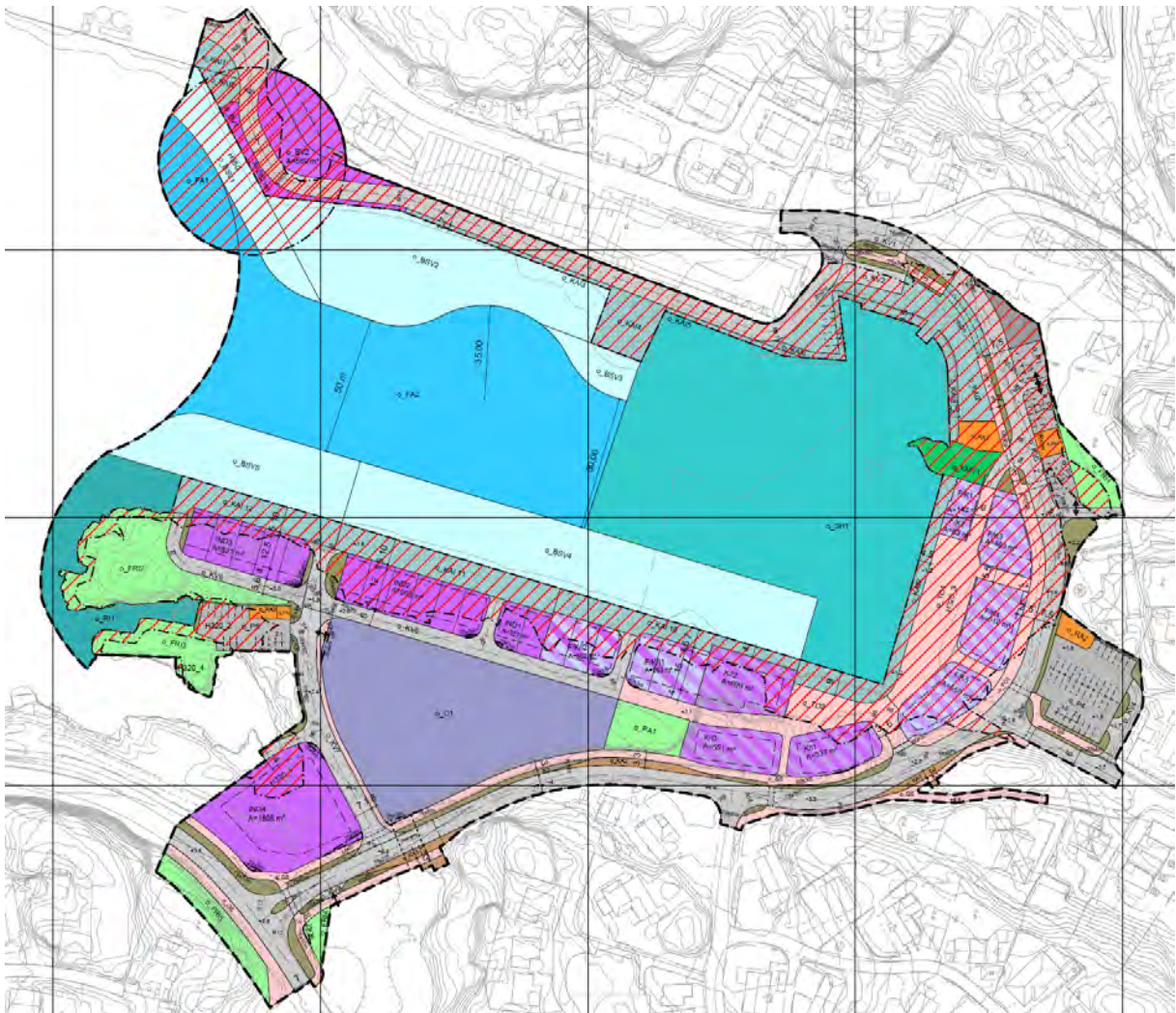
I forbindelse med detaljreguleringen er det utarbeidet følgende analyser og utredninger:

- ROS-analyse
- Konsekvensutredning av temaene naturmangfold, kulturmiljø og friluftsliv
- Overvannsnotat
- Stormflo- og bølgerapport
- Analyse av badevannskvalitet
- Stedsanalyse
- Støyvurdering
- 3D-modell av nye og eksisterende bygg
- Sol/skygge

Følgende analyser og utredninger er bestilt og skal utføres ved høring av planforslaget:

- Arkeologiske registreringer på land
- Arkeologiske registreringer i sjø

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET



Figur 29: Plankart for detaljreguleringsplan for indre vågen i Sirevåg, planID 202111

6.1 PLANLAGT AREALBRUK

Tabellen nedenfor angir hvor mye i dekar av det enkelte arealformålet som finnes i planforslaget. SOSI-kode for hvert arealformål og antall av hvert arealformål er også oppgitt. Avslutningsvis viser totalsummen i dekar for alle arealformålet innenfor planområdet.

AREALFORMÅL		
SOSI-kode	§12-5 Nr.1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1173	Campingplass	4,9
1340	Industri (5)	4,4
1360	Bensinstasjon/vegserviceanlegg (2)	0,8
1540	Vann- og avløpsanlegg (2)	0,1
1550	Renovasjonsanlegg (3)	0,3
1810	Forretning/kontor (5)	1,9
1811	Forretning/kontor/industri (2)	1,1
1830	Kontor/industri (3)	1,8

Sum areal denne kategorien		15,3
SOSI-kode	§12-5. Nr.2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011	Kjøreveg (8)	10,5
2012	Fortau	0,6
2013	Torg (2)	2,3
2015	Gang-/sykkelveg (10)	2,5
2018	Annen veggrunn – tekniske anlegg (3)	0,2
2019	Annen veggrunn – grøntareal (30)	1,6
2041	Kai (12)	5,3
2071	Kollektivanlegg (5)	0,4
2080	Parkering (5)	1,9
Sum areal denne kategorien		25,2
SOSI-kode	§12-5. Nr.3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3040	Friområde (5)	3,1
3050	Park	0,5
Sum areal denne kategorien		3,6
SOSI-kode	§12-5. Nr.5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (daa)
5600	Vern av kulturmiljø eller kulturminne	0,3
Sum areal denne kategorien		0,3
SOSI-kode	§12-5. Nr.6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6001	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (5)	11,3
6130	Riggområde	1,7
6200	Farled (2)	9,9
6230	Småbåthavn	11,8
Sum areal denne kategorien		34,7
Totalt alle kategorier		79,1

Tabell 1: Arealformål og størrelse i planområdet

Tabellen nedenfor viser hensynssoner i planforslaget med SOSI-kode og arealet for hver av dem. I tillegg er det samlede arealet hensynssonene utgjir oppgitt avslutningsvis.

HENSYNSSONER		
SOSI-kode	§12-6 - Hensynssoner	Areal (daa)
140	Frisikt (13)	0,1
320	Flomfare (4)	18,5

350	Brann-/eksplosjonsfare	3,8
Sum areal denne kategorien		22,5
Totalt alle kategorier		22,5

Tabell 2: Hensynssoner og størrelse i planområdet

6.1.1 Reguleringsformål

Arealet i detaljreguleringsplanen for indre vågen i Sirevåg, planID 202111, er planlagt til formål knyttet til sjørelatert rekreasjon og turisme. Planen innebærer også justering av regulert veg. Det planlegges et eget campingområde for bobilparkering, småbåthavn med bunkringsanlegg, torg, dagligvarehandel, servicebygg med toalett og dusj, samt fiskeutsalg med servering. Eksisterende funksjoner knyttet til forretning/kontor/industri/sentrum skal samtidig videreføres fra gjeldende reguleringsplan 1005. Samtidig skal det tas hensyn til, samt videreføre stedets naturlige og maritime egenart og identitet.

Planen skal legge til rette for fiskerivirksomhet i vest og ha et tydelig skille mot fritid og turisme i øst. Kaiområdet skal være offentlige og allmenn ferdsel tillates i øst. Etablering av småbåthavn og bobilparkering, sammen med torgareal med forretningsrelaterte virksomheter, vil bidra oppunder formålet med å skape et mer definert sentrum i Sirevåg.

Tiltakene i detaljreguleringsplanen er basert på anbefalingene som er kommet frem til i den utarbeidede stedsanalysen for detaljreguleringsplanen. Stedsanalysen påpeker blant annet anbefalte funksjoner og plasseringen av dem, ferdselslinjer og uterom, og bygningshøyder. For mer informasjon, se vedlagt stedsanalyse.

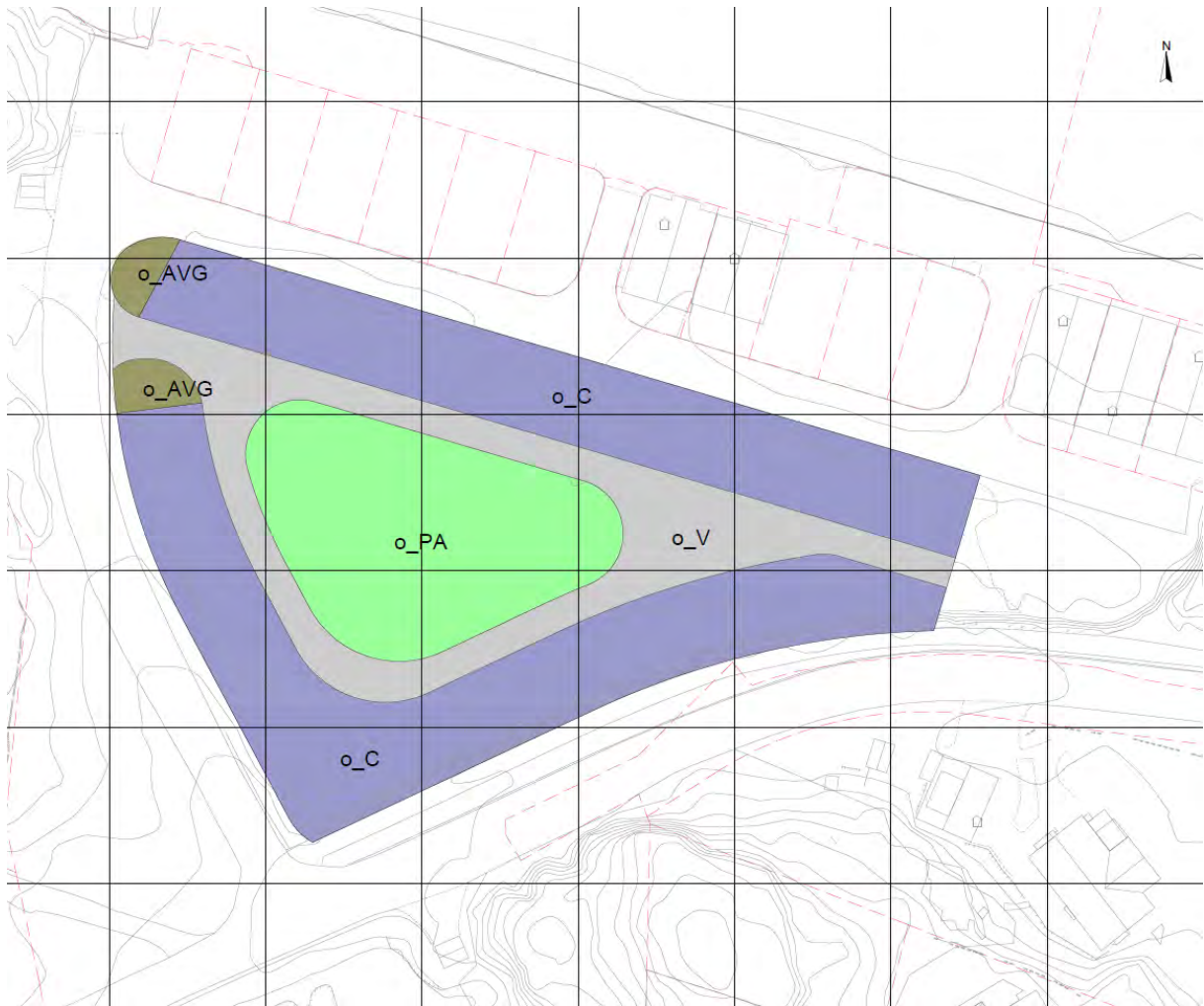
6.2 GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFORMÅL

