

PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERING FOR SKOGA NORD
NÆRINGSOMRÅDE

PlanID 1119-202403

HØRINGSUTGAVE

1 Innholdsliste

1	Innholdsliste	2
2	Innledning	3
3	Oppsummering	5
4	Planprosessen	8
5	Om planen	11
6	Virkningene av planen.....	21
7	Krav og hensyn til planarbeidet.....	31
8	Eksisterende situasjon før ny plan	35
9	Vedlegg.....	47

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for det foreliggende planarbeidet er kommuneplanen for Hå kommune «Hå mot 2036», hvor området er avsatt til fremtidig næringsareal og internveier. Gjennom mekling i kommuneplanen ble det enighet om omfordeling av næringsområdene på Skoga for å ivareta landbruks- og naturverdier. Næringsområdet var tidligere tenkt å ha ved LNF8.

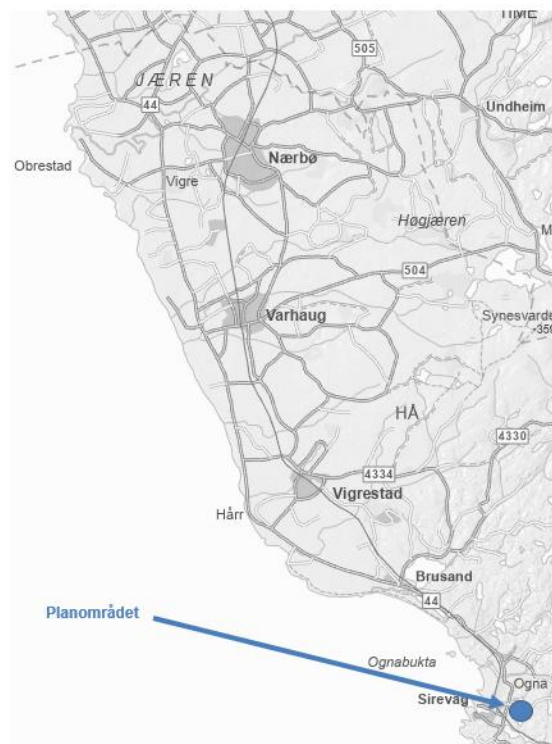
Reguleringsplan 1070 – *Detaljreguleringsplan for Skoga industriområde, Sirevåg* ligger også til grunn for planarbeidet. Denne reguleringsplanen danner bakgrunnen for etablering av eksisterende Skoga industriområde.

2.2 Hensikten med planen

Hensikten med plan 202403 – *Detaljregulering for Skoga nord næringsområde* er å utvide det eksisterende Skoga industriområde for å få et helhetlig og sammenhengende næringsområde i Hå kommune. Planen legger også til rette for etablering av et biogassanlegg.

2.3 Hvor er planområdet?

Planområdet ligger i Sirevåg og er lokalisert øst for Sirevåg sentrum, langs Nordsjøvegen (fv. 44) og nord for Sørskogvegen.



Figur 1: Kart som viser hvor planområdet ligger

2.4 Hvem har laget planen?

Forslagstiller er Hå kommune. Plankonsulent er Hå kommune. I tillegg har COWI blitt engasjert til flere utredninger i planarbeidet.

2.5 Hvor stort er planområdet?

Planområdet er ca. 96 dekar.

2.6 Eierforhold

Planområdet omfatter hovedsakelig eiendommene gnr./bnr. 95/58, 95/185, 95/301 og 95/545. I tillegg inkluderer planområdet deler av gnr./bnr. 95/

1, 59, 60, 234, 282, 460, 492, 510, 601, 707, og 751.

2.7 Utredningskrav

Lovverket setter krav til gjennomføring av både risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) og konsekvensutredning (KU) i planarbeidet av dette omfanget (områdeplan), jmfør plan- og bygningsloven § 4-3, sivilbeskyttelsesloven § 14 andre ledd, og forskrift om konsekvensutredninger § 6.

Konsekvensutredningen er utarbeidet som eget grunnlagsdokument til planen. Den omfatter temaene: Naturmangfold, kulturmiljø, friluftsliv, landskap, forurensning (luft, Lukt, grunn og støy) og vannmiljø. I konsekvensutredningen ble to alternativer vurdert i tråd med fastsatt planprogram.

KU-temaene støy, luftkvalitet, lukt, forurensning grunn og vann, vannmiljø og naturmangfold er skrevet som en egen rapport, og oppsummert i samlet konsekvensutredningsrapport.

Andre grunnlagsdokumenter til planarbeidet er:

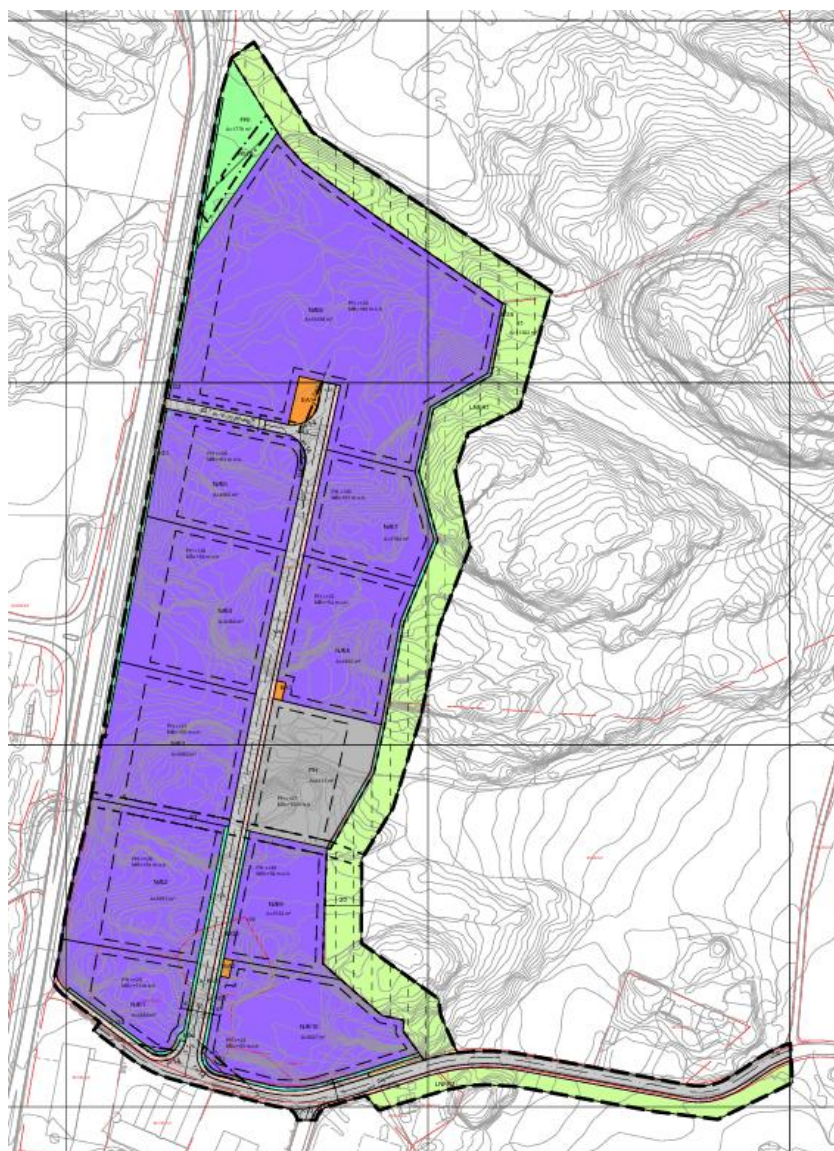
- ROS-analyse
- Trafikkanalyse
- VAO-rammeplan
- Massehåndteringsplan

3 Oppsummering

3.1 Om planen

Hovedgrepene i planen er å:

- utvide eksisterende Skoga industriområde mot nord for å etablere et helhetlig og sammenhengende næringsområde.
- legge til rette for arealkrevende virksomheter som har lav arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.
- regulere areal til næringsbebyggelse for arealkrevende virksomheter. Tillatte underformål til næringsbebyggelse er industri og lager. Biogassanlegg/ energigjenvinningsanlegg og forbrenningsanlegg kan også etableres.
- samle parkering i et felles parkeringsanlegg som bidrar til en mer arealeffektiv utnyttelse av næringsområdet.
- legge til rett for masseuttak før området bygges ut



Figur 2 Plankart for detaljregulering for Skoga nord næringsområde, planID 202403.

Biogassanlegg/energigjenvinningsanlegg og forbrenningsanlegg er tillatt i nordlig del av planområdet, henholdsvis på feltene NÆ5-NÆ7. Spesielt støyende virksomheter tillates ikke etablert på NÆ1-NÆ3 og NÆ9- NÆ10.

Områdene kan bygges ut med opptil 80 prosent bebygd areal (BYA) og skal ha minst 40% bruksareal (BRA). Utbyggingen kan skje trinnvis. Byggehøydene er satt til 28 meter, med unntak av nordlig del av planområdet hvor det tillates 36 meter byggehøyde.

Parkering for biler er hovedsakelig planlagt i felles parkeringsanlegg i feltet PH. Det er tillatt med noe overflateparkering på egen tomt, men dette er begrenset for å fremme høyere utnyttelse. Sykkelparkering skal være under tak og nær inngangsparti. Parkeringsdekningen for bil følger enhver tids gjeldende norm i kommuneplanen. Sykkelparkering er satt til å være 20 % av antallet plasser med bilparkering for å passe overens med hvor mange ansatte vi estimerer sykler til og fra jobb.

Vevstrukturen er regulert med en bredde på 7,5 meter. Langs den interne kjørevegen og langs med Sørskogvegen er det etablert fortau og gang- og sykkelveg av hensyn til trafiksikkerheten. I nordlig del av planområdet er det regulert vendehammer og en nødveg som gir nødetatene en alternativ adkomst til området ved brann eller andre uønskede hendelser. Nødvegen kan også benyttes som midlertidig anleggsvei i anleggs- og masseuttaksfasen. Planen åpner for at det på sikt kan etableres en ny avkjørsel til fylkesveg 44 der nødvegen er regulert. Det er derfor avsatt en hensynssone i plankartet som sikrer muligheten for en framtidig avkjørsel dersom behovet oppstår.

Det er satt rekkefølgekrav som blant annet sikrer:

- etablering av ny vegstruktur og fortau
- omlegging av infrastruktur i bakken
- gjennomføring av en samlet risikovurdering for brann, eksplosjon og håndtering av farlige stoffer ved etablering eller utvidelse av virksomheter
- håndtering av matjord

3.2 Virkningene av planen

Oppsummert er konsekvensene for KU-temaene som følger for planforslaget (alternativ 2):

1. Naturmangfold: Svært alvorlig negativ konsekvens
2. Kulturmiljø: Ubetydelig konsekvens
3. Friluftsliv: Alvorlig konsekvens
4. Landskap: Middels negativ konsekvens
5. Støyforurensing: Svært alvorlig negativ konsekvens
6. Vannmiljø og vannforurensing: Middels negativ konsekvens
7. Luftforurensing: Ubetydelig konsekvens
8. Luktforurensing: Middels negativ konsekvens
9. Forurensing grunn og vann: Noe negativ konsekvens

Samlet konsekvens for planforslaget er vurdert til å ha svært alvorlig negativ konsekvens. Dette skyldes først og fremst at planområdet inneholder viktige naturmangfoldverdier som blir bygget ned. I tillegg går store deler av et registrert friluftsområde tapt, landskapet blir mer dominert av store næringsbygg, og omkringliggende bebyggelse blir utsatt for økt industristøy.

ROS-analysen har kommet frem til at disse uønskede hendelsene (farer) kan oppstå

1. Sterk vind
2. Overvann
3. Brann-, skogbrann- og eksplosjonsfare
4. Trafikkulykker
5. Støyforurensing
6. Luftforurensing
7. Grunn- og vannforurensing.