Planområdet er på om lag 80 dekar og omfatter følgende formål:

- Campingplass (o_C1)
- Industri (IND1-4)
- Bensinstasjon/vegserviceanlegg (o_BV1-2)
- Vann- og avløpsanlegg (o_VA1-2)
- Renovasjonsanlegg (o_RA1-3)
- Forretning/kontor (F/K1-5)
- Forretning/kontor/industri (F/K/I1-2)
- Kontor/industri (K/I1-3)
- Kjørveg (o_KV1-8)
- Fortau (o_FO1)
- Torg (o_TO1-2)
- Gang-/sykkelveg (o_GS1-10)
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG)
- Kai (o_KAI1-12)
- Kollektivanlegg (o_KA1-5)
- Parkering (o_P1-5)
- Friområde (o_FRI1-5)
- Park (o_PA1)
- Vern av kulturmiljø eller kulturminne (o_KMV1)
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (o_BSV1-5)
- Riggområde (o_RI1)
- Farled (o_FA1-2)
- Småbåthavn (o_SH1)

6.2.1 Campingplass (o_C1)

Arealet skal benyttes til oppstillingsplass for bobilparkering. Det er utarbeidet et temakart som legger føringer for hvordan området skal utformes, jf Figur 30.



Figur 30: Temakart 1 – Illustrasjon for opparbeiding av bobilparkering

Området er planlagt med en sentral plassering av felles grøntområde. Planen legger opp til en vegløsning med sammenhengende vegsløyfe mellom oppstillingsplassene og fellesområdet med felles inn og utkjøring. Det legges plass til opptil 30 bobiler innenfor feltet, med avstandskrav i tråd med byggt teknisk forskrift (TEK17).

En viktig del av utformingen er å tilrettelegge for at området blir tilgjengelig for alle grupper, og at sentrale deler fremstår som grønne med en parkmessig stil. Det skal legges til rette for å etablere et felles bygg/overbygg med benker og bord, samt funksjoner for lek, sentralt i området som skal fungere som et samlingssted for de besøkende. Materialer som benyttes skal være av god kvalitet. Uteoppholdsarealet skal også kunne fungere i forbindelse med overvann og overvannshåndtering, jf .Temakart 2 – Overvannshåndtering.

Det skal også legges til rette for etablering av et servicebygg for renovasjon og tilkobling til offentlig vann- og avløpsnett som bobilparkeringen kan benytte. Det skal lages tilgang for tømning av tank fra bil.

Adkomst til området er planlagt med en inn- og utkjørsel fra o_KV7. Inn- og utkjørselen skal være i tråd med gjeldende krav til vegutforming, og reguleres med bom. Bomløsningen skal fungere som betaling for bilene som skal parkere på bobilparkeringen.

Krav for støy på bobilparkeringen skal opprettholdes. Ved etablering av støyskjerm skal det velges støyskjermer som er estetisk utformet og som er av grønt preg. Det skal hindre at betongvegger og lignende føres opp langs feltet.

Arealformålet har blitt endret fra industri til campingplass for bobilparkering for å tilrettelegge for fritid og turisme, som er en av hensiktene med denne reguleringsplanen.

6.2.2 Industri (IND1-4)

Arealene i søndre av indre vågen del av vågen skal tilrettelegges for fiskeriindustrivirksomhet som fiskeriproduksjon, foredling, biproduksjon og tilsvarende industri som benytter levert råstoff til kai eller behandler avfalls- og biprodukter fra disse virksomhetene. Det er ikke tiltatt for beboelse i feltene.

Felt IND1, 2, og 4 er videreført fra formål i eksisterende plan, men IND3 foreslås endret fra friområde til industriformål som en naturlig forlengelse av kaianlegget i sør. Det skal legges til rette for etablering av feltet, men sprenging av Svinholmen skal gjøres mest mulig skånsomt og tilbakeføres med stedstilpasset vegetasjon.

Område IND 1-3 skal benyttes til lagring av utstyr og redskap for fiskefartøy. Bygg langs søndre vågen skal gjenspeile eksisterende bebyggelse slik at den særpregede utformingen av nøst/sjøhus blir ivaretatt. Byggene skal utformes med saltak med møneretning som er vinkelrett på kaifronten og har en takvinkel 45 grader. Bygningene skal ha et enhetlig uttrykk, og fasadene som vender mot sjøen skal ha et maritimt preg.

Det skal være fiskerirettet virksomhet som har første rett til å etablere seg på område IND1-3. Etablering av eventuell annen sjøavhengig industri- eller næringsvirksomhet kan kun skje dersom denne etableringen ikke er til ulempe for fiskerirettede virksomheter som er eller skal etablere seg innenfor resterende areal i disse områdene, og i fiskerihavnen for øvrig.

Byggene må utformes slik at gulv i 1. etasje tåler sjøvann og har fall mot kai. De nederste 60 cm av veggene skal derfor utføres i mur/betong eller tilsvarende som tåler sjøvann. For å ivareta stormflokrav med inngangsparti på kote +2,0 er det tillatt å bygge rampe der terrengforskjellen her høy. Det er tillatt med parkering innenfor hvert felt.

6.2.3 Bensinstasjon/vegserviceanlegg (o_BV1-2)

Det er satt av areal helt nordvest i planområdet til serviceanlegg for påfyll av drivstoff for båter. Anlegget innebærer tanker og pumper for fylling av drivstoff. Tanken skal kunne oppbevare tank for bensin og diesel og skal ha en tett konstruksjon som hindrer utslipp av drivstoff. Det skal være mulig for båter å legge til langs kai på o_BV1 og fylle på fra pumpen. Tanken og pumpen kan etableres innenfor formålsgrensene. Det er lagt inn en begrensning på høyde på bygning/konstruksjon på 6 meter beregnet fra kainivå. Arealet omfattes av forskrift om anlegg som lever motordrivstoff.

6.2.4 Vann- og avløpsanlegg (o_VA1-2)

Vann- og avløpsanleggene o_VA1-2 skal sikre nok trykk for å føre avløpet videre utenfor planområdet. o_VA1 beholder sin eksisterende posisjon. o_VA2 må flyttes som følge av at den vil komme i konflikt med etablering av kjøreveg o_KV6. Pumpehuset flyttes til å stå på allerede regulert parkeringsplass og vil oppta noen parkeringsplasser. Pumpehuset vil stå utenfor frisisone fra parkeringsplassen.

6.2.5 Renovasjonsanlegg (o_RA1-3)

For å sikre areal for avfall til arealformålene industri, forretning, kontor, samt småbåthavnen, er det satt av områder for renovasjon. På disse feltene skal det i hovedsak sikres en oppstillingsplass på 3x10m. I tillegg kommer areal til nedgravde avfallsløsninger der dette er mulig. Dersom det benyttes containere på bakkenivå fremfor nedgravde må dette begrunnes.

Småbåthavnen o_SH1, samt forretning/kontor F/K1-5 kan benytte renovasjonsanlegg o_RA1. Renovasjon o_RA2 videreføres fra gjeldende reguleringsplan. Industriområdene IND1-4, forretning/kontor/industri F/K11-2 og kontor/industri K/11-3 skal benytte o_RA3. Renovasjon for bilparkeringen vil foregå innenfor feltet.

6.2.6 Forretning/kontor (F/K1-5)

Arealformålet legger opp for etablering av forretning/kontor som er sjørelatert. Det tillates også inntil 1250 m² med tjenesteyting og inntil 300 m² med detaljhandel totalt samlet for alle feltene, og disse skal plasseres i byggenes 1. etasje. Det skal bidra til å skape et sentrum med publikumsrettede funksjoner og bidra til mer aktivitet. Når det er publikumsrettede funksjoner i 1. etasjen skal det særlig legges vekt på aktive fasader mot torgareal og fortau. Det vil si at bygningsfasen skal gjenspeile virksomheten innenfor ved innsyn til lokalene gjennom vinduer.

Der byggegrensene ikke er satt gjelder formålsgrensen som byggegrense. For å ivareta krav om sikkerhet mot stormflo kan det bygges rampe opp til byggverkens inngangsparti innenfor feltet, samt trapp i sammenheng med rampe. F/K1 er allerede bygget og blir i dag benyttet av dykkerklubben. For å gi allmenn tilgjengelighet tillates det ikke å gjerde inn eiendommen.

Alle feltenes størrelse og utforming har blitt noe justert på fra tidligere reguleringsplan. Endringene kommer som følge av at o_KV3 i øst har blitt flyttet. Tidligere felt K/1-8 og K/1-2 er blitt gjort om til forretning/kontor for å skille mellom publikumsrettede funksjoner som forretning, og industrifiskeri i større grad.

6.2.7 Forretning/kontor/industri (F/K/I1-2)

Det kombinerte F/K/I legger til rette for at det kan etableres fiskerirettet forretning/kontor/industri og servering i forbindelse med fiskeriutsalg eller liknende. Når det er publikumsrettede funksjoner i 1.etasjen skal det særlig legges vekt på aktive fasader mot kai og torgareal. Det tillates med parkering på egen tomt og disse skal vises sammen med etableringen av byggverk. For å gi allmenn tilgjengelighet tillates det ikke å gjerde inn eiendommen. Der byggegrenser ikke er satt gjelder formålsgrensen som byggegrense. For å ivareta krav om sikkerhet mot stormflo kan det bygges rampe opp til byggverkens inngangsparti innenfor feltet, samt trapp i sammenheng med rampe.

Feltene har blitt endret fra industri til forretning/kontor/industri, for å sikre at det er i tråd med gjeldende situasjon. Feltenes størrelse forblir de samme som i tidligere reguleringsplan. Det er tillatt å parkere på egen eiendom, men må antall parkeringsplasser skal etableres samtidig med byggverk. Endringene av arealformål bidrar ytterligere som et skille mellom fritid og industri, samt tilrettelegge for at bobilparkeringen blir bedre integrert med torgarealene og funksjonene tilknyttet disse.

6.2.8 Kontor/Industri (K/I1-K/I3)

Feltene kontor/industri skal benyttes til fiskerirettet kontor/industrivirksomhet. Formålene skal gi en gradvis overgang fra fritid til industrivirksomhet. Når det er publikumsrettede funksjoner i 1.etasjen skal det særlig legges vekt på aktive fasader mot torgareal og mot gang- og sykkelveg. Inngjerding tillates ikke for å gi allmenn tilgang. Arealformålene videreføres fra tidligere reguleringsplan, mens K/I3 blir noe trukket inn for å gi plass til torgareal mellom K/I2 og K/I3.

6.2.9 Kjøreveg (o_KV1-8)

Kjørevegene innenfor planområdet skal være offentlige og skal følge bredde, kurvatur og kotehøyder som vist i plankartet. Ved utarbeidelse av tekniske planer er det tillatt med noen justeringer i vegens kotehøyde, så fremt flomveger fortsatt kan ledes ut mot kai og ut i sjøområde. Kjørevegen skal være opparbeidet i asfaltdekke. Belysning langs vegene skal tilpasses gjeldende håndbok for veg- og gatebelysning for å hindre lysforurensning. Kjørevegene skal ha fri passasje og det tillates dermed ikke kantparkering langs vegene. Det legges opp til at eksisterende fartsgrense innenfor planområdet videreføres.

Formålet o_KV2 skal fungere som en biloppstillingsplass med båthenger i forbindelse med av- og pålessing av båter fra småbåthavnen. O_KV5 skal gi kjøreveg til industriområdene IND1-2 og forretning/kontor/industri F/K/I2. Kjøreveg o_KV6 skal gi rom for at kjøretøy får tilgang til felt IND3 og kan benytte vegen som en sløyfe til kai o_KAI12. Langs kjøreveg er det tillatt for campingplass C1 å etablere en inn- og utkjørsel, og gir rom for at den kan justeres noe for å tilpasse etter gjeldende håndbok for veg- og gateutforming, og for å ikke komme i konflikt med oppstillingsplass for bobil.

6.2.10 Fortau (o_FO1)

Langs det offentlige fortauet o_FO1, skal det dimensjoneres med bredde opp til 5 meter, som er bredere i forhold til gang- og sykkelveger i området. Grunnen til dette er for å øke tilgjengeligheten for myke trafikanter og for å tilrettelegge for at det kan opparbeides trær integrert med fortauet. Hensikten med trær og fortau er for å gi et gatepreg til området i tråd med å skape et sentrum langs de publikumsrettede funksjonene. I krysninger av kjøreveg skal kantstein langs fortauet senkes.

6.2.11 Torg (o_TO1-2)

Torgarealene skal være tilgjengelige for allmenheten og er plassert i østre del av planområdet, integrert med de publikumsrettede funksjonene. Torgene skal skape et offentlig oppholdsareal, som skal gjøre det attraktivt og bidra til sambruk, opphold og aktivitet for alle aldersgrupper. Torget skal bidra til å samle alle funksjoner til et sentrum og skape aktivitet i uterommet, også etter funksjonenes stengetid. Arealene skal i tillegg bidra til å gjennomføre arrangementer som bidrar til å øke attraktiviteten i Sirevåg havn.

Langs toragerealene er det tillatt gjennomkjøring for leveranse, utrykningskjøretøy, renovasjonsbil og liknende trafikk, men det legges ikke opp til at det skal kan parkeres innenfor arealene. Det er derfor satt en fri passasje på en bredde på 3,5 meter langs torgarealene. Ramper er tillatt i torgarealene så lenge de ikke kommer i konflikt med fri passasje for kjøretøy eller flomveger.

På torg o_TO2 skal det etableres et uteoppholdsareal i permeable flater, der det tillates å etablere sitteplasser, skatepark og ander anlegg for lek og aktivitet.

6.2.12 Gang-/sykkelveg (o_GS)

Gang- og sykkelveger innenfor planområdet skal være sammenhengende, bidra til å knytte funksjoner sammen og gi økt trafikksikkerhet for myke trafikanter i området. Gang- og sykkelvegene skal være 3 meter brede, utenom

der plankartet viser andre bredder. Det er lagt til rette for trygge krysninger over kjøreveg fra gang- og sykkelvegene med senket kantstein og godt opplyste fotgjengerfelt.

6.2.13 Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT)

Annen veggrunn – tekniske anlegg legges langs o_KV1 og o_KV3 for å sikre nødvendig plass for vedlikehold av kjørevegene.

6.2.14 Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG)

Annen veggrunn – grøntareal skal fungere som grønn buffer mot veganlegg. Områdene skal beplantes og ha en parkmessig opparbeiding. Det tillattes også trær, trekker og alleer for å gi et ytterligere parkmessig uttrykk og for å skape et grønt preg. Fylling/skjæring, støyskjermer, rekkverk, murer, grøfter og grøntområde tillates å opparbeide innenfor disse arealene. Terrengtet må ikke hindre friskt.

6.2.15 Kai (o_KAI1-12)

Alle kaiområdene skal være offentlige. Langs KAI1-9 skal være open for allmenn ferdsel og det tillates dermed ingen momenter som hindrer ferdsel langs disse kaiene. KAI10-12 skal heller ikke ha momenter som hindrer kaiens funksjon til lossing/lasting i forbindelse med fiskeri/industrivirksomhet. Kaiene 1-4 og 11-12 er definert som fiskerikai, der all bruk og utbygging forutsettes å være knyttet til fiskerinæringsvirksomhet. Kai 5-9 defineres som småbåtkai som er område for småbåter. Kai 10 er en allmennkai som skal gi allmenn tilgjengelighet. Innenfor denne kaien skal det ikke foregå lasting eller lossing av gods, kun korte opphold for av- og påstigning eller levering/mottak av småvarer. Sjøarealene begrenser i tillegg hvilke type båter som kan legge til kai langs de ulike kaiene.

6.2.16 Kollektivanlegg (o_KA1-3)

For å legge til rette for fremtidig kollektivtransport i form av buss, er det lagt inn busslommer på begge sider av kjøreveg o_KV3, som vil være hovedferdselsåren innenfor planområdet. Busslommene er plassert der det vil være naturlig å ta/gå av buss, samt ha krysninger som fører bak busslommene og som gir større sikkerhet for krysning av veg for myke trafikanter. Langs o_KA1 og o_KA3 er det i tillegg lagt inn et areal for bussholdeplass bak gang- og sykkelveg.

6.2.17 Parkering (o_P1-5)

Det er tilrettelagt for fem ulike offentlige parkeringsplasser innenfor planområdet, i forskjellige størrelser. Parkeringsplassene o_P1-3 skal i hovedsak benyttes i forbindelse med småbåthaven og kan etableres i asfaltdekket med inn- og utkjørsler vist i plankartet. Parkeringsplassene er dimensjonert for plasser med en bredde på 2,5 meter og utgir samlet sett opp mot 15 parkeringsplasser.

På parkeringsplass o_P4 er det tenkt sambruk mellom funksjonene i planområdet og barnehagen utenfor planområdet. Det anses at barnehagen og småbåthavn med fritids- og turismeformål vil benytte parkeringen til ulike tider, og at det dermed er lagt opp for sambruk av parkeringsplass o_P4. Parkeringsplassen tilrettelegger for 5 HC-parkeringsplasser med en bredde på 3,5 meter og opp mot 30 parkeringsplasser med en bredde på 2,4 meter. Dekket skal bestå av permeable flater som infiltrerer overvannet som renner inn på parkeringsplassen.

Parkeringsplass o_P5 skal i hovedsak benyttes av industrifeltene IND1-3. Parkeringen legger opp til 2 HC-parkeringsplasser på 2,5 meter bredde og 11 parkeringsplasser med en bredde på 2,5 meter. Parkeringsplassen kan benyttes av renovasjonsbil for å få tilgang til renovasjonsanlegget o_RA3. Parkeringsplassen legger opp til snumuligheter innenfor parkeringsplassen.

Det er i tillegg lagt opp til mulighet for parkering på KAI7 forbindelse med småbåthavnen, der totalt 6 parkeringsplasser på 2,5 meter bredde er lagt inn i plankartet.

6.2.18 Friområde (o_FRI1-5)

Friområdene o_FRI1-5 skal være offentlige og skal i hovedsak ligge uberørte. På Svinholmen som er friområde o_FRI2, skal terrenginngrep foregå på en mest mulig skånsom måte for å bevare mest mulig av gjenstående arealer etter utsprenging, for å etablere kjøreveg o_KV6 og industriområde IND3.

Der friområdene skal opparbeides skal ved landskapsbearbeiding, beplantning, plantevalg og materialbruk knytte seg til natur og kulturlandskapet. Landskapets særegnet skal bevares.

6.2.19 Park (o_PA1)

Offentlig park o_PA1 ligger i sentrum av planområdet. Arealet er implementert til å fungere som en grønnkorridor, for å binde sammen bilparkeringen sammen med torgarealene. Parken skal benyttes til lek, rekreasjon og

opphold, og det er tillatt å oppføre aktivitetspark for å bygge på disse prinsippene. Parken skal ha en universell tilkomst med fir passasje mellom o_TO2 og campingplass C1, på 3 meter bredde.

6.2.20 Vern av kulturmiljø eller kulturminne (o_KMV1)

På felt o_KMV1 eksisterer det et kulturminne i form av en barkekum og en garntørke på Toskasteinen. Disse elementene står som et minne om tettstedet sin posisjon som fiskerihavn gjennom generasjoner. Barkekummen må ivaretas og garntørken må vedlikeholdes. Elementene vil bidra til identitet til Sirevåg havn, samt kunne benyttes som et uberørt friområde i den indre delen av Sirevåg havn.

6.2.21 Bruk og vern av vassdrag med tilhørende strandsone (o_BSV1-5)

I sjøområdene o_BSV1-5 er det ikke tillatt med fiskeinnretninger, dumping av gjenstander og forurensede virksomheter i området. Småbåter skal ikke forankre til kai langs disse sjøområdene. Det stilles krav til minimumsdybde i de ulike inndelte feltene, som gir føringer for båtstørrelser. Minimumsdybde er på -1,5m og dypeste er på -8,0 m.

6.2.22 Riggområde (o_RI1)

Innenfor riggområdet o_RI1 skal det ikke foregå tillatt som brygger, fortøyningsinnretninger, dumping av gjenstander og oppankring/opplagring av større båter. Dette er for å begrense påvirkningen på Svinholmen og naturmangfoldet i sjø, som skal stå bevart i størst mulig grad.

6.2.23 Farled (o_FA1-2)

Trafikkområdet i sjø er definert av farled o_FA. Farled o_FA2 tilhører manøvreringsareal for båter større enn 24 meter, definert ut fra småbåtloven. For fritidsbåt eller større båter skal farled o_FA1 benyttes som manøvreringsareal.