Samlet sett viser analysen at området har lav risiko for hendelser knyttet til liv og helse, økonomi og miljø. ROS-analysen foreslår tiltak som reduserer risikoen. De fleste er innarbeidet i planforslaget og noen må følges videre opp av byggesak og andre instanser.

4 Planprosessen

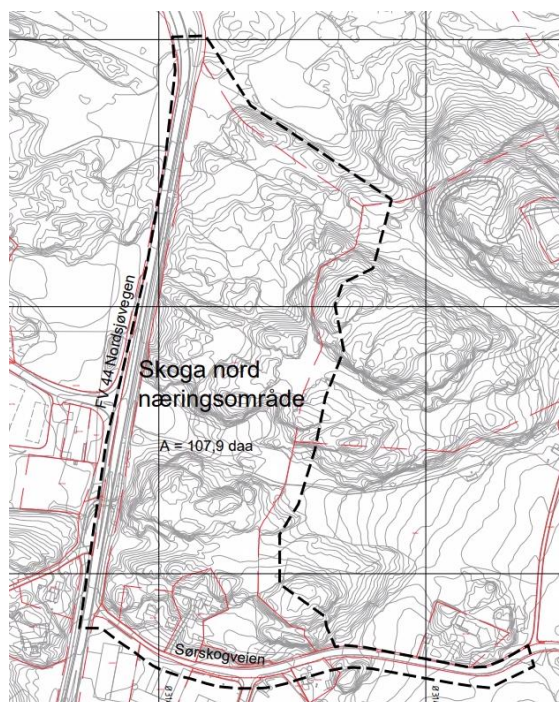
4.1 MEDVIRKNINGSPROSESS OG FORVENTET SAKSGANG

Planfase	Aktiviteter	Periode
Politisk behandling og formell medvirkning	Varsel om oppstart	2024
	Utarbeide planforslag	2025
	Førstegangsbehandling	Våren 2026
	Høring og off. ettersyn av planforslaget	Våren 2026
	Bearbeide planforslag basert på innkomne merknader	2026
	Andregangsbehandling	2026
	Endelig planvedtak	2026
	Kunngjøring av planvedtak og klagemulighet	2026

Tabell 1: Fremdriftsplan for planarbeidet

4.2 VARSEL OM OPPSTART AV PLANEN

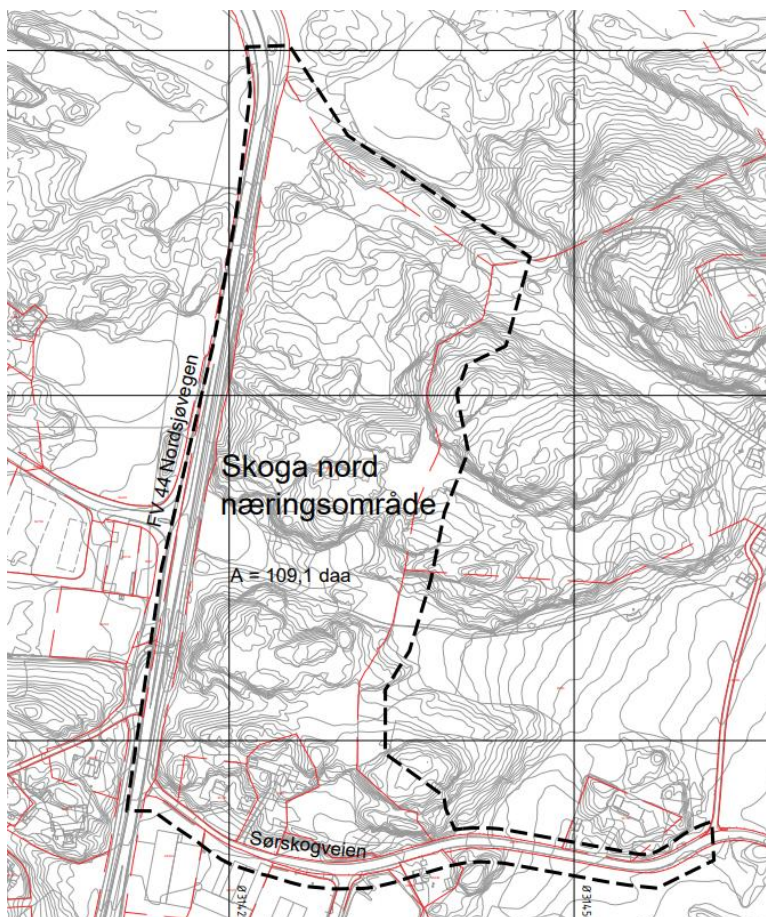
Varsel om oppstart av planarbeidet ble kunngjort 18.12.2024 og hadde frist for å komme med merknad 06.02.2025. Totalt kom det inn 9 merknader til planen. De innkomne innspillene er oppsummerte i merknadsheftet. Dokumentet inneholder også kommunedirektørens kommentarer til merknadene.. Planprogrammet med konsekvensutredning ble fastsatt i utvalg for samfunn (USAM) 13.03.25 i [sak 023/25](#). Det varslede planområdet var på omtrent 108 dekar som vist i figur 3.



Figur 3: Planavgrensningen ved varsel om oppstart

Etter fastsetting ble planområdet varslet utvidet med 1171 m² i sørlige ende av planområdet fra perioden 05.09.2025 til 24.10.2025. Det kom inn 4 merknader.

I slutten av desember ble planen sendt ut på en ny høring for å vurdere muligheten for å etablere et biogassanlegg på Skoga nord næringsområde. Høringsperioden var fra 18.12.2025 til 13.02.2026. Planprogrammet med konsekvensutredning, med mulighet for biogassanlegg ble fastsatt i utvalg for samfunn (USAM) 12.03.26 i sak [019/26](#).



Figur 4: Planavgrensningen etter utvidelse av planområdet.

4.3 PARALLELT PLANARBEID

Utarbeiding av detaljregulering for Skoga industriområde, planID 202508, har pågått parallelt med denne plansaken. De to planarbeidene har flere felles utredninger.

4.4 TIDLIGERE VEDTAK I PLANSAKEN

- USAM [sak 023/25](#): Fastsetting av planprogram med konsekvensutredning
- USAM sak [018/26](#): Prinsippavklaring om etablering av biogassanlegg på Skoga. Det ble vedtatt å etablere biogassanlegget i nordre del av Skoga nord næringsområde.
- USAM sak [019/26](#): Fastsetting av planprogram med konsekvensutredning, med mulighet for etablering av biogassanlegg.

4.5 FØRSTEGANGSBEHANDLING OG HØRINGSFORSLAG

Første forslag til ny plan ble lagt fram til politisk behandling i utvalg for samfunn (USAM) 20. august 2026 som vedtok å legge det ut på høring i USAM-sak XX/YY. Høringsperioden var mellom dato og dato. Planforslaget fikk XX innspill.

4.6 Planvedtak

PLANNAVN ble andregangsbehandlet i utval for samfunn dag. måned årstall i sak XX/YY og endelig vedtatt av kommunestyret dag. måned årstall i sak XX/YY.

4.7 Endringslogg

Under finner du oversikt over vedtatte planendringer. (Gjelder endringer etter planen har blitt vedtatt. Foreløpig ikke aktuelt.)

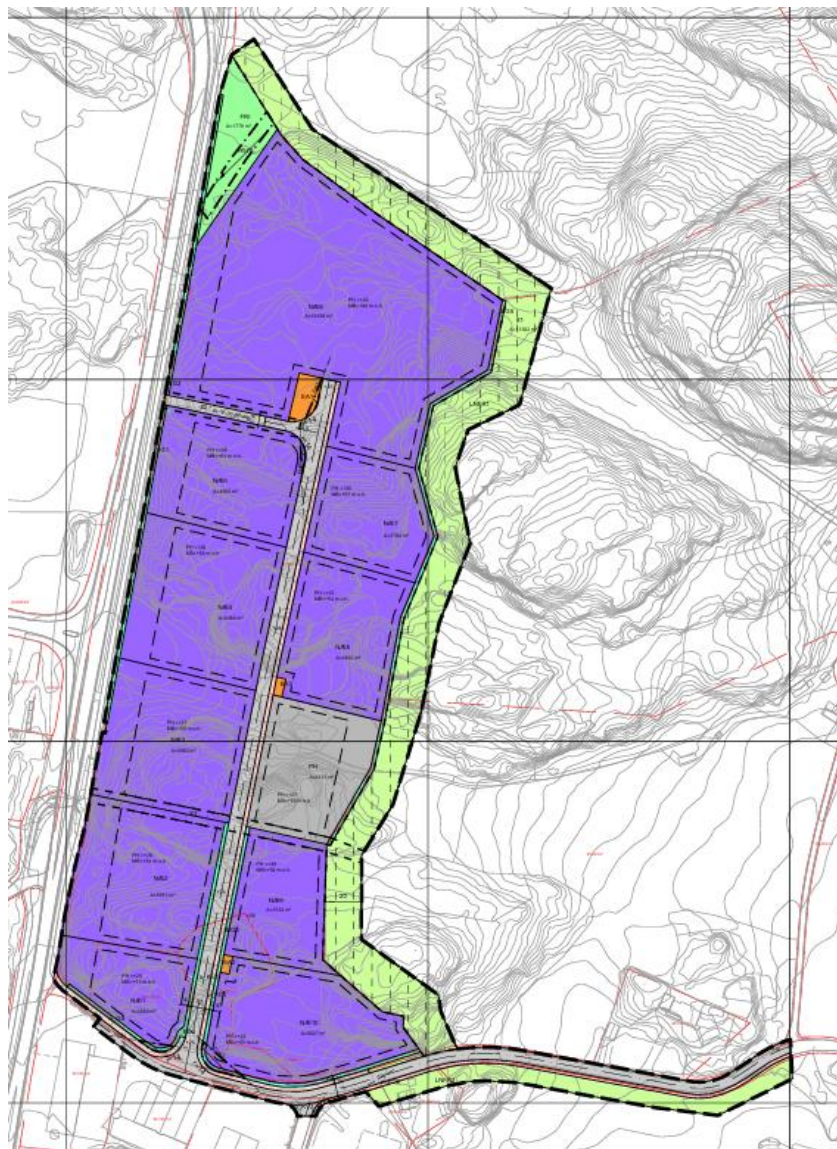
5 Om planen

Dette kapittelet beskriver forslaget til ny detaljreguleringsplan for Skoga nord næringsområde. Hvis du trenger å bli kjent med situasjonen før ny plan, kan du lese kap 8 Eksisterende situasjon før ny plan.

5.1 PLANLAGT AREALBRUK

Hovedgrepene i planen er å legge til rette for:

- Et næringsområde med arealkrevende virksomheter.
- Virksomheter som har lav arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.
- Næringsbebyggelse for arealkrevende virksomheter. Tillatte underformål til næringsbebyggelse er industri og lager. Biogassanlegg/ energigjenvinningsanlegg og forbrenningsanlegg kan også etableres.
- Parkeringsanlegg/-hus som er felles for industriområdet.
- Området kan brukes til masseuttak før området bygges ut.



Figur 5: Plankartet til detaljregulering for Skoga nord næringsområde, planID 202403.

5.1.1 Reguleringsformål og arealregnskap

Reguleringsformål med SOSI-kode og arealregnskap framgår av tabellen nedenfor.

AREALFORMÅL			
SOSI-kode	§12-5 Nr. 1-Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)	Feltkode
1300	Næringsbebyggelse	64615	NÆ
1510	Energianlegg	429	EA
Sum areal denne kategorien		65044	
SOSI-kode	§12-5. Nr.2-Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)	Feltkode
2010	Veg	313	V
2011	Kjøreveg	5964	KV
2012	Fortau	1203	FO
2015	Gang-/sykkelveg	276	GS
2083	Parkeringshus eller -anlegg	4133	PH
Sum areal denne kategorien		11889	
SOSI-kode	§12-5, Nr. 3-Grønnstruktur	Areal (m²)	Feltkode
3040	Friområde	1952	FRI
3002	Blågrønnstruktur	1923	BG
Sum areal denne kategorien		3875	
SOSI-kode	§12-7 - Bestemmelsesområde	Areal (m²)	Feltkode
	Midlertidig bygge- og anleggsområde	13950	#1
	Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	726	#2
	Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	1217	#3
Sum areal denne kategorien		18893	
Totalt alle kategorier		99701	

Tabell 2: Arealformål og størrelse i planområdet

5.2 HVILKE LØSNINGER ÅPNER PLANEN OG FORMÅLENE FOR?

5.2.1 Energianlegg (EA)

Areal avsatt til nettstasjon med plass til parkering og avkjørsel. Byggegrensen er formåls grensen.

5.2.2 Næring (NÆ)

Området er regulert for virksomhet innen næring. Her kan ulike typer bedrifter med lave arbeidsplasser og/eller besøkende etablere seg, i tråd med retningslinjene i regionalplanen for Jæren og søre Ryfylke. Eksempler på slike virksomheter kan være industri og lager.

Planen legger opp til at det kan etableres biogassanlegg/ energigjenvinningsanlegg og forbrenningsanlegg innenfor planområdet. Planområdet kan i tillegg benyttes som et masseuttak.

5.2.2.1 Utbyggingsmuligheter

Skoga nord er et område for arealkrevende virksomheter som har lav arbeidsplass- og/eller besøksintensitet. I bestemmelsen er det lagt inn at areal innenfor NÆ1- NÆ10 kan oppdeles og utformes etter den enkelte bedrifts behov. Hensikten er å kunne tilby stor fleksibilitet i hva slags type næring som kan etablere seg og tiltrekke seg nye aktører til næringsområdet. Delfelt eller tomter kan bygges ut trinnvis forutsatt at de oppfølger kravene til utnyttingsgrad på den delen av tomten/delfeltet som skal brukes.

Planen åpner opp for muligheten for å etablere et biogassanlegg på Skoga nord. Biogassanlegget skal kunne behandle opptil 300 000 tonn gjødsel per år og er estimert til å ha et arealbehov på 30 dekar. Erfaringsmessig trenger råtnetanker 26 meter byggehøyde og LBG-tanker 36 meter byggehøyde.

Biogassanlegget skal lokaliseres i nordlig del av planområdet for å sikre størst mulig avstand til øvrig bebyggelse.

Behov og lokalisering av biogassanlegg er behandlet i sak [018/26](#) i USAM 12.03.2026. Vurderingene viser at Hå kommune har gjødselsgrunnlag for to biogassanlegg og at det er behov for ett anlegg i sørlige del av kommunen. Skoga nord fremstår som den mest egnede lokaliseringen.

Spesielt støyende virksomheter tillates ikke etablert innenfor NÆ1-NÆ3 og NÆ9-NÆ10. Det er for å skjerme støyfølsom bebyggelse som eksempelvis nærliggende boligområde Skoran.

Biogassanlegg/energigjenvinningsanlegg og forbrenningsanlegg er tillat på feltene NÆ5-NÆ7.

5.2.2.2 Grad av utnytting og byggehøyder

Planen åpner for:

Felt:	% BRA	Maks byggehøyde
NÆ1	40-100%	28
NÆ2	40-100%	28
NÆ3	40-100%	28
NÆ4	40-100%	28
NÆ5	40-100%	36
NÆ6	40-100%	36
NÆ7	40-100%	36
NÆ8	40-100%	28
NÆ9	40-100%	28
NÆ10	40-100%	28

Byggehøydene i planen er angitt med maksimal kotehøyde i plankartet. Det tillates at tekniske installasjoner, mindre bygningskonstruksjoner og lignende kan bygges inntil 3 meter over den angitte byggehøyden, forutsatt at dette samlet ikke overstiger 20 % av bebygd areal (BYA). Skorsteiner, tårn og kraner kan også overskride maksimal byggehøyde, men skal samlet ikke utgjøre mer enn 10 % av byggearealet.

Byggehøydene og utnyttingsgradene er satt for å fremme høyere utnytting på næringsområdet og av jordvern hensyn. For å sikre høy utnyttelse skal minste tillatte bruksareal (BRA) på 40 %, regnes med tenkte plan.

5.2.2.3 Bilparkering

Krav til bilparkering i planen følger gjeldende kommuneplan som er maksimalt 0,5 parkeringer per 100m² bruksareal (BRA) av næringsbebyggelse.

Det legges opp til at parkeringsplasser for personbiler i hovedsak skal samles i et fellesparkeringsanlegg i felt PH. Dette bidrar til en mer arealeffektiv og ryddig parkeringsløsning for området.

Innenfor hvert delfelt/tomt i byggeområdene (NÆ) er det tillatt med inntil 5 p-plasser på bakkeplan. Parkeringsplassene skal kun benyttes til kjøretøy nødvendig for næringens drift. Antallet parkeringsplasser er tilsvarende det som er fastsatt i nylig vedtatt plan for Grødaland.

Parkeringsplassene skal kun benyttes til kjøretøy nødvendig for næringens drift. For å kunne etablere flere bilparkeringsplasser på egen tomt, må bilparkeringsplassene være innebygde og det samme arealet skal være over- eller underbygd med minst en etasje bruksareal næring.

Minst 5 % av bilparkeringsplassene skal være tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse. Disse plassene skal plasseres nær inngangspartier i byggeområdene.

Mer informasjon om formålet parkeringshus/-anlegg finnes i kapittel 5.2.8 i planen.

5.2.2.4 Sykkelparkering

Sykkelparkering skal etableres innenfor egen tomt eller delfelt. Parkeringsdekningen for sykkel er satt til å være 20 % av antallet plasser med bilparkering for å passe overens med hvor mange ansatte vi estimerer sykler til og fra jobb.

Sykkelparkeringen skal være lett tilgjengelig, enkel å bruke og plasseres nær inngangspartier. Den skal være overbygd – enten som frittstående takløsning eller integrert i bygget.

Dimensjoneringen av sykkelparkeringen tar hensyn til at de fleste reiser med bil til jobb på grunn av lokaliseringen. Vi antar derfor at ikke mer enn maks 15-20 % av de ansatte reiser med sykkel til og fra jobb. Ved beregning av antall bilparkeringsplasser for næringsbebyggelsen skal totalt antall plasser som feltet/tomten har behov for legges til grunn. Kravet om at sykkelparkeringen skal være plassert på egen tomt og i nærheten av inngangspartier er valgt for å gjøre det enklere og mer attraktivt å bruke sykkel som transportmiddel. Kravet gjelder for både ansatte og besøkende. All sykkelparkering skal være overbygd og kan også være innendørs.

5.2.2.5 Bebyggelsens plassering og utforming

Næringsbebyggelse skal plasseres innenfor angitte byggegrenser. Utenfor byggegrensen kan det tillates tiltak som støttemurer, planering, gjerder, oppstillingsplasser og nedgravde ledninger. Slike tiltak er likevel ikke tillatt innenfor 30 meter fra fylkesvegens vegmidte.

5.2.2.6 Kjøreatkomst

Næringsområdet har adkomst fra Sørskogvegen. Næringstomtene kan kun etablere avkjørsel til den interne kjørevegen o_KV1.

5.2.2.7 Tilgjengelighet for gående og syklende

Planområdet har regulerte gang- og sykkelforbindelser til områder avsatt til NÆ. Det er ikke satt av plass til kollektivtilbud som busslomme.

5.2.2.8 Midlertidig bygge- og anleggsområde #1

Det er regulert midlertidige anleggsområde langs østsiden av planområdet for å sikre nødvendig plass til maskiner, utstyr og anleggsarbeid. Formålet er å legge til rette for trygg og effektiv gjennomføring av tiltaket. Når anleggsarbeidet er ferdig, skal områdene tilbakeføres med samme landbruksmessige kvalitet og bestemmelsesområdene oppheves fra plankartet og bestemmelsene.

5.2.2.9 Anleggsfase/Masseuttak

Planområdet kan benyttes som et masseuttak før området er ferdig opparbeidet. Det forutsettes at uttaket skjer i samsvar med gjeldende forskrifter, herunder krav til sikring, støy- og støvbegrensende tiltak, samt håndtering av masser.

5.2.3 Kjøreveg (KV)

Kjørevegen o_KV1 er offentlig. Offentlig kjøreveg skal utføres i samsvar med gjeldende statlige vegnormer avhengig av dimensjonerings klasse. Ved utarbeidelse av vegtekniske planer kan høyder vist i plankartet fravikes dersom det er nødvendig, så lenge håndtering av overvann og flom er ivarettatt. Det er også tillatt med

justeringer av samferdselsanleggene rundt kryss for å bedre framkomsten til modulvogntog. Alle kjøreveger er regulert i tråd med gjeldende håndbok N100 Veg- og gateutforming.

5.2.4 Veg (V – nødveg)

I nordlig ende av næringsområdet er det regulert veg for nødetater i feltet V. Dette skal være en alternativ adkomstveg til næringsområdet for å komme raskere til området.

Det er krav om bom/sperring. Hensikten med sperren er å unngå at næringstransport bruker vegen, den er kun for nødetater. Unntaket er at vegen kan brukes midlertidig som anleggsvei i anleggsfasen/masseuttaksfasen.

5.2.4.1 Potensiell avkjørsel til fv. 44

En potensiell avkjørsel til fv. 44 kan etableres der nødvegen er regulert. Avkjørselen vil ligge ca. ved høybrekket av fylkesveien, noe som gir god oversikt for trafikanter i begge retninger. Avstanden mellom en ny utkjørsel og innkjørselen til Nylund vil være om lag 170 meter. Avkjørslene vil da ligge relativt nær hverandre.

Fylkesveien har fartsgrense 60 km/t på denne strekningen og tilhører veiklasse Hø2. Kravet til frisikt som kreves til denne veiklassen ved T-kryssutforming er mulig å oppnå.

Trafikkanalysen som er utført har bla. estimert ÅDT for år 2050 ved etablering av et nytt kryss. Trafikkmengden vil da være så høy at håndbok N100 stiller krav om venstresvingfelt. Ved et eventuelt nytt kryss må det også tas hensyn til den eksisterende gang- og sykkelveien langs fylkesveien.

Selv om de tekniske kravene til sikt og utforming kan ivaretas, er det samlet sett vurdert at det ikke er hensiktsmessig å etablere et nytt kryss på nåværende tidspunkt. Fylkesveg 44 er en viktig trafikkåre, og flere avkjørsler på strekningen kan gi et mer uoversiktlig trafikkbilde og økt antall konfliktpunkter. Av hensyn til framkommelighet og trafikksikkerhet bør antall avkjørsler langs fylkesvegen begrenses.

Det er likevel satt av en hensynssone i plankartet for å muliggjøre etablering av en ny avkjørsel dersom det skulle bli behov for det i fremtiden.

5.2.5 Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg #2

Det er fastsatt et bestemmelsesområde som sikrer areal for etablering av fremtidig avkjørsel fra planområdet.

5.2.6 Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg #3

Det er fastsatt et bestemmelsesområde som sikrer VA-infrastrukturen. Det tillates ikke oppføring av bygninger, konstruksjoner eller andre tiltak som kan hindre drift, vedlikehold, reparasjon eller utskifting av VA-infrastrukturen.