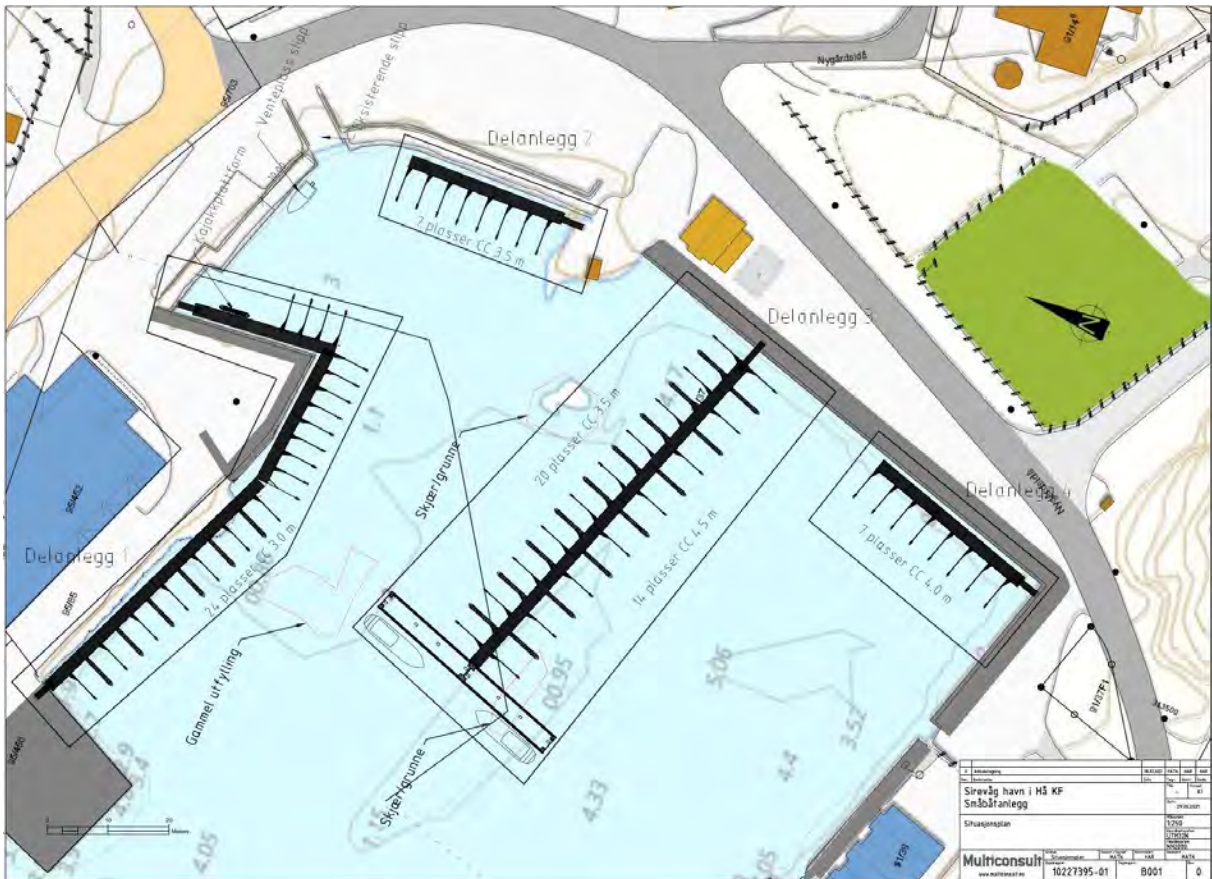
Innenfor farledsområdene skal det ikke forekomme oppankring av fartøyer, lektere og andre flytende gjenstander utan særskilt tillatelse frå havnemyndighetene. Det skal heller ikke etableres brygger, fortøyningsinnretninger, dumping av gjenstander og oppankring/opplagring av båter, eller tillates dumping av gjenstander og forurensede virksomhet i området.

6.2.24 Småbåthavn (o_SH1)

De innerste delene av sjøarealet i vågen skal benyttes til småbåthavn. Planforslaget legger opp til totalt 72 antall båtplasser fordelt på 4 delanlegg. De 7 båtplassene på delanlegg 4 skal være tilrettelagt for EI-båter. Det skal også legges til rette for kajakkplattform i nordre enden av delanlegg 1. Eksisterende båtslipp nordøst i indre havneområdet med tilhørende venteplass videreføres.

Planforslaget legger opp til en mulig utvidelse av småbåthavnen. Ved en eventuell utvidelse skal nødvendig areal til båtplasser og manøvreringsareal sikres i tråd med småbåtloven.

Det ønskes i tillegg å se på muligheter for eventuell utvidelse, i tråd med tilstrekkelig manøvreringsareal for småbåter innenfor feltet.

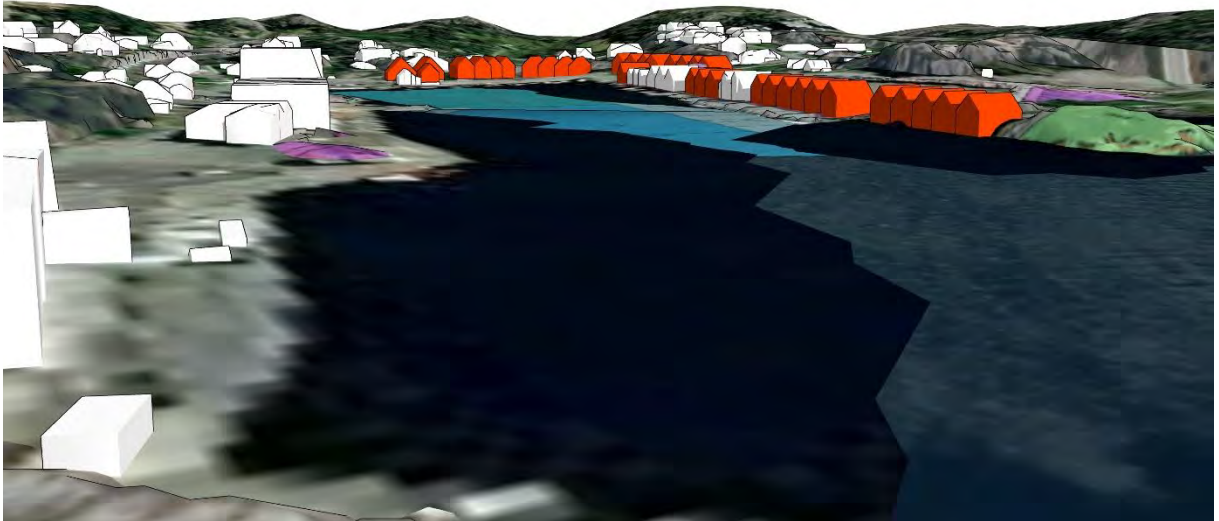


Figur 31: Illustrasjon av planlagte tiltak innenfor felt småbåthavn o_SH1

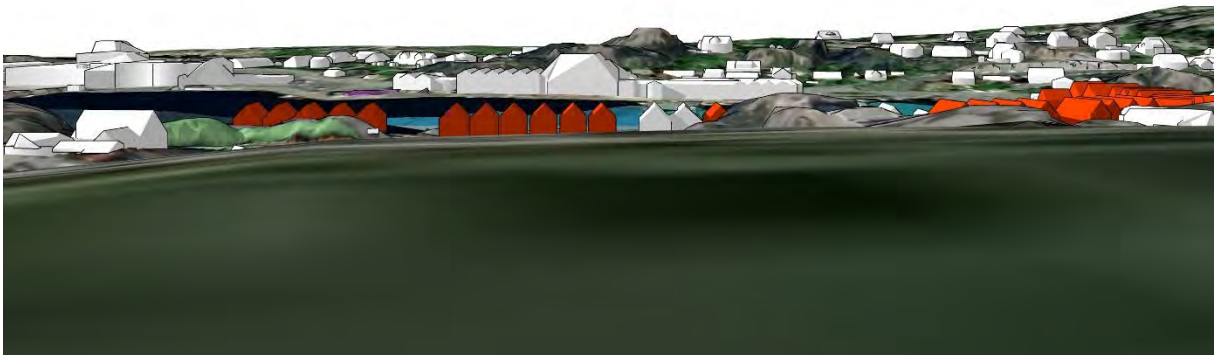
6.3 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING

Byggverk som etableres innenfor planområdet skal harmonere med det eksisterende maritime preget og eksisterende byggeskikk av sjøbuer. Bebyggelse skal vende ut mot kai og skal ha saltak med takvinkel 45 grader. Basert på maksimal mønehøyde fra kote +2,0 m eller fra gjennomsnittlig planert terreng gir det mulighet for å justere gesims på tak inntil 40 cm. Byggegrenser forekommer av plankart, og i felt der byggegrenser ikke er vist gjelder formålsgransen som byggegrense.

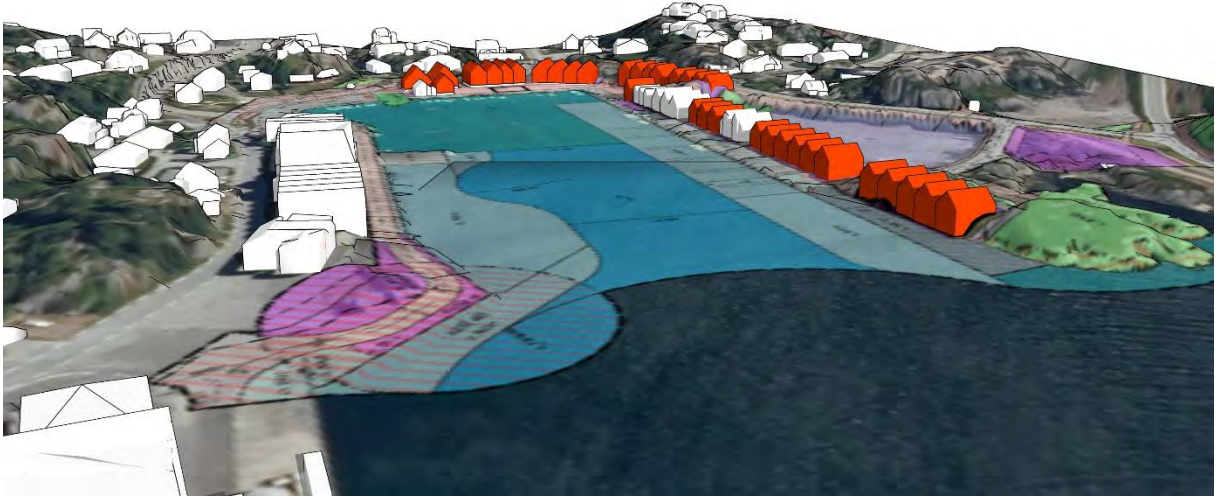
Det er utarbeidet 3D-modeller som viser hvordan nye bygg integrerer seg med eksisterende sjøbuer langs havnen, samt hvordan byggenes plassering og utforming vil påvirke planområdet. Volum og utforming er basert på reguleringsplanens krav til bebyggelse. Bildene gir en indikasjon på hvordan byggene er tenkt å føres opp og hvordan de harmonerer med uteområder og eksisterende bebyggelse rundt.



Figur 32: Ny bebyggelse i rødt og eksisterende bebyggelse i hvitt, sett i retning øst



Figur 33: Ny bebyggelse i rødt og eksisterende bebyggelse i hvitt, sett i retning nord



Figur 34: Ny bebyggelse i rødt og eksisterende bebyggelse i hvitt, i forhold til planforslagets uteområder



Figur 35: Oversikt over ny bebyggelse i rødt og eksisterende bebyggelse i hvitt, sett i forhold til planforslagets uteområder



Figur 36: Perspektivtegning for søkt oppføring av sjøbod og fiskebutikk i byggesak 2021/1599 (Tegninger utarbeidet av Arkitektkontoret IHT AS, 2021)

6.3.1 Bebyggelsens høyder og grad av utnyttning

Grad av utnyttelse for hvert felt og maksimum mønehøyde på bygg fra kote +2,0 m eller fra gjennomsnittlig planert terreng, følger av tabell:

Felt	Maks bruksareal (BRA) i m ² eller %-BRA	Mønehøyde i meter
F/K1	175 m ²	8
F/K2	110 m ²	8
F/K3	1050 m ²	12
F/K4	1400 m ²	12
F/K5	900 m ²	12
K/I1	850 m ²	12
K/I2	750 m ²	10
K/I3	800 m ²	12
F/K/I1	700 m ²	9
F/K/I2	800 m ²	9
IND1	(500 m ²) 150 %-BRA	9
IND2	(1400 m ²) 150 %-BRA	9
IND3	(1100 m ²) 150 %-BRA	9
IND4	(2800 m ²) 150 %-BRA	12

Tabell 3: Utnyttelsesgrad og byggehøyder for ulike felt i planforslaget

6.3.2 Antall m2 næringsarealer

Totalt areal for næringsarealer fremkommer av Tabell 4, basert på maksimum utnyttelse for arealformålene.

Arealformål	Areal m2
Forretning/kontor	3635
Industri	5800
Kombinert forretning/kontor/industri	3900
Sum	13 335

Tabell 4: Areal er basert på maksimal utnyttelse for arealformålene

6.4 PARKERING

6.4.1 Antall parkeringsplasser - maksimumstall

I planforslaget er det lagt inn fem offentlige parkeringsplasser på o_P1-5, samt mulighet for parkering langs KAI7. Basert på beregninger gjengitt i Tabell 5 utgir det 69 parkeringsplasser, der 7 av disse er HC-parkeringer.

Parkeringsfelt	Antall parkeringsplasser
o_P1	4
o_P2	5
o_P3	6
o_P4	30 + 5 HC
o_P5	11 + 2HC
KAI7	6
Sum	62 (+7 plasser HC)

Tabell 5: Parkeringsplasser planforslaget legger opp til

Tabell 6 nedenfor viser maksimumkrav for parkeringsplasser i planforslaget. I henhold til Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke havner Sirevåg i sone 4 i parkeringsnorm for bil. Maksimumkrav til parkering i tråd med regionalplanen er listet opp. For småbåthavn er det valgt å tilrettelegge for 1 parkering per 5.båt, da det ikke vil være sannsynlig at alle båteiere vil benytte seg av parkeringsplassene samtidig. Areal er beregnet ut fra maksimum arealutnyttelse i BRA for arealformålene. Totalt sett viser det at det mangler 34 parkeringsplasser for å oppnå maksimumkravet.

Arealformål	Krav	Areal basert på maksimum utnyttelse BRA	Parkeringsplasser maksimumkrav
Forretning/kontor	0,9 per 100m2	5585 m2	50
Industri	0,5 per 100m2	7750 m2	39
Småbåthavn	1 per 5.båt	72 båtplasser	14
Sum			103 (5 plasser HC)

Tabell 6: Forventet behov for parkeringsplasser basert på maksimumkrav

6.4.2 Begrunnelse for eventuelle avvik fra normen for parkeringsdekning

Tallene fra Tabell 6 er kun maksimumkrav og indikerer at det mangler opp mot 33% parkeringsplasser for å tilfredsstill maksimumkrav til parkering i Tabell 5. Parkeringsmangelen er løst ved at enkelte felt har tillatt parkering på egen tomt. I tillegg er det lagt til rette for sambruk av parkeringsplassene og at enkelte benytter jernbane som fremkomstmiddel. Basert på dette anses parkeringsdekningen dermed som tilfredsstillende innenfor planområdet. Krav til at minst 5% av parkeringsplassene må være HC-plasser, er også tilfredsstillt i planforslaget.

6.4.3 Sykkelparkering

Minimumstall for sykkelparkering er basert på krav fra Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke og fremkommer av Tabell 7. Sykkelparkering skal plasseres nær hovedinnganger og være delvis overbygde.

Arealformål	Minstekrav til sykkelparkering
Industri/lager	0,5
Kontor/forretning	2

Tabell 7: Minimumstall for sykkelparkering

6.5 TRAFIKKLØSNING

6.5.1 Kjøreatkomst

Adkomst til planområdet skjer fra fv 4326 Vågen i nord og fv 4324 Stormolovegen i sør. Kryss Stormolovegen-Nygårdsida med tilhørende siktlinjer er omfattet av planen, mens krysset Vågen-Nygårdsida er ikke inkludert.

6.5.1.1 Tilknytning til overordnet vegnett

Både Vågen og Stormolovegen er tilknyttet fv 44.

6.5.2 Utforming av veger

Planforslaget legger opp til å flytte regulert veg mellom Stormolovegen og Vågen mot vest ettersom vegløsning i gjeldende plan kommer i konflikt med oppført pumpehus. Resterende kjøreveger fører inn til planområdets

Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen i Rogaland fylkeskommune har gitt merknader til at eksisterende kryss og avkjørslar fra gjeldende reguleringsplan skal videreføres, men at siktlinjer oppdateres i henhold håndbok N100. Dette er tatt hensyn til i planforslaget. Bredder og vegenes kotehøyder er påført plankartet.

6.5.3 Krav til samtidig opparbeidelse

For å sikre at kjøreveg o_KV6 inn til felt IND3 blir opparbeidet, er det stilt krav i rekkefølgebestemmelsene til opparbeidelse av veg før feltet IND3 kan etableres.

6.5.4 Varelevering

Varelevering til arealformålene er tilrettelagt i planforslaget. Det er lagt opp at varelevering hovedsakelig skjer fra kjøreveg o_KV3, benytter o_KV7, o_KV5 og o_KV6 for å levere til sørlige felt, og følger o_TO2 og o_TO1 som er kjørbare, og til slutt ender ut i avkjørsel ut på kjøreveg o_KV3. Varelevering for feltene langs torget er sikret gjennom bestemmelsene gjennom krav til fri passasje på en bredde på 3,5 meter.

6.5.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

For å sikre tilgjengelighet for gående og syklende i planområdet, er det gjort tiltak for å sikre sammenhengende gang- og sykkelveger, samt fortau, med flere kryssninger av kjørevegene. Det er dimensjonert brede torg som tilrettelegger for fri passasje. Det er også stilt krav til at arealformålene ikke tillater inngjerding på egen tomt. Kaianlegg med allmenn tilgjengelighet er presisert i bestemmelsene for å hindre at elementer langs kai skal sperre for fremkomst for myke trafikanter.

6.6 PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG

Alle områder i planområdet, med unntak av arealfelt for bygg og anlegg, samt bobilparkering, er offentlige formål. Det er lagt opp til torgareal, park og friområder som skal binde sammen indre vågen til et sentrum.

6.7 MILJØOPPFØLGING

6.7.1 Miljøtiltak

Krav til å ivareta naturmangfoldet er bevart gjennom planforslagets bestemmelse for naturmangfold. Den gir føringer om at terrenginngrep på Svinholmen skal gjøres så skånsomt som mulig for å ivareta naturmangfoldet i sjø og på land. Mindre vedlikehold av båter tillates, men fjerning av bunnstoff og lignende ikke tillates for å unngå spredning av miljøgifter og kjemikalier til sjø.

6.8 UNIVERSELL UTFORMING

Gang- og sykkelveger, samt ramper til byggenes inngangspartier blir utformet etter prinsipp om universell utforming. Universell tilkomst til park o_PA1 skal også sikres.

6.9 UTEOPPHOLDSAREAL

6.9.1 Størrelse, lokalisering, kvalitet på uteoppholdsareal

Innenfor planområdet er det ikke etablert areal for bebyggelse. Sentrumsområdet legger likevel til rette for offentlige uteoppholdsareal i mellom bebyggelsen, som skal sikre areal for lek, rekreasjon og opphold i natur. Disse består av friområder, park og et kulturminneområde. Kai- og torgareal er tenkt å binde områdene sammen. Planforslaget legger til rette for tilgjengelige uteoppholdsarealer for allmennheten.

Det største partiet er Svinholmen på friområdet o_FRI2 ytterst i vest. Den har en størrelse på omtrent 1500 m². Sørliggende friområde o_FRI3 er nesten på 700 m². Begge arealene viser gode solforhold basert på Figur 37 og Figur 38. Områdene består av uberørt natur som er bevart videre i planforslaget.

Friområdene o_FRI1, o_FRI4 og o_FRI5 består av mindre deler av friområde som fortsetter utenfor planområdet. Disse arealene videreføres også i planforslaget og er på henholdsvis 340 m², 120 m² og 470 m².

Parkområdet i sørlig del har en størrelse på nærmere 460 m² og skal ha en parkmessig utforming. Basert på figurene Figur 37 og Figur 38 viser parken å ha optimale solforhold. Solforholdene er også gode langs torg o_TO2 og kaiarealer i nord og øst. På torg o_TO2 tilrettelegges det også for lek og aktivitetsområde. Kulturminnet o_KMV1 bidrar også som et oppholdsareal.



Figur 37: Skyggelegging fra eksisterende og nye bygg i planforslaget 21.juni kl.15



Figur 38: Skyggelegging fra eksisterende og nye bygg i planforslaget 21.juni kl.18

6.9.2 Ivaretagelse av eksisterende og evt ny vegetasjon

Frrområdene o_FRI1-5 og o_KMV1 er i størst mulig grad bevart og videreført. Planen legger i tillegg til opprettelse av ny sentrumpark i sørlig del og innenfor bobilparkeringen. I tillegg legges det inn annen veggrunn – grøntareal som skal bidra ytterligere til vegetasjon og til å gi urbane uterom. I bestemmelsene er ny vegetasjon sikret å være stedstilpasset for å unngå spredning av fremmede eller skadelige arter i området.

6.9.3 Krav om utomhusplan og rekkefølgebestemmelse

Det stilles krav til utomhusplan for etablering av torgarealene o_TO1 og o_TO2 som er lagt i planforslagets rekkefølgebestemmelser. Utomhusplanene må være utarbeidet og godkjent før det gis igangsettelsestillatelse for tilgrensende arealformål. Trinnvis utbygging av området tillates.

Det stilles i tillegg krav til frrområdet o_FRI2 Svinholmen for tilbakeføring med stedstilpasset vegetasjon etter at tiltak for feltet IND3 er gjennomført. Park o_PA1 skal være etablert eller sikres etablert, og opparbeides før igangsettelsestillatelsen for bobilparkeringen på campingplass C1 tillates.

6.10 KOLLEKTIVTILBUD

Planforslaget tilrettelegger for fremtidig kollektivtilbud i form av busslommer på begge sider av hovedferdselsåre o_KV3. Jernbaneholdeplass ligger i en avstand på omtrent 400 meter og kan også benyttes.