5.2.7 Fortau

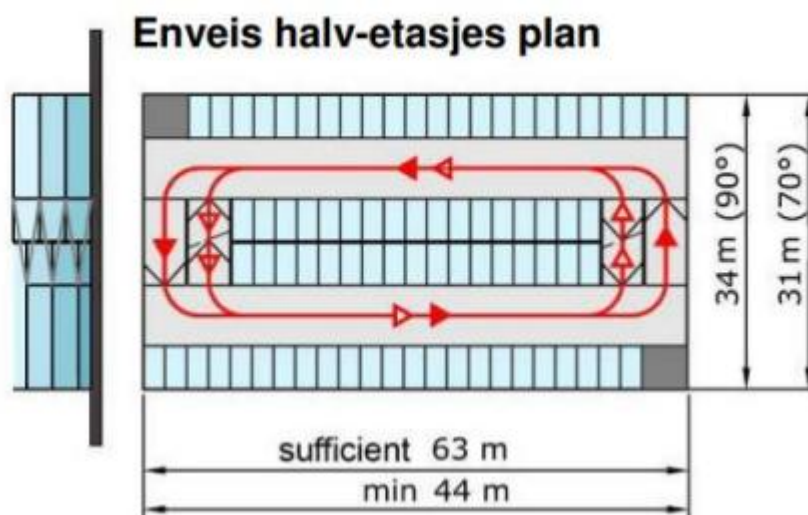
Langs kjørevege o_KV er det regulert offentlig fortau med en bredde på 2,5 meter. Det skal være fysisk atskilt fra kjørevege med kantstein, i inn- og utkjørsler og tilrettelagte kryssingspunkter skal kantsteinen senkes. Fortau skal gjør det trygt for myke trafikanter å ferdes i næringsområdet. Det er også regulert fortau langs Sørskogvegen mot hyttefeltet med en bredde på 2 meter.

5.2.8 Gang-/sykkelveg (GS)

Den eksisterende gang- og sykkelvegen på østsiden av Nordsjøvegen, Fv. 44, videreføres med en bredde på 3 meter.

5.2.9 Parkeringshus/anlegg (PH)

Det er satt av et eget område til parkeringshus/-anlegg (PH), som skal betjene hele næringsbebyggelsen (NÆ). Parkeringsanlegget skal være et fellesanlegg for virksomhetene i området, og bilparkeringen skal oppfylle kravene som er fastsatt i gjeldende kommuneplan.



Figur 6: Figur fra brosjyre om parkeringsanlegg av Spenncon.

I kommuneplanen stilles det blant annet krav om at parkeringsetasjer ikke skal være synlige fra gateplan. Dette skal bidra til å skape et mer tiltalende miljø. I tillegg skal bygget ha en variert og estetisk utforming, som bryter opp inntrykket av et tradisjonelt parkeringshus. Bruk av ulike materialer og farger oppfordres for å oppnå et lettere og mer visuelt tiltalende uttrykk, også når bygget ses på avstand. Siden anlegget kan bygges opp til kote +42 (15 meter), vil det kunne bli synlig fra noe avstand, og dermed er god fjernvirkning viktig.

Innenfor området regulert til parkeringsformål er det tatt høyde for areal til manøvrering og terrengtilpasning. Bygget kan ha en grunnflate på ca. 35 x 65 meter. Med opptil 5 etasjer vil parkeringshuset kunne romme om lag 350 bilplasser, med ca. 70 plasser per etasje.

I henhold til kommuneplanens krav om maksimalt 0,5 bilplasser per 100 m² BRA, og med en utnyttelsesgrad på 100 % for F/I-feltene, tilsvarer dette en tillatt parkeringskapasitet på inntil 325 bilplasser.

Parkeringshuset skal eies, driftes og benyttes i fellesskap av virksomhetene innenfor næringsområdet.



Figur 7: Utseende inspirasjon fra parkeringshus i Danmark. Foto: Hå kommune.

5.2.10 Friområde (FRI)

Området er offentlig og skal ligge urørt. Mindre terrengtilpassinger kan likevel gjøres dersom dette er formålstjenlig i forhold til omkringliggende areal.

5.2.11 Blågrønnstruktur (BG)

Området skal brukes som flomvei for å sikre tilstrekkelig sikkerhet mot overvannsflom.

5.3 HVILKE TILTAK SKAL REDUSERE RISIKO OG SÅRBARHETEN FOR UØNSKETE HENDELSER?

I ROS-analysen kan du lese om alle uønskede hendelser (farer) som er identifisert i og i nærhet av planområdet og hvilke tiltak som er foreslått for å redusere risikoen i planen.

Under gjennomgår vi noen av de viktigste farene og hvilke tiltak som planen har for å redusere risikoen for at disse skjer.

5.3.1 Sterk vind

Området er vindutsatt med åpent landskap mot vest og klimaendringer fører til hyppigere vinder. Å utforme bebyggelsesstruktur basert på informasjon om vindforhold vil redusere sjansen for materielle skader. Byggteknisk forskrift (TEK17) ivaretar krav til konstruksjonssikkerhet.

5.3.2 Overvann og urban flom

Etablering av tette flater og klimaendringer kan forårsake overvann på bebygde områder. Tiltak som reduserer risikoen, er overvannshåndtering i samsvar med VA-rammeplan. I bestemmelsene er det tatt med krav om å lede overvann til blågrønnstruktur, samt at overvann skal håndtere setter prinsippene i foreliggende VAO-rammeplan.

5.3.3 Brann-, skogbrann og eksplosjonsfare

Det er fare for brann og eksplosjon i bygg og anlegg, samt risiko for at skog- eller gressbrann sprer seg til næringsområdet. For å redusere konsekvensene stilles det krav om dokumentasjon av tilstrekkelig brannvannskapasitet. Det skal også vises oppstillingsplass for brannbil i situasjonskart ved byggesøknad. I tillegg må nødvendig infrastruktur etableres, herunder brannkummer og vannledninger, for å sikre effektiv brannslukking.

I forbindelse med biogassanlegg er det hovedsakelig LBG-tankene som utgjør en risiko. Vurderingene viser at risikoen er høyere enn akseptkriteriene, men risikoforholdene kan håndteres gjennom tiltak som reduserer risikoen til et akseptabelt nivå. For sikker drift er det særlig viktig å hindre ukontrollerte eksplosive atmosfærer og unngå tennkilder i områder med eksplosjonsfare. Andre tiltak handler om å begrense personopphold. Dette vurderes som gjennomførbart, ettersom nødvendig indre hensynssone kan etableres innenfor planområdet.

5.3.4 Trafikkulykker

Kollisjon mellom kjøretøy og myke trafikanter kan skje. Reguleringsplanen har separering av myke (gående/syklister/osv.) og harde trafikanter (biler og vogntog) gjennom fortau og gang- og sykkelveg.

5.3.5 Støyforurensing

Industrivirksomheter, trafikk, jernbane og anleggsperioden generer støy. Planen krever oppdatert støyrapport til byggesøknad og at T-1442 blir fulgt.

5.3.6 Grunn og vannforurensning

Utslipp av giftige væsker og farlige kjemikalier kan medføre risiko for forurensning av Ognaelva og forringelse av vannkvaliteten i vassdraget. For å redusere både sannsynligheten for utslipp og konsekvensene dersom det skulle skje, stilles det krav i bestemmelsene om overvannshåndtering, samt tiltak for å forhindre forurensning i anleggsperioden.

5.4 Rekkefølgebestemmelser

Før det kan gis igangsettingstillatelse, skal det foreligge en plan for håndtering av masser innenfor delfeltet. Det skal også dokumenteres at overflødig matjord blir forsvarlig sikret for gjenbruk. Hensikten med kravene er å sikre bærekraftig bruk av ressurser og hindre unødig tap av verdifull matjord.

Før det kan gis igangsettingstillatelse, skal VA infrastruktur som krysser planområdet legges om for å sikre drift og vedlikehold av VA-nettet.

Før det kan gis igangsettingstillatelse, skal det ved etablering av ny virksomhet eller endring/utvidelse av eksisterende virksomhet innenfor planområdet, gjennomføres en samlet vurdering av risiko for brann, eksplosjon og håndtering av farlige stoffer. Formålet er å forebygge uønskede hendelser og sikre at eventuell samlet risiko og samvirkende effekter mellom virksomheter i området blir tilstrekkelig vurdert.

Før det kan gis brukstillatelse for næringsformål innenfor felt NÆ1-NÆ10, skal kjørevegen o_KV1 og fortau o_FO1 være ferdig opparbeidet. Disse kravene settes for å sikre trygg og god tilgjengelighet for myke trafikanter og kjørende før området tas i bruk.

Alle nødvendige tiltak for overvannshåndtering knyttet til bedriften skal være gjennomført før området tas i bruk. Kravet settes for å sikre at overvann håndteres på en trygg og kontrollert måte, og for å hindre skade på bygninger og infrastruktur.

Bedriftens forholdsmessige andel i det felles parkeringshuset/-anlegget (PH) skal være opparbeidet. Kravet settes for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet for alle virksomheter i området, og for å unngå uregulert parkering i nærområdene.

Nødveg skal opparbeidet før området tas i bruk for å sikre at nødetater kommer raskt og effektivt til området dersom det skulle oppstå brann eller andre farlige situasjoner.

6 Virkningene av planen

Konsekvensen for temaer som har blitt vurdert i konsekvensutredningen (KU) er oppsummerte i de aktuelle underkapitlene nedenfor. I konsekvensutredningen finner du mer informasjon om konsekvensene de ulike alternativene har.

6.1 OVERORDNEDE FØRINGER

6.1.1 Nasjonale forventninger

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging blir utarbeidet hvert fjerde år, sist vedtatt 20. juni 2023. FNs bærekraftsmål skal være grunnlag i samfunns- og arealplanleggingen. De nasjonale forventningene ønsker næringsutvikling ved tettstedene og jordvern. På Skoga nord legges det til rette for at bedrifter kan etablere seg, selv om dette medfører nedbygging av landbruksområder. Utbyggingsområdet er en naturlig utvidelse av et eksisterende næringsområde, noe som bidrar til arealkonsentrasjon og reduserer behovet for spredt utbygging. Dermed understøttes prinsippet om effektiv arealbruk, i tråd med nasjonale føringer.

Planlagt utbygging er avklart i forhold til rasfare og ligger ikke innenfor aktsomhetssonen for flom. Planen har også lagt til rette for håndtering av overvann. Utbyggingsområdet ligger utenfor kjente fareområder, og planforslaget vurderes derfor å være i samsvar med nasjonale krav til trygg lokalisering av ny bebyggelse.

6.1.2 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

[Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke \(2020\):](#)

Skoga nord næringsområde samsvarer med regionalplanen ved å være tilrettelagt for kategori 3, arealkrevende næringsvirksomhet. Arealkrevende næringer har få ansatte i forhold til arealbruken. Dermed er fordelene av å ha et kollektivtilbud mindre. Skoga nord næringsområde ligger langs hovedinfrastruktur (fylkesveg 44) og er sentralt plassert i forhold til området virksomhetene håndterer. Planen legger opp til lav parkeringsdekning for bil per areal ved å kreve felles parkeringsanlegg. Kommunedirektøren mener derfor at reguleringsplanen er i tråd med retningslinjene i regionalplanen.