6.11 KULTURMINNER

6.11.1 Løsninger i forhold til kulturminner

Eksisterende kulturminne innenfor o_KMV1 er ivarettatt og videreført fra tidligere reguleringsplan som et element for havnens fiskerihistorie. Det er ikke planlagt noen tiltak innenfor dette området. Kulturmiljø som grenser til nordøstlig del av planområdet er holdt utenfor planavgrensningen.

6.12 PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT

For tilknytning til offentlig vann- og avløpsnett er det stilt krav i rekkefølgebestemmelsene om at det må dokumenteres om tilstrekkelig kapasitet på vann- og avløpsnettet, inkludert overvannshåndtering, før det gis igangsettelsestillatelse for å etablere ny bebyggelse. Kapasitet på slokkevann skal også dokumenteres. Løsningen skal dokumenteres og være godkjent av kommunen i hvert enkelt tilfelle, jf. den gjeldende VA-normen.

6.13 PLAN FOR AVFALLSHENTING/ SØPPELSUG

Det er lagt inn egne arealer som ivaretar felles oppsamling av avfall fra arealformålene i planområdet. Hovedløsning skal være nedgravde avfallsløsninger, men det tillates også containere på bakkenivå dersom det ikke er mulig å gjennomføre nedgravde. Renovasjonsbil kan benytte torgarealene o_TO1 og o_TO2 til gjennomkjøring for å hente avfall fra småbåthavnen o_RA1. Resterende renovasjonsarealer o_RA2 og o_RA3 gir rom for snumuligheter for renovasjonsbil.

6.14 AVBØTENDE TILTAK/ LØSNINGER ROS

Avbøtende tiltak funnet i ROS-analyse fremkommer av vedlagt tiltaksliste i planforslagets ROS-analyse. Tiltak er blant annet innarbeidet i planforslagets plankart og bestemmelser, for å redusere sannsynlighet og konsekvens for at de identifiserte uønskede hendelsene vil inntreffe.

6.15 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

For å sikre opparbeidelse av ulike arealer er det stilt rekkefølgekrav til igangsettelsestillatelse og før bebyggelse kan tas i bruk. For full oversikt se planforslagets rekkefølgebestemmelser.

7. KONSEKVENsutREDNING

7.1 KONSEKVENsutREDNING

Til planforslaget har det vært krav til konsekvensutredning basert på KU-forskriften § 6 bokstav b. Konsekvensutredning etter konsekvensutredningsforskriften er dermed tatt inn i planbeskrivelsen og utredet i eget vedlegg. Fullstendig konsekvensutredning følger av vedlegg.

Det er gjennomført konsekvensutredning for temaene naturmangfold m/vannmiljø, kulturmiljø og friluftsliv. Av naturmangfold er det inni vågen to store taeskogforekomster og forekomst av sjøfugler som har store verdier. Taeskogen under småbåthavnen blir påvirket, men vil være ubetydelig for taeskogforekomsten som er i ytre del av vågen og langs Jærkysten. Utbyggingen på land og tiltakene i sjøen vil forringe leveområdene til sjøfuglene og gi betydelig miljøskade for fuglene. Men nullalternativet legger også opp til bebyggelse langs kaien og ferdsel og tiltak i sjøarealene, som også vil kunne ha betydelige konsekvenser.

Vannmiljøet i vågen har i dag god tilstand og selv om kai og småbåthavn kan gi økt forurensning (noe miljøskade), vil trolig vannforekomsten fortsatt ha akseptabel økologisk tilstand.

Sirevåg har en historie som fiskehavn. I Sirevåg sentrum er det variert boligbebyggelse som forteller om Sirevågs historie som gammel fiskehavn som har stor verdi. Dessuten er det flere våningshus og fjøs med Sefrak-verdier, og blant tidlige industrielle kulturminner som blant annet en barkekumme. I Sirevåg er det også flere krigsminner nordvest og sør for planområdet. I sjøen er det skipsvrak og de planlagte tiltakene vil påvirke de marine kulturminnene mest. Likevel er Sirevågs historie forankret på land. Planlagte tiltak vil kunne gi noe nærvirkning (utsyn og synlighet) på den kulturhistoriske bebyggelsen i Sirevåg sentrum. Denne påvirkningen vil kunne forringe kulturmiljø-verdiene noe. Men planlagt bebyggelse skal videreføre den maritime byggeskikken.

Sirevåg er omkranset av flere viktige friluftslivsområder. I Sirevåg er det nærmiljøanlegget med skatepark og ballaktivitetsområde som utgjør de viktigste utearealene i Sirevåg sentrum. Dette nærmiljøanlegget fjernes som følge av planen, men det er lagt opp til at anlegget erstattes på nytt torg. Planen legger dessuten opp til mer fritidsaktivitet med småbåthavn og at torget skal bli en møteplass i Sirevåg, i tillegg til flere grøntområder. For friluftslivverdiene blir situasjonen i Sirevåg forbedret.

Oppsummert er konsekvensene for KU-temaene som følger:

- Naturmangfold: Betydelig miljøskade
- Vannmiljø: Noe miljøskade
- Kulturmiljø: Noe miljøskade
- Friluftsliv: Noe miljøforbedring

Samlet vurdering er at planforslaget vil gi noe negativ konsekvens. Selv om naturmangfoldet er vektlagt størst, gjelder disse negative miljøskadene for sjøfugler. Resterende miljøverdier for naturmangfold (f.eks. taeskog), og for vannmiljø og kulturmiljø har kun noe miljøskade. For friluftsliv/bygdeliv blir situasjonen forbedret.

Viktige forebyggende tiltak er sentrumsfunksjoner, lave bygningshøyder, krav om maritim byggeskikk, grønne akser, torg som møteplass, og grøntområde i bobilparkering, småbåthavn som flytebrygge og å ta vare på mye av Svinholmen sitt naturpreg.

8. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

8.1 OVERORDNEDE PLANER

Planforslaget samsvarer med føringene i de overordna planene.

8.1.1 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Planforslaget legger opp til fiskeriindustrivirksomhet og skal kunne fungere sammen med den sjørelaterte nærings- og industrivirksomheten som foregår i Sirevåg. Planforslaget er dermed i tråd med regionalplanen som har definert Sirevåg som regionalt næringsområde og senter til havrelatert virksomhet i tillegg til regional havn for gods- og varehåndtering.

Planforslaget legger opp til næringsområder for allsidig virksomhet (industriområder) og høy urbaniseringsgrad (kombinerte områder for forretning og kontor). Maksimal utnyttelsesgrader varierer mellom ca. 100 %-BRA og 200 %-BRA. Regulerte industriområder er på maksimalt ca. 150 %-BRA. Dette er høyere enn utnyttelsesgrader for næringsområder i kategori 2 i regionalplanen på 60-140 %-BRA. For næring med høy urbaniseringsgrad er det ikke satt konkret tall for mindre tettsteder, men eksisterende gater, byrom og bebyggelsesstruktur og historisk særpreg skal være premissgivende. Planforslaget legger opp til relativt lav bebyggelse med maritim byggeskikk, samt torg som møteplass og ivaretar dermed de premissgivende forholdene.

Planforslaget legger opp til 300 m² BRA tjenesteyting og detaljhandel og sjørelatert forretning for inntil 1250 m² BRA, som er i tråd med regional planbestemmelse § 5.3.11 for lokalisering av handelsetableringer.

Detaljreguleringsplanen for indre vågen i Sirevåg vil fungere som en form for sentrumsplan for Sirevåg og den anses derfor å være i tråd med prinsippet i regionalplanen om «rett virksomhet på rett sted»

8.1.2 Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040

For alle bygg, anlegg- og samferdsel-, og infrastrukturtiltak som genererer over 1000 m³ masse (uam) skal grunnforhold og disponering av masse inngå som del av planbeskrivelsen. For prosjekter som genererer over 10 000 m³ (uam) skal det som del av reguleringsplanen foreligge en massedisponeringsplan. I planarbeidet er det estimert at det blir generert mindre enn 10 000 m³. Det er derfor ikke utarbeidet massedisponeringsplan til planarbeidet.

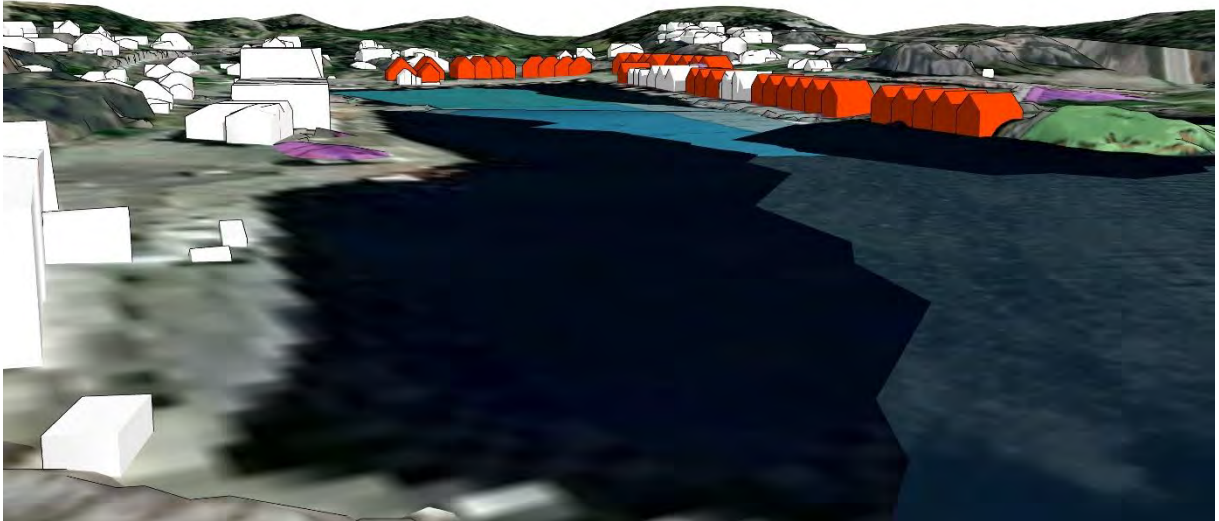
I planforslaget er det lagt opp til gjenbruk av massene internt i planområdet ved kaianlegg, parkering og andre steder der terrenget må heves. Dette er i tråd med ressurspyramiden i regionalplanen.

8.1.3 Kommuneplan for Hå kommune 2014-2028

I gjeldende kommuneplan er planområdet avsatt til næring. Planforslaget samsvarer i stor grad med gjeldende kommuneplan, men er mer detaljert og bygger videre på gjeldende reguleringsplan 1005M som legger til rette for fiskeriindustrivirksomhet i tillegg til kontor og forretning. Tillatt detaljhandel overskrider kommuneplanens tillatte ramme på 1000 m² BRA handel utenfor sentrumsformål. I arbeidet med ny kommuneplan for perioden 2021-2036 skal Sirevåg fortsatt videreutvikles som sjørelatert næringsområde. Ny kommuneplan satser på sentrumsutvikling, også i Sirevåg. Planforslaget legger opp til flere funksjoner som støtter opp om at indre vågen kan fungere som et sentrumsområde for Sirevåg. Planforslaget er dermed i tråd med intensjonen i kommende kommuneplan.