Jordvernmål

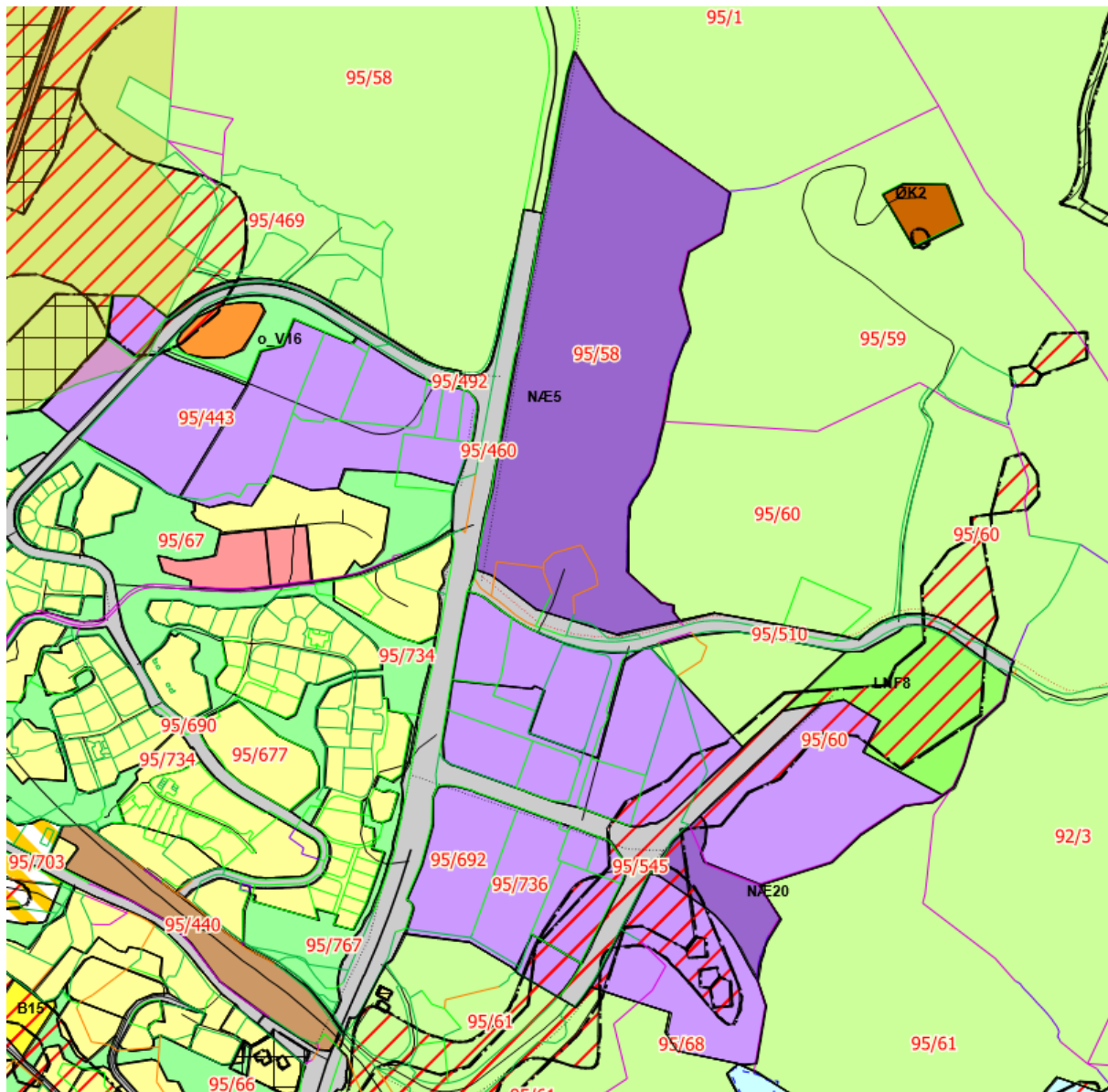
Planen åpner opp for nedbygging av ca. 4 dekar jordbruksareal og ca. 20 dekar innmarksbeite. Det utgjør ikke et vesentlig tap i forhold til lokalt og nasjonalt jordvernmål, men det strider fortsatt med nasjonalt jordvernmål. Planen har likevel krav til avbøtende tiltak som håndtering av matjord. I tillegg legges det opp til høy byggehøyde.

Jordbruksarealet som inngår i planforslaget er som sakt relativt lite og er klarert ut i forbindelse med kommuneplanen, [if. avgjerde ifølge meklingsprotokoll datert 21. august 2023.](#)

6.1.3 Kommunale mål

[Kommuneplan 2024-2036](#)

I gjeldende kommuneplan for 2024-2036 er området avsatt til næring. Planens arealformål er vurdert å være i tråd med kommuneplanen.



Figur 8: Gjeldende kommuneplan

6.2 Naturmangfold

Planområdet er ikke utbygd og består bla. av fulldyrka jord, innmarksbeite og åpen fastmark. Området inneholder flere registrerte naturverdier. Planene er vurdert til å medføre svært stor negativ konsekvens.

6.2.1 Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til naturmangfoldloven

Fullstendig vurdering av planen etter naturmangfoldloven finnes i vedlegget Fagrapport naturmangfoldrapport – Skoga nord.

Ecofact sin vurdering av planen ut fra miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 4-12 er at:

- Én naturtype (nr. 3) har svært høy lokalitetskvalitet og vurderes som den mest verdifulle forekomsten. Dette er intermediaær terreng med sandgrunn, en utforming av naturbeitemark som både er sjeldent regionalt og nasjonalt, med et klart potensiale for uavdekkede funn av sjeldne arter.
- Sandtordivel (VU) – dokumentert i planområdet.
- Enggjødsehbille (EN) – registrert i nærliggende område, og vurderes å kunne bruke planområdet som en del av sitt økologiske funksjonsområde.
- Grå punktlav (NT) vokser på en rogn nord i planområdet.

De mest beslutningsrelevante funnene er:

- Forekomst av truede naturtyper og arter på nasjonalt nivå.
- Området vurderes som særlig viktig for sandtordivel (VU) og potensielt for enggjødsehbille (EN), samt andre insekter tilknyttet sandmark.
- Hele planområdet vil bli ødelagt ved utbygging, og det finnes ingen reelle avbøtende tiltak

Konsekvensutredningen konkludere med at planene vil kunne gi svært stor negativ konsekvens.

6.2.2 Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til vannforskriften § 12

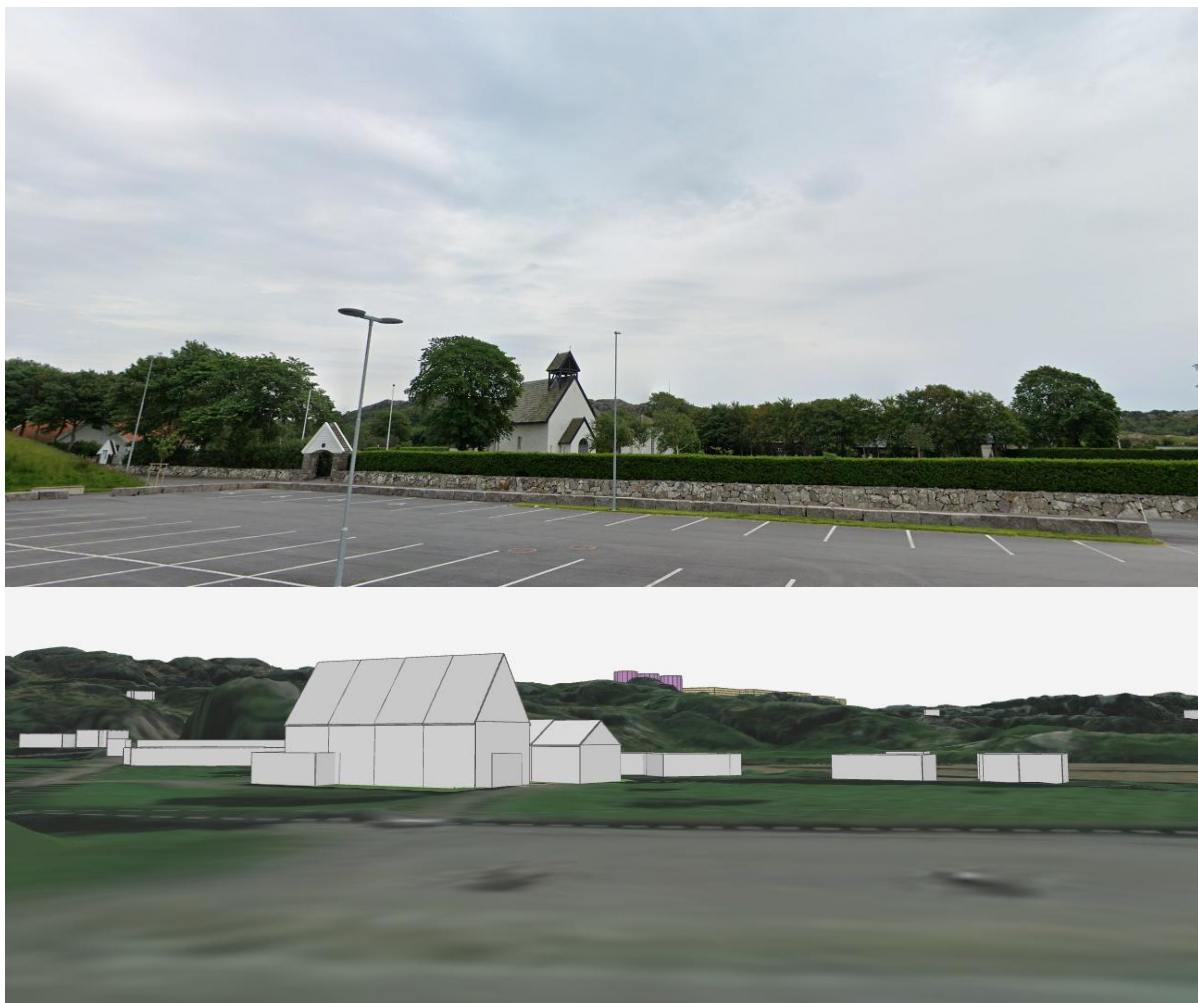
I henhold til vannforskriften § 12 skal kommunen som myndighet for sine vassdrag vurdere om et tiltak vil medføre at vannforekomstenes økologiske tilstand forringes. Planområdet berører to vannforekomster, en mindre bekk som renner på nordsiden av planområdet og nedre deler av Ognaelva. Bekk til Ognaelva har forekomst av ørret (LC) og ål (EN) og har funksjon som gytebekk for ørret. Begge delområdene utgjør leveområder for arter med svært stor verdi, herunder anadrom laksefisk og ål (EN) i begge delområdene, samt elvemusling (VU) i Ognaelva. Planforslaget er vurdert til å gi middels negativ konsekvens.

6.3 Kultur

Det eksisterer kulturminner i nærheten av planområdet, de er nærmere beskrevet i kap 8.4, og blir i liten grad berørt av planforslaget. Rogaland fylkeskommune gjennomførte arkeologiske undersøkelser vår/sommer 2025. Der ble det ikke funnet automatisk fredet kulturminner. Det ble funnet et veiminne, «Prestavegen/Alfarvegen» som det ble gitt faglig råd om å legge en hensynssone rundt. Dette er tatt til følge og lagt inn i plankartet med tilhørende bestemmelser. Konsekvensutredningen konkluderer med at planen vil kunne gi ubetydelig konsekvens.

Utbyggingen innenfor planområdet vil likevel kunne påvirke kulturminner visuelt. Fra Ognakirke vil det eksempelvis være mulig å se bygninger fra næringsområdet, selv om trærne langs kirkegården i noen grad vil dempe innsynet. Kulturminnet Hylland

Ogna som ligger oppe på en høyde øst for planområdet, vil også bli visuelt påvirket av næringsområdet.



Figur 9 Street view av Ogna kirke og visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde på 28 og 36 meter, sett fra kulturminnet Ogna kirke (85200-2).



Figur 10 Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde på 28 meter, sett fra kulturminne Hylland Ogna (34454-1).

6.4 Friluftsliv og rekreasjon

Konsekvensutredningen konkluderer med at planforslaget vil gi stor negativ konsekvens. Store deler av planområdet inngår i et stort sammenhengende turområde. Utbyggingen fører til at turområdet blir fysisk nedbygd og friluftsområdet med sine friluftsverdier går tapt.

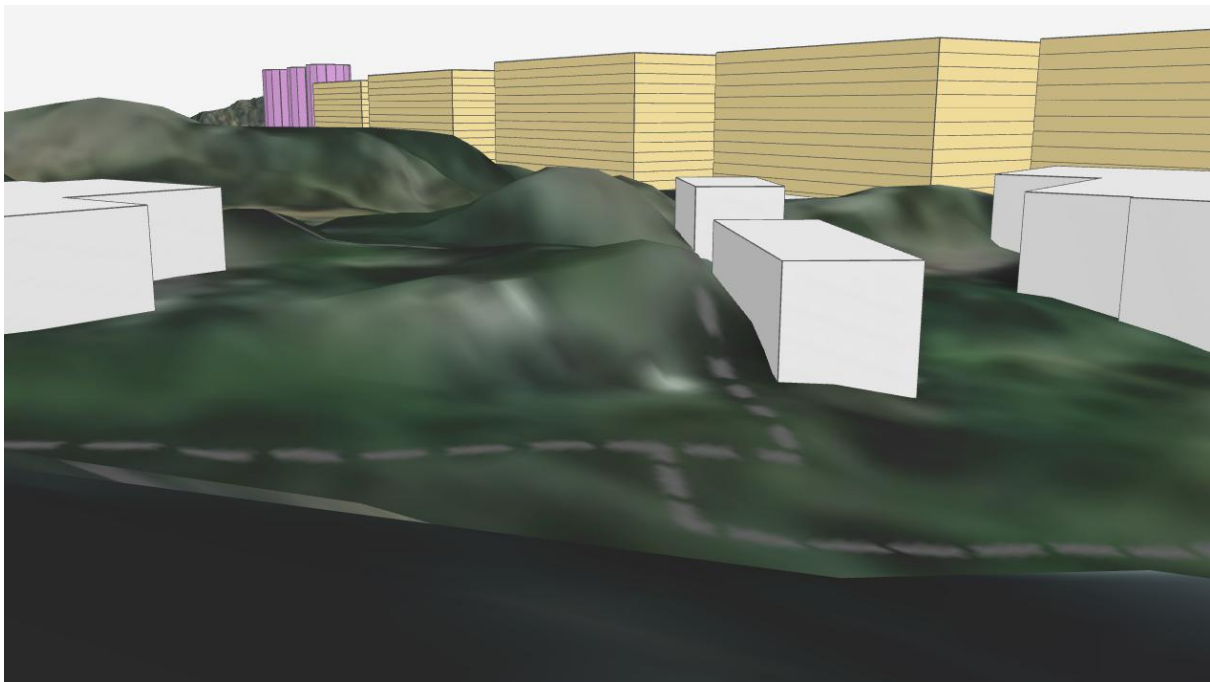
6.5 Landskap

Det eksisterer to industriområder i umiddelbar nærhet til planområdet og et boligområde, ellers består landskapet av fulldyrka jord, innmarksbeite og åpen fastmark. I planforslaget blir landskapet nedbygget og utbyggingen kan føre til bygninger som virker visuelt dominerende og forstyrrer landskapsbildet. Dette skyldes særlig høy utnyttelsesgrad og byggehøyde, som vil være synlig på lang avstand. Omkringliggende bebyggelse er relativt lav, og det vil derfor oppstå en tydelig kontrast mellom det nye utbyggingsområdet og eksisterende bebyggelse. Sammenlignet med dagens åpne fastmark med skog på planområdet, vil utbyggingen også fremstå som en markant endring.

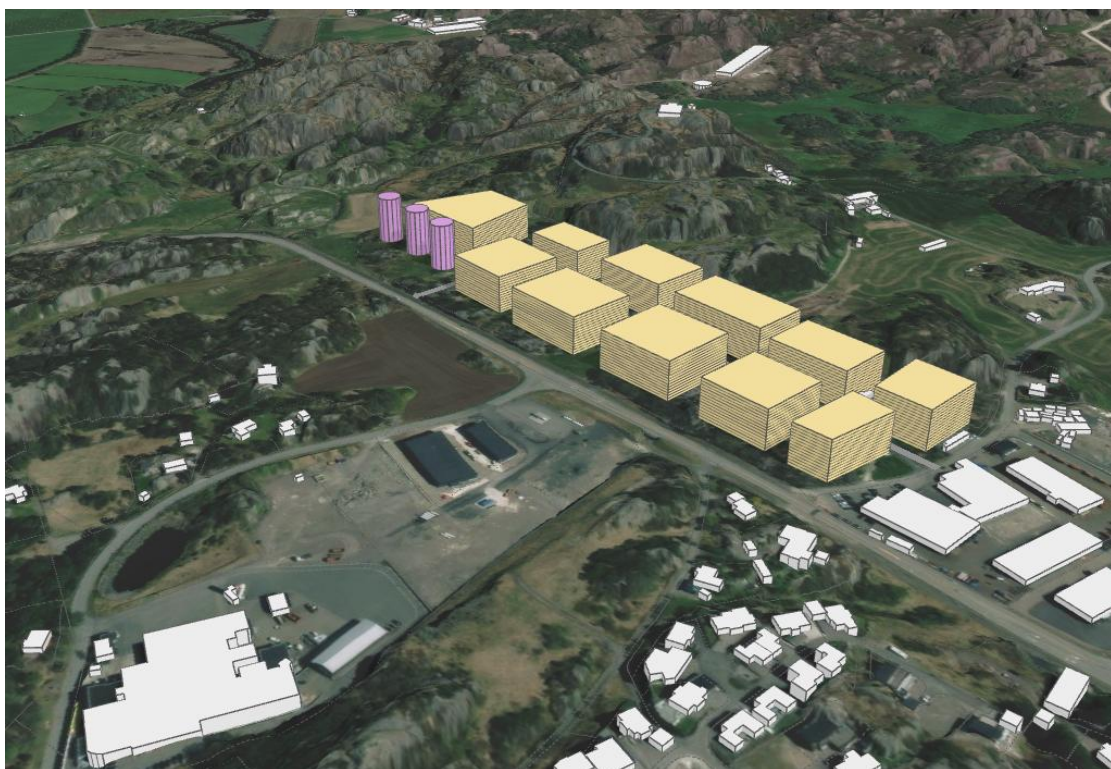
Planen stiller krav til estetisk utforming av parkeringsanlegget. Dette vil dempe noe av den visuelle påvirkningen på landskapet i området rundt planområdet. Det er vurdert at planforslaget gir middels negativ konsekvens.



Figur 11 Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde, sett fra Sørskog hytteområde, eiendom gnr./bnr. 92/27 mot vest.



Figur 12 Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde, sett fra boligområdet Skorán, eiendom gnr./bnr. 95/612 mot nordøst.



Figur 13 Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde sett fra luften.

6.6 Forurensing

Forhold knyttet til smitte og brann og eksplosjonsfare er vurdert i risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS). Nedenfor følger en oppsummering av konsekvensutredningens vurderinger knyttet til temaet forurensning.

6.6.1 Forurensing grunn og vann:

Planforslagene kan medføre diffuse utslipp som kan medføre forurensning av grunn i planområdet, og tilførsel av forurensning til Ognaelva. Ognaelva har store naturverdier da den er lakseførende. Utslipp til grunn og/eller vann skal i hovedsak ikke forekomme, med mindre det skjer uhell som f. eks uhell ved håndtering av råstoff, biorest eller ved lekkasje. Det er vurdert at planforslaget gir noe negativ konsekvens.

6.6.2 Støyforurensing:

Vegtrafikk og industristøy fører til betydelig økning i støynivå ved flere boliger i nærheten av planområdene. Støy fra evt. asfaltverk bidrar mest ved nærmeste bebyggelse. Biogassanlegget bidrar også, men i beregningene er hovedstøykilden (avkast/rister fra kompressorrom) lagt til grunn. Konsekvensutredningen for støy er basert på en konservativ plassering (worstcase senario med asfaltverk). En justert lokalisering av denne støykilden, lengst mulig fra eksisterende bebyggelse, vil kunne redusere støybidraget. Det er vurdert at planforslaget gir svært alvorlig negativ konsekvens.

6.6.3 Luftforurensing:

Planlagt utbygging av biogassanlegg, samt endring i trafikkmengde i form av skapt trafikk til og fra planområdet som følge av tiltaket, forventes totalt sett ikke å medføre en signifikant endring eller forverring av den lokale luftkvaliteten. Det er vurdert at planforslaget gir ubetydelig konsekvens.

6.6.4 Luktforurensing:

Det er vanskelig å anslå nøyaktig hvilken luktpåvirkning tiltaket kan ha mtp. plassering, vindforhold og utslippstype. Det er forventet at det vil være noe lukt og det er vurdert at planforslaget gir middels negativ konsekvens.

6.7 Samlet konsekvens for konsekvensutredningen

Samlet konsekvens for planforslaget er vurdert til å være svært alvorlig negativ konsekvens. Planområdet blir nedbygget som gjør at viktige naturtyper og artsforekomster forsvinner. Samt at store deler av et friluftslivsområde også forsvinner og landskapet blir dominert av flere store næringsbygg. Støyforurensing er også en faktor som påvirker omkringliggende bebyggelse negativt.

6.8 Barns interesser

Planområdet ligger i utkanten av tettstedet Sirevåg og grenser til et eksisterende næringsområde og fylkesveien. På andre siden av fylkesveien ligger et annet næringsområde og et boligfelt. Dagens situasjon innenfor planområdet er i liten grad

tilrettelagt for barn og unge. Økt næringsvirksomhet kan påvirke barns interesser negativt, ved at store deler av Brubakken friluftslivsområde forsvinner, selv om det er oppgitt til kun å ha noe brukerfrekvens. Samt at støynivået for nærliggende boligområde kan bli økt.

Det reguleres inn fortau langs med internveien i planområdet og langs Sørskogvegen som i dag ikke har fortau. Dette medfører økt trafiksikkerhet og bedre forhold for myke trafikanter.

Kommunedirektøren mener at barns interesser er ivaretatt i tråd med rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

6.9 Sosial infrastruktur

Det finnes ingen tjenestetilbud innen undervisning, helse, omsorg, kultur og idrett innenfor planområdet. Planforslaget åpner heller ikke opp for dette.

6.10 Trafikkforhold

Planlagt utbygging vil øke trafikkmengden og tungtrafikken. Beregninger er basert på hvilke virksomheter som kan etableres og hva virksomhetene kan forvente av trafikk.

6.10.1 Vegforhold

Internveger har vegbredde på 7,5 meter slik at vegnettet kan håndtere modulvogntog dersom noen virksomheter har behov for å ta imot slike kjøretøy. Vegstrukturen fortsetter med vinkelrette kryss og fartsgrense på 50 km/t samt etablering av fortau som gjør at trafiksikkerhet blir ivaretatt.

6.10.2 Kollektivtilbud

Planen åpner ikke opp for å tilrettelegge for kollektivtransport utover eksisterende transportform som er med jernbane. Jernbanestasjonen ligger ca. 500 m i luftlinje fra planområdet og har to togavganger i timen nordover og en til to avganger sørover. Kommunedirektøren antar en mindre andel ansatte vil ta i bruk kollektivtilbud til arbeidsstedet.

6.10.3 Parkering

I planforslaget har kravet til bilparkering tatt utgangspunkt til Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke og høringsforslaget til Hå kommuneplan 2023-2036 sine parkeringsnormer. Det er lite sannsynlig at virksomhetene har insentiv til å etablere mer parkeringsplasser enn de har behov for. Kommunedirektøren mener at antall ansatte og behovet for parkeringsplasser for bil ikke nødvendigvis henger sammen med utnyttingsgraden. Trafikknotatet gir trolig et mer riktig estimat på trafikkmengdene og antall parkeringsplasser for ansatte. Kommunedirektøren mener derfor at antall parkeringsplasser i området kommer til å bli lavere enn maksimalkravene. Kravene er hensiktsmessige da det er utfordrende å forutsi hva dekningsstallet bør være siden antall ansatte avhenger av type virksomhet.

Etablering av bilparkering i parkeringshus, har en stor kostnad som kan gi planen noe insentiv til andre mobilitetsmuligheter – for eksempel sykkel.

Kommunedirektøren har vurdert muligheten for andre transportmidler. Plasseringen av næringsområdet tilsier at de fleste ansatte vil komme med bil da næringsområdet ligger i utkanten av tettsteder og har ingen kollektivholdeplass. Men det er ikke utenkelig at noen ansatte kan komme på sykkel/bysykel fra Sirevåg eller Oгна/Brusand. Derfor er kravet til sykkelparkering satt for å fremme økt bruk av sykkel, men likevel lavere enn regionalplanen og kommuneplanen. Parkeringsnormen for sykkel i overordna planer ville ført til et vesentlig mer overdrevent antall plasser som det ikke er behov for.

6.10.4 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Planforslaget legger til rette for flere gang- og sykkelforbindelser, alle utformet i plan – det vil si uten bruk av underganger eller broer. Trafikksikkerheten anses som ivaretatt gjennom god sikt i krysningpunktene.