8.2 LANDSKAP

Høydene fra plan 1005M er i stor grad videreført, selv om den er økt i enkelte felt. Småskalaen på bebyggelsen er videreført. Virkningen av de nye høydene er mulighet for noe økt utnyttelse sammenlignet med tidligere plan. 3D-modell har blitt benyttet for å vurdere nye høydebestemmelser og virkning. De nye høydene tar hensyn til omkringliggende terreng og bygninger. Høydene er godt innordnet i landskapet og omgivelsene.



Figur 39: Bildet viser hvordan planlagt bebyggelse (røde bygninger) harmonerer med eksisterende bygningsvolum og landskap.



Figur 40: Bildet viser hvordan planlagt bebyggelse (røde bygninger) harmonerer med eksisterende bygningsvolum og landskap.

Opparbeidingen av veganlegget, industriområde 3 og småbåthavnen vil føre til terrenginngrep. Inngrepene i sjøområdene er lite synlige. Inngrepene kan føre til skjæringer på land kan og gi noe forringet nærvirkning på den naturlige landskapskarakteren.

8.3 STEDETS KARAKTER

Området er preget av sjørelatert industrivirksomhet, sjø- og kaianlegg og asfalterte flater, med innslag av naturpregede områder som mindre fjellknauser med vegetasjon. Rundt området er det småkupert fjellandskap med småhusbebyggelse og grønne omgivelser. Vågen oppleves som vid med stor åpen himmel. Eksisterende sjøbuer har tydelig og et sterkt maritimt preg. Tidligere plan 1005M la i stor grad grunnlaget for at den kulturhistorien ble ivaretatt.

Dette planforslaget legger opp til idylliske sjøbubebyggelse og maritimt preg som fortetter kaiområdet i indre vågen. Selv om de sørlige delene av indre vågen fortettes passer volum og høyder (småskalabebyggelsen) godt sammen med omkringliggende bebyggelse. Takformen med saltak og møneretning videreføres og støtter godt opp om kaiområdene og fiskeri-stilen i Sirevåg. Denne stilen passer godt sammen med småbåthavnen og satsingen mot turisme og fritid i sjøområdene.

Stedets karakter og kulturhistorie blir dermed fortsatt ivaretatt samtidig som Sirevågs rolle og identitet videreutvikles.

8.4 BYFORM OG ESTETIKK

I indre vågen er gjeldende situasjon at kaiområdene har utflytende og udefinerte rom. Planforslaget viderefører og strammer opp byrommene med et torg som henvender seg mot vågen og småbåthavnen. Byrommet innrammes av bebyggelsen som er plassert omkranset av bebyggelse langs vegen Nygårdsidå. Planen legger opp til at torgarealene blir Sirevågs nye møteplass og vil fungere som mindre gågater i indre vågen. Kaiområdene vil i stor grad fungere som promenader.

Det er krav om maritim byggeskikk og høydebestemmelsene med krav til takform og vinkel på 45 grader sikrer dette preget.

Indre vågen skal ha flere publikumsrettede funksjoner og det er derfor satt krav til åpne fasader i første etasje på byggene som ligger innerst i vågen som har slike funksjoner. Dette vil støtte opp om at indre vågen får en sentrumsfunksjon for Sirevåg og felles møteplass med mer aktivitet.

Selv om bebyggelsen må plasseres på kote +2,0 og kaianleggene er lavere, vil det være mulig å etablere langs byggene som sikrer tilgjengelighet og markering av inngangspartiene. Dette vil kunne bidra til mer variert bylandskap og oppholdssoner.

8.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, EVT. VERNEVERDI

Virkningen av planforslaget på kulturmiljø er vurdert og utdypet i egen konsekvensutredning. Den største påvirkningen vil skje på marine kulturminner da småbåthavn skal etableres og sprengningsarbeid skal gjennomføres i indre del av vågen. Likevel er Sirevågs historie forankret på land med boligbebyggelse som forteller om de første fiskerne som etablerte seg på Sirevåg i tillegg til krigsminner. Planlagt bebyggelse kan gi noe miljøskade for opplevelsen av disse. Men det skal nevnes at planlagte tiltak har også fordeler for Sirevågs videreutvikling og framtidige kulturhistorie som et nytt sentrumsområde og møteplass gjennom en maritim byggestil.

8.6 FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP II I NATURMANGFOLDLOVEN

Når naturmangfold blir berørt i arealplansaker skal saken ha en begrunnet vurdering av de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, jf. naturmangfoldloven § 7.

Det er gjennomført egen kartlegging av naturmangfold og konsekvensutredning av naturmangfold som beskriver hvilket naturmangfold som påvirkes av planforslaget, tilstanden dette har og hvilke konsekvenser beslutningen vil ha på naturmangfoldet, jf. § 8 i naturmangfoldloven.

Kategori	Forekomst	Verdi	Påvirkning	Konsekvenser Alternativ A (Planforslag)
Naturtyper				
Tareskog		Svært stor	Ingen/ubetydelig	Ubetydelig miljøskade (0)
Arter og økologiske funksjonsområder				

Fugler	Ærfugl	Stor	Foringet	Betydelig miljøskade (--)
	Fiskemåke	Stor	Foringet	Betydelig miljøskade (--)
	Gråmåke	Stor	Foringet	Betydelig miljøskade (--)
	Lomvi	Middels	Foringet	Betydelig miljøskade (--)
	Dvergdykker	Stor	Foringet	Betydelig miljøskade (--)
	Havelle	Noe	Foringet	Ubetydelig miljøskade (0)
	Svartand	Noe	Foringet	Ubetydelig miljøskade (0)
Annet vilt	Havert	Noe	Foringet	Ubetydelig miljøskade (0)
Landskapsøkologiske funksjonsområder				
Overvintringsplass for sjøfugl		Middels	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Vannmiljø				
Vannforekomst Sirevåg (0241000031-1-C)			Noe forringet	Noe miljøskade (-)

Samlet vurderes planforslaget å føre til middels negativ konsekvens for naturmangfold. Dette begrunnes med at planen forventes å gi betydelig miljøskade for en rekke rødlistede fugler.

Planforslaget vurderes å føre til noe negativ konsekvens for vannmiljø. Dette begrunnes med at planen innebærer etablering av småbåthavn og kaier som vil gi økt belastning i vannforekomsten selv om den har god økologisk tilstand.

Nullalternativet (tidligere vedtatt plan / dagens situasjon) legger også opp til bebyggelse langs kaien, større kaier ved Svinholmen enn planforslaget, og ferdsel og tiltak i sjøarealene, som også vil kunne ha betydelige konsekvenser for naturmangfoldet og noe konsekvens for vannmiljøet.

Etter Hå kommune sin vurdering foreligger det tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet og virkninger på naturmangfoldet. Førre-var-prinsippet får dermed ikke anvendelse, jf. naturmangfoldloven § 9.

Samlet belastning på økosystem er vurdert i konsekvensutredningen i tråd med naturmangfoldloven § 10 og er gjengitt her:

- Arter inkludert økologiske funksjonsområder:
Flere trua arter vil kunne bli berørt av tiltaksplanene. Dette er imidlertid stort sett arter som ennå er relativt vanlig forekommende lokalt og i regionen for øvrig. Selv om enkeltforekomster av arter vil bli berørt av tiltaket, vurderes den samla belastningen av tiltaket som relativt begrenset for arter og deres funksjonsområder. Dette henger i stor grad sammen med at forstyrrelsen er avgrenset i omfang og tid. Flere av artene har imidlertid negativ bestandsutvikling, og tiltaket vil derfor kun utgjøre en liten del av den samla belastningen for artene i distriktet. Ingen kritisk trua arter vil imidlertid bli berørt dersom det legges til grunn at forekomstene av disse i influensområdet er noe tilfeldig.

Den negative betydningen av tiltaket i forhold til §10 i naturmangfoldloven, er at tiltaket sammen med mange andre planlagte og gjeldende tiltak samla sett påvirker artenes bestander. Det vil være svært vanskelig å få en oversikt over denne samla belastningen for aktuelle arter, men denne er uansett negativ gitt artenes bestandsutvikling.

- Landskapsøkologiske funksjonsområder:
Den samla belastningen for landskapsøkologiske funksjonsområder er mindre negativ i kystnære områder som på Jæren. Sammenliknet med mer skjermede områder i fjordene er det lite utbyggingsaktivitet i de skjermede vikene langs Jærkysten.

Det aktuelle landskapsøkologiske funksjonsområdet som blir påvirket av tiltaket vurderes ikke på noen måte som kritisk infrastruktur for artenes spredning og forflytning.

- Vannmiljø:
Formålet med vannforskriften er å sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannressursene våre. Vannforskriften gjelder for alt overflatevann- elver, bekker, innsjøer, kystvann og grunnvann. Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand, jf. vannforekomstens miljømål som i vann-nett er registrert med mål om god økologisk tilstand.

Planen innebærer etablering av småbåthavn og kaianlegg. Dette er installasjoner som sannsynligvis vil gi noe økte tilførsler av næring og organisk materiale til en vannforekomst. Ecofact sin konklusjon er basert på gammel prøve fra 2011 som der tilstanden er dårlig og har dermed konkludert med at økt belastning vil være i strid med vannforskriften. Ny prøve gjennomført sommeren 2022 viser derimot at vannmiljøet har svært god tilstand (23 cfu/100 ml). Mellom 100 og 1000 e.coli per 100 ml regnes som akseptabelt. Over 1000 e.coli per 100 ml er uakseptabelt. Selv om tiltaket kan gi noe økt forurensning vil det trolig ikke føre til uakseptabel tilstand. Planen er derfor vurdert å være i tråd med føringene i vannforskriften.

Planforslaget legger opp til at terrenginngrep på Svinholmen skal gjøres så skånsomt som mulig for å ivareta naturmangfoldet på sjø og på land, og mindre kaianlegg inntil Svinholmen. Ifølge naturmangfoldloven § 11 skal tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder.

Naturmangfoldloven § 12 forutsetter bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder for å begrense skader på naturmangfoldet. I planen er det gitt bestemmelse om at kun mindre vedlikehold av båter tillates. Fjerning av bunnstoff o.l. tillates ikke slik at unødvendig spredning av miljøgifter og kjemikalier i sjøen blir unngått.

Etter en samlet vurdering anses naturmangfoldlovens miljørettede prinsipper i §§ 8-12 tilstrekkelig vurdert og begrunnet i denne plansaken. Kunnskapsgrunnlaget fra konsekvensutredningen og gjennomført kartlegging anses som tilstrekkelig slik at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse. Planforslaget vil kunne gi en betydelig miljøskade for en rekke rødlistede fugler og noe miljøskade på vannforekomsten/sjøvannet i Sirevåg som følge av småbåthavnen. Samlet belastning på arter, landskapsøkologiske funksjonsområder og vannmiljø er vurdert til å ikke overstige tålegrensen i naturmangfoldlovens §§ 4 og 5.

Planforslaget forutsetter skånsomme terrenginngrep på Svinholmen og det er tiltakshaver som må dekke kostnadene med dette. Kun mindre vedlikehold av båter skal tillates og fjerning av bunnstoff o.l. er ikke tillatt, slik at unødvendig miljøforgiftning av sjøvannet unngås.