6.11 Teknisk infrastruktur

En vannledning krysser planområdet tvers. Det er lagt inn i planbestemmelsene at røret må legges om før en går i gang med utbyggingen av planområdet. Nye VA-rør og annen infrastruktur vil hovedsakelig legges i ny internvei. Planen setter krav om at kommunen sin VA-norm skal følges for vann-, avløp- og overvannshåndtering

Overvann skal håndteres lokalt på egen tomt ved infiltrasjon og fordrøyning, i henhold til tretrinnsstrategien. Det er satt av tre områder til nettstasjon sentralt i planen.

6.12 ROS-tema

Risikoen er vurdert å være akseptabel for planforslaget. Dette forutsetter at planforslaget er og blir justert i tråd med forslagene til tiltak i ROS-analysen som reduserer risikoen.

Området egner seg til foreslått utbygging forutsatt at det blir gjort tiltak for å redusere risiko- og sårbarheten inni og i nærheten av planområdet.

6.13 Konsekvenser for næringsinteresser

Planen gir muligheter for:

- Å utvide næringsområde nord i Sirevåg
- At nyetablering kan komme til Sirevåg

Næringsinteresser får økonomiske konsekvenser med:

- å opparbeide egen tomt og produksjonsbygg – inkludert fundamentering m.m.
- å etablere egen parkering og/eller felles parkeringshus

6.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Hå kommune legger til rette for næringslivet. For kommunen er de økonomiske konsekvensene:

- utarbeiding av reguleringsplan (detaljplan)
- bygging og vedlikehold av offentlig samferdsel
- bygging og omlegging av teknisk infrastruktur
- grovplanering av nye tomter

7 Krav og hensyn til planarbeidet

Reguleringsplanen er utarbeidet i tråd med plan- og bygningsloven (pbl) kap. 12. Utredningskravene har fulgt pbl kap. 4. Nasjonale og regionale føringer som er lagt til grunn i arbeidet, er listet opp under.

7.1 Nasjonale forventninger

[Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027](#), vedtatt 20. juni 2023, har fem overordnede prioriteringsperspektiv:

- 1) Samordning og samarbeid i planleggingen
- 2) Trygge og inkluderende lokalsamfunn
- 3) Velferd og berekraftig verdiskaping
- 4) Klima, natur og miljø for framtida
- 5) Samfunnssikkerhet og beredskap

7.2 Jordvernmål

Jordvern handler om å sikre muligheten til å kunne dyrke egen mat. Norge har et lite jordbruksareal sammenlignet med andre land. Målet har blitt gradvis strammet inn de siste par tiårene.

Nyeste nasjonale jordvernmål: Maksimalt 2 000 dekar dyrka jord omdisponert årlig innen 2030, jf. [jordvernstrategi vedtatt i 2023](#).

Hå kommune sitt jordvernmål: Gjennomsnittlig 30 dekar LNFR-formål omdisponert årlig. Målet er knyttet til LNFR-formålet og omfatter både landbruks- og naturarealer, jf. Hå kommuneplan "Hå mot 2036" vedtatt i 2024.

7.3 Statlige planretningslinjer (SPR) og bestemmelser (SPB)

- [Statlige planretningslinjer \(SPR\) for arealbruk og mobilitet \(2025\)](#).
- [Statlige planretningslinjer \(SPR\) for klima og energi \(2024\)](#).
- [Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen \(2021\)](#).
- [Risikopolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen \(1995\)](#)
- [Risikopolitiske retningslinjer for vernede vassdrag \(1994\)](#).

Det er for tiden ingen statlige bestemmelser (SPB).

7.4 Regionale føringer

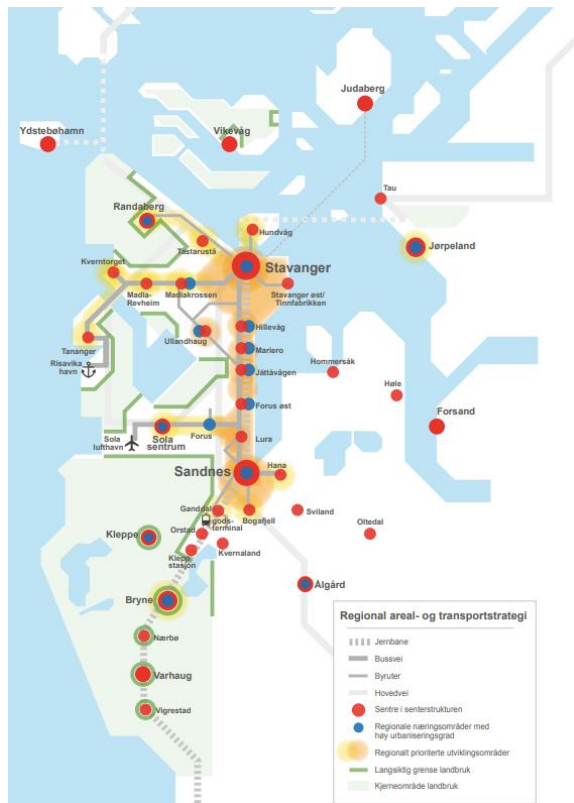
7.4.1 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

[Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke \(2020\)](#):

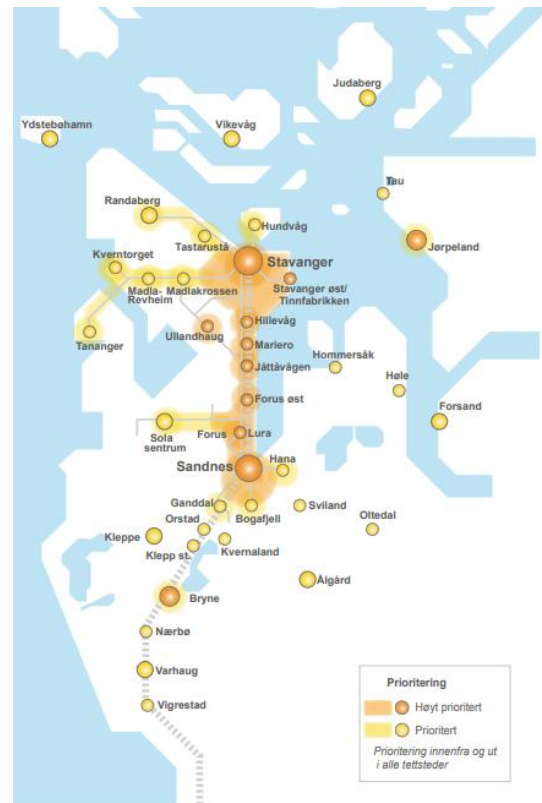
Gjennom retningslinjer og faglige råd for ei rekke plantema og en regional planføresegn for handel, gir regionalplanen felles rammer og regional politikk for samordna bosted, areal og transportplanlegging i de ti kommunene på Jæren og i

Søre Ryfylke. Planen sin visjon er «en bærekraftig og endringsdyktig region» og har et perspektiv mot 2050.

Regionalplanen sier følgende: «Regionalplanen skal legges til grunn for planlegging på alle nivå. Planlegging i strid med regionalplanen kan gi grunnlag for innsigelse».



Figur 14: Regional areal- og transportstrategi



Figur 15: 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 virksomheter 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 16: Regionale næringsområder



Figur 17: Senterstruktur

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

Planområdet er lokalisert i Sirevåg og er et regionalt næringsområde. Skoga nord er registrert i kategori 3 for arealkrevende virksomheter. Hå kommune mener at Skoga nord næringsområde er i kategori 3 på grunn av at området:

- har middels arbeidsplassintensitet og har samtidig svært store og arealkrevende virksomheter
- er lokalisert nær hovedinfrastruktur, men har lavere tilgjengelighet for gåing, sykling, og kollektivtransport
- har lav parkeringsdekning for bil per areal

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 ressurspyramide-prinsippet og retningslinjer for håndtering av masser.

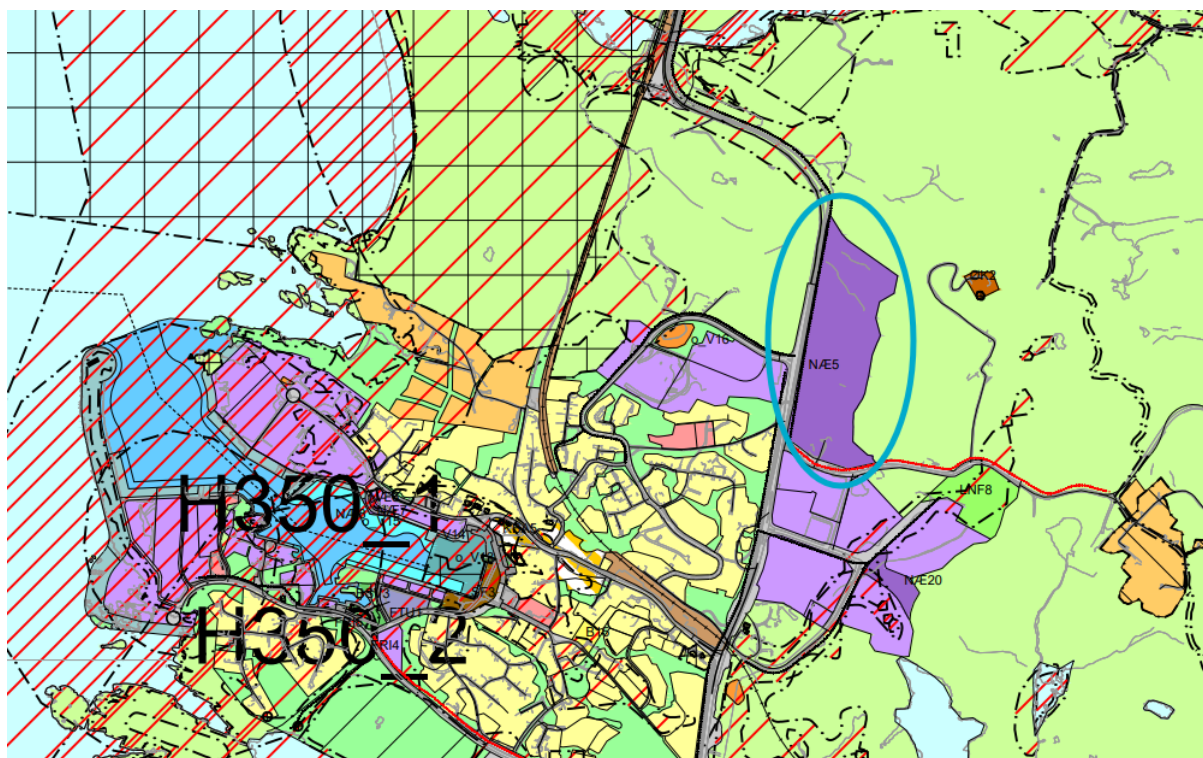
Her finns [gjeldende regionale planer og strategier](#).

7.5 Kommunale føringer

[Kommuneplan 2024-2036](#)

Kommunenes målsetning er å legge til rette for innovative næringer og sikre lokal infrastruktur. Et av delmålene er at kommunen skal være attraktiv for innbyggere og bedrifter, og legge til rette for næringsetablering, omstillingsdyktig og bærekraftig næringsutvikling.

Kommunen skal legge til rette for næringsutvikling i tilknytning til tettstedene. Videreutvikling av næringsområdene for definerte næringsklynger, slik som Skoga. I gjeldende kommuneplan for 2024-2036 er området avsatt til næring som vist på figur 18. Dette er et område på omtrent 73 dekar som grenser til fylkesvei og utmark. Parkeringsnorm for næringsområde er 0,5 p-plasser per 100 m² for biler og sykler.



Figur 18: Utsnitt fra plankartet i kommuneplan 2024-2036

7.6 Temaplaner

- [Skulebruksplan 2023-2026](#)
- [Plan for turnett i Hå](#)
- [Hovudplan vatn, avløp og vassmiljø](#)

8 Eksisterende situasjon før ny plan

8.1 Arealbruk og stedets karakter

Planområdet består i dag hovedsakelig av innmarksbeite, åpen fastmark og skog, men har også innslag av fulldyrka jord og bebyggelse. Terrenget er relativt okkupert med høyeste punkt på kote + 49 i nordlig del av planområdet og laveste punkt på +18 ca. midt på planområdet.