Hå kommune har avveid naturmangfoldet mot andre samfunnsinteresser i tråd med naturmangfoldloven § 14. Etter kommunedirektøren sin vurdering vil tidligere vedtatt plansituasjon føre til lignende konsekvenser for naturmangfoldet og planforslaget vil sann sett ikke forverre situasjonen. Dessuten vil det være positivt å legge opp til bedre uteområder, småbåthavnliv og bebyggelse og funksjoner som gjør at indre vågen vil kunne fungere som et sentrumsområde. Friluftsliv/bygdeliv, kulturmiljø og landskap er miljøverdier som også må vektlegges. Planforslaget vil gi positive virkninger for Sirevågs stedsutvikling. Da tidligere vedtatte planer også har tilsvarende konsekvenser for naturmangfoldet, vil planforslaget samlet sett ha større fordeler enn å videreføre tidligere vedtatt plansituasjon for indre vågen i Sirevåg.

8.7 REKREASJONSINTERESSER/REKREASJONSBRUK OG UTEOMRÅDER

Friluftsliv og bygdeliv er utredet som eget tema i egen konsekvensutredning og rekreasjonsområder og uteområder inngår i fagområdet. Sirevåg har flere gode friluftslivsområder ved Ognasanden, Sannarvågen, Bekkjarvikodden, Vedafjellet, og Kråfjellet.

Sirevåg indre vågen mister et godt uteområde med skatepark og ballaktivitetsområde på ca. 1,3 dekar, men dette blir erstattet av nye torgarealer og parkarealer på til sammen ca. 3,7 dekar der lignende nærmiljøanlegg-funksjoner reetableres. Dagens nærmiljøanlegg er allerede utsatt for trafikkstøy og støy fra industrien lenger ute i vågen. Uteområdet vil bli flyttet bort til kaien og skjermet fra vegtrafikk med ny bebyggelse langs vegen. Men vil fortsatt være utsatt for støy fra industri ute i vågen. I tillegg blir det noe støy fra småbåthavnen. Endring av trafikkstøy til støy fra småbåthavnen anses ikke gi noen endring i lydbildet. Dessuten suppleres området med grøntområde ved bobilparkering. Kai-anlegget danner en promenade og småbåthavnen tilrettelegger for mer fritidsaktivitet og kan bidra til mer liv i indre vågen. Bygde- og friluftslivverdien i indre vågen blir forbedret av planlagt tiltak.

For Sirevåg sentrum vil planforslaget gi flere forbedringer med tanke på friluftslivverdier. Selv om planforslaget ikke gir direkte inngrep i de natur- og kulturhistorisk-baserte friluftslivsområdene langs kysten ved Ognasanden,

Sannarvågen, Bekkjarvikodden, Vedafjellet, og Kråfjellet kan de få noe miljøskade som følge økt aktivitet i nærheten.

Avsatte torg og grøntområder tilfører Sirevåg sentrum ca. 1,5 dekar parkområde (inkludert grøntområde i bobilparkeringen) og 2,2 dekar torgareal. Områdene får gode solforhold ved måletidspunktene 21. mars kl. 15:00 og 21. juni kl. 18:00. Omkringliggende bebyggelse har fortsatt gode solforhold.



Figur 41: Soldiagram 21. mars kl. 15:00



Figur 42: Soldiagram 21. juni kl. 18:00

8.8 TRAFIKKFORHOLD

8.8.1 Vegforhold

Kjørveger med tilhørende kryss, avkjørsler og frisiktsoner er dimensjonerte i tråd med kommunal vegnorm for sør-Rogaland. Kjørvegen Nygårdsidå som går gjennom planområdet er trukket lenger mot vest og utvidet vegbredde fra 7,0 meter til 7,5 meter, slik at eksisterende pumpehus blir unngått og langsgående parkering. Langs vegen er gang- og sykkelvegen videreført, men endret til fortau langs bebyggelse regulert til forretning/kontor for å bidra til sentrumsgatepreg.

8.8.2 Trafikkøkning/reduksjon

Trafikkmengden i området vil øke som følge av økt utnyttelse, nytt industriområde (Ind3), bobilparkeringen og småbåthavnanlegget, og bunkringsanlegget. Vegsystemet opprettholder mulighet for tunge kjøretøy gjennom planområdet.

8.8.3 Kollektivtilbud

Regulert bussholdeplass i tidligere plan 1005M er flyttet nærmere Stormolovegen og det er regulert tosidig løsning, slik at busser kan komme fra både Stormolovegen og Vågen. Planområdet ligger 500 meter fra jernbanen. Fortetting og planlagte funksjoner forutsetter bruk av jernbanen. Dette kan gi større kunde- og brukergrunnlag av kollektivtransporten.

8.8.4 Parkering

Krav til sykkelparkering er satt som minstekrav og er i tråd med Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke. Krav bilparkering er satt som makskrav og det er lagt opp til lavere dekning enn i regionalplanen. Parkeringsløsningene legger opp til sambruk mellom ulike funksjoner og brukere til forskjellige tider. I enkelte felt er det også tillatt med parkering på egen tomt. I tillegg forutsetter planforslaget at flere reisende kommer med tog.

8.9 BARNES INTERESSER

Planforslaget vil som nevnt under rekreasjonsbruk gjøre at eksisterende lekeområde på ca. 1,3 dekar fjernes, men tilføyer nye uteområder på til sammen ca. 3,7 dekar. Med nye torg- og parkarealer bidrar planforslaget til flere uterom for barn, unge og voksne i Sirevåg sentrum. Torgplassen vil bli en ny sosial møteplass. Dermed anses planforslaget å være i tråd med de statlige planretningslinjene for å styrke barns interesser i planleggingen.

8.10 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Planforslaget inneholder ikke boliger. Skole- og barnehagekapasitet blir ikke berørt.

8.11 TILGJENGELIGHET OG UNIVERSELL UTFORMING

Uterommene og gang- og sykkelveger er planlagt etter prinsippene for universell utforming. Parken skal ha universell tilkomst. Ramper er tillatt for å kunne ivareta tilgjengelige inngangsparti på bebyggelsen.

8.12 ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK

Byggteknisk forskrift ivaretar energikrav til byggverk.

8.13 ROS

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for planen. Tiltak fra ROS-analysen som reduserer risikobildet er innarbeidet i planforslaget. Bunkringsanlegg ivaretar brann- og eksplosjonsfare med hensynssone der det ikke er plassert bebyggelse.

8.14 JORDRESSURSER/LANDBRUK

Høyere utnyttelse i bebygd område er positivt for landbruket da fortetting bidrar til mindre nedbygging av dyrka mark.

8.15 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Planen legger opp til renovasjonsanlegg for industriområdene, småbåthavnanlegget og de andre byggeområdene (forretning, kontor, industri). Dette bidrar til mindre forsøpling av havneområdet. Disse feltene er tilrettelagt for renovasjonsbil for tømning.

Planen ivaretar pumpestasjoner som sikrer tilstrekkelig trykk på avløpet.

Planforslaget ivaretar håndtering av overvann og leder bort flomvann/overvann på en trygg måte.

8.16 VANN OG AVLØP

Planen viderefører eksisterende vann- og avløpsanlegg.

8.17 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Stormflo er utredet for å sikre at bebyggelsen plasseres på sikkert kotenivå eller har tilstrekkelig konstruksjon som tåler sjøvann.

Omlegging av Nygårdsidå (KV3) og flytting av den ene pumpestasjonen (VA2) har høye økonomiske konsekvenser.

8.18 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Næringen må etablere tilhørende/-grensende kai, veg og parkeringsplasser, samt torgarealer. Ved campingområdet (bobilparkeringen) skal grøntområdet sikres. Kravene er sikret som rekkefølgekrav.

8.19 INTERESSEMOTSETNINGER

Sirevåg havn er i dag en fiskerihavn som er tilrettelagt for fritidsbåt og større fartøy. Denne industrielle virksomheten kan genere støv og støy i havneområdet. Følsom bebyggelse kan legge begrensninger på industrivirksomheten.

Planforslaget viderefører hovedsakelig samme arealformål som i tidligere plan 1005-M som ikke er støyfølsom. Det er foreslått bobilparkering innenfor felt C1 i sørlig del av planområdet som kan være støyfølsom. Bobilparkeringen vil bli skjermet fra havnestøy når sjøbuene etableres langs søndre kai i industri-feltene Ind1-Ind3. Planforslaget åpner også for etablering av støvskjerm med grønt preg. Kommunedirektøren mener dermed at bobilparkeringen ikke legger begrensninger på fiskeri- og havnevirksomhetene.

For kai- og sjøområdene er det regulert et tydelig skille mellom fiskeriindustrien og formål for fritid og turisme. Regulert areal til småbåthavn skjer innerst i vågen der større båter uansett ikke kan legge til da det er begrensninger på dybde og manøvreringsareal. Planforslaget har fortsatt manøvreringsareal i havnen til store fartøy. Småbåthavnens plassering og antatt trafikk i sjøen tilsier lite konflikt mellom interessene og utviklingen av Sirevåg som fiskerihavn blir ikke begrenset.

8.20 AVVEINING AV VIRKNINGER

Planforslaget samsvarer med regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke da den viderefører sjørelatert virksomhet, samtidig som forretning og tjenesteyting forholder seg til regionalplanbestemmelse for handel, men overskrider kommunen noe. Utnyttelsesgraden er høy. Selv om planen ikke regulerer sentrumsformål, vil regulerte forretning, kontor, serveringssteder og tilgrensende torgarealer fungere som sentrum for Sirevåg. Dermed vurderes planen å være i tråd med regionalplanens mål og prinsipper.

Planlagt bebyggelse forholder seg i stor grad til stedets karakter, omkringliggende bebyggelse og er underordnet landskapet. Det maritime preget er viktig for å ivareta Sirevåg sin identitet og passe inn med dagens situasjon. Selv om kulturmiljøverdiene kan bli noe forringet av planforslaget, må det også kunne forventes at tettsteder kan utvikle seg videre. Det er da positivt at Sirevågs historie videreføres.

For naturmangfold vil planforslaget gi negative konsekvenser, spesielt for fuglelivet. Samtidig ville eksisterende reguleringsplan også gi lignende virkning. Dermed vil faktisk endring av reguleringsplanen i forhold til tidligere arealstatus være liten.

Planforslaget gir positiv virkning for friluftsliv/bygdsliv og øker størrelsen på opparbeidete utearealer der funksjoner som lek, sosial møteplass, osv. kan finne sted. Disse uterommene får gode solforhold. Trafikkarealene er brukt til å støtte opp om sentrumspreget ved å ha fortau langs feltene med forretning/kontor. Planforslaget innfører ny småbåthavn som også bidrar til mer liv i Sirevåg.

Trafikkmengden på kjørevegen øker noe, men det er regulert trygge og gode overganger og bussholdeplasser.

Planforslaget legger opp til at småbåter og fiskeri og større fartøy skal kunne kombineres i vågen uten konflikter.

Samlet virkning av planforslaget er vurdert som positivt for Sirevåg som tettsted. Planen vil fungere som sentrumsområde for innbyggerne, samtidig som planen støtter opp om turisme og fritid. Økt tetthet, tydeligere byrom, og videreført maritim byggestil bidrar til sterk steds karakter og egenart for Sirevåg.