Planområdet grenser mot Fv. 44 i vest og mot eksisterende næringsområde Skoga i sør. Nord og øst for plangrensen er det et større sammenhengende friluftsområde kombinert med dyrket mark. En turvei krysser planområdet på tvers, ca. midt på planområdet. Vest for planområdet ligger Nylund industriområde. Sirevåg sentrum ligger sør-vest for planområdet.



Figur 19: Skoga nord næringsområde sett fra sør.

8.2 Landskap

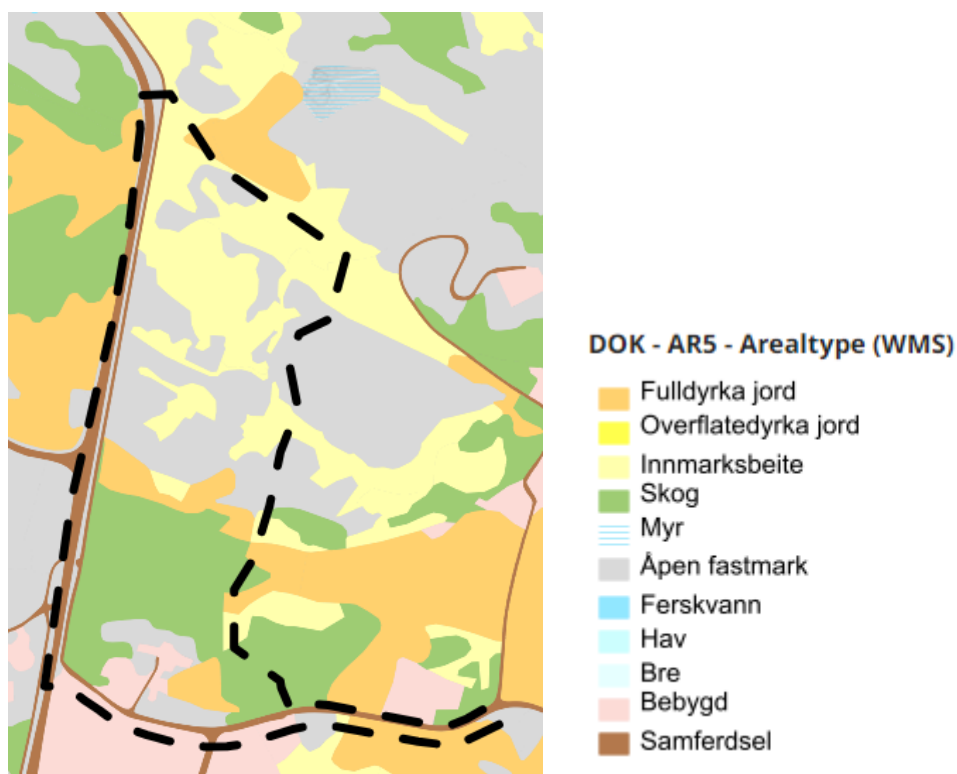
Planområdet ligger i ytterkanten av tettstedet Sirevåg og grenser til store friområder og kulturlandskap i øst. Like vest og sør for planområdet er landskapet preget av industriområder og boligområder, mens Sirevåg sentrum ligger ca. 700 meter lengre sør-vest for planområdet.

Planområdet er lokalisert innenfor *Dalane anorthosittlandschap* jf. [Vakre landskap i Rogaland](#). Området er en del av *eksponert ytre slakt til småkupert kystslettelandskap* jf. Temakart Rogaland. Områdene som er en del av denne landskapstypen karakteriseres ved å være et eksponert fastlandsområde på ytre kystslette, med tilhørende grunne marine områder. Videre er områdene eksponert mot bølger og vind fra åpent hav og hører til den mer kuperede delen av kystsletta med vekslende

terreng over og under havnivå. Landskapet har lav til middels arealbruksintensitet, fra områder helt uten bebyggelse og infrastruktur til mindre grender, samlinger av fritidsbebyggelse og næringsvirksomhet. Omfanget av bebyggelse, infrastruktur og menneskelig arealbruk samsvarer oftest med eksponering mot vind og bølger fra åpent hav.

Terrenget er relativt okkupert med høyeste punkt på kote + 49 og laveste punkt på +18. Det laveste punktet er i den nordlige delen av planområdet og høyeste punktet er ca. midt på planområdet.

Planområdet består hovedsakelig av innmarksbeite, åpen fastmark og skog, men har også innslag av fulldyrka jord og bebyggelse. Nærliggende områder til avgrensingen i nord og øst består av den samme arealbruken som planområdet. Figur 20 illustrerer dette. Det er ikke kartlagt jordkvalitet i dette området.

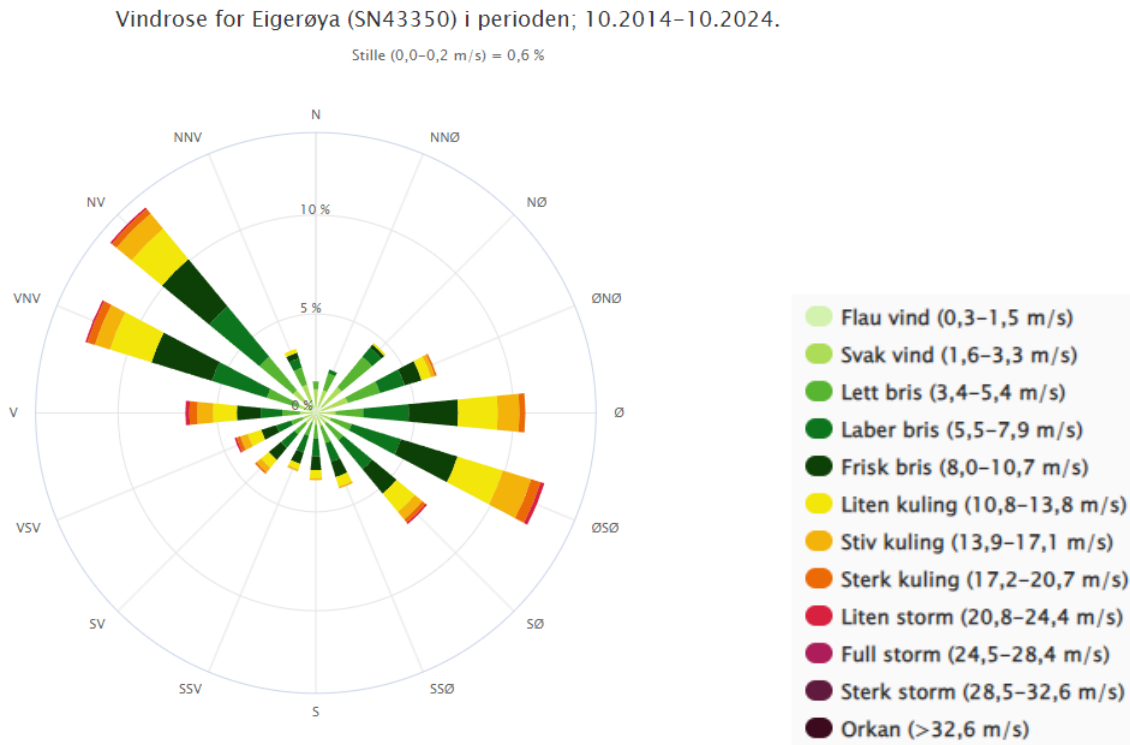


Figur 20: AR5 arealbruk

Klimaet i det aktuelle området er typisk kystklima med forholdsvis jevn temperatur og høy luftfuktighet. Planområdet ligger langs kystlinjen mot Nordsjøen. Området er eksponert både for stor vindstyrke fra åpent hav og ekstremnedbør i perioder basert på avstand til havet, landskapsforhold og eksponering.

Ifølge figur 21 er dominerende vindretning nord-nordvest og øst-sørøst. Vær- og klimadata innhentet fra Meteorologisk institutt viser at klimaet i Sirevåg er mildt. Gjennomsnittlig middelårstemperatur registrert på den nærliggende målestasjonen,

Eigerøya, er estimert å være til omtrent + 8,5 °C i løpet av de siste fem årene. Nedbør og temperatur er hovedårsakene til et mildt og fuktig klima i området.



Figur 21: Vindrose fra Obrestad fyr (Hentet fra Norsk Klimaservicesenter)

8.3 Natur

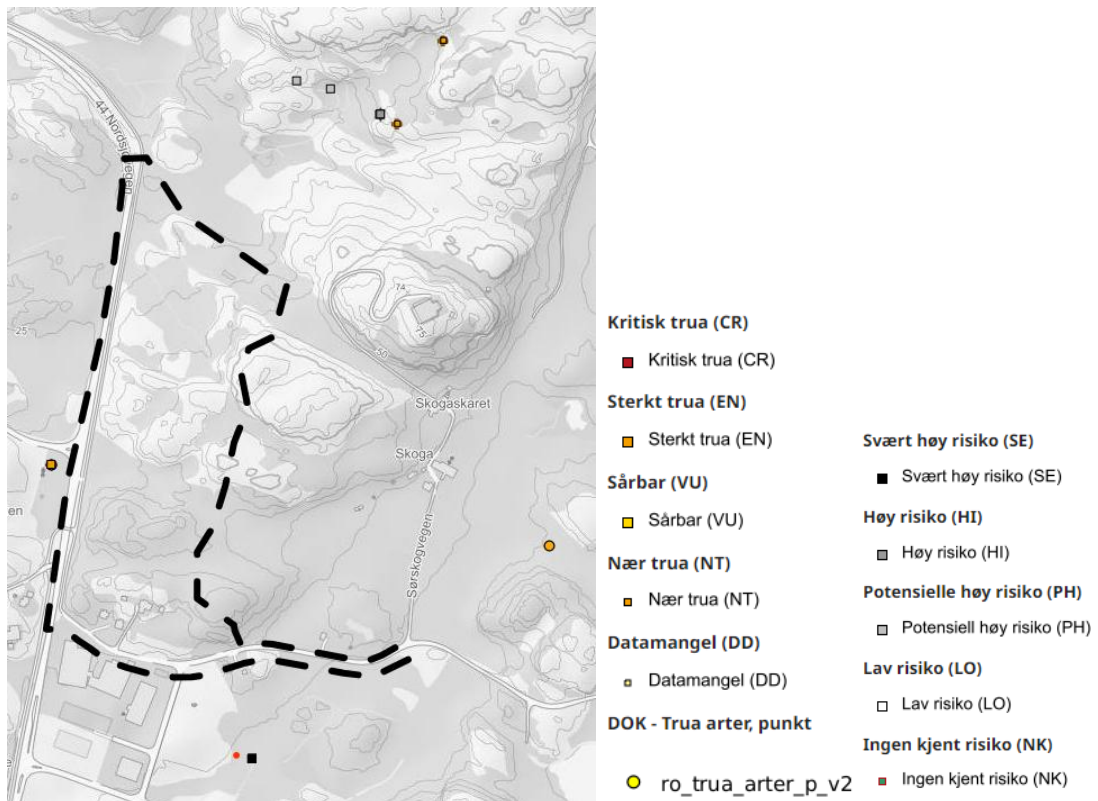
Innenfor og rundt planområdet er det ikke registrert natur av verdi, jf. miljøstatus.miljødirektoratet.no. Det er ikke registrert fremmende arter og rødlistete arter innenfor planområdet.

Registrete arter i og ved planområdet:

- Vest i planområdet er det registrert landøyde(livskraftig) og tranehals (livskraftig)
- Nord utenfor planområdet er det registrert arthopyrenia anakelta (livskraftig) og i sør er det registrert blåveis (livskraftig)
-

Registrete rødlistete arter utenfor planområdet:

- I vest og i sør er det registrert myrflangre (sterkt truet)
- I øst er det registrert jærtistel (kritisk truet)



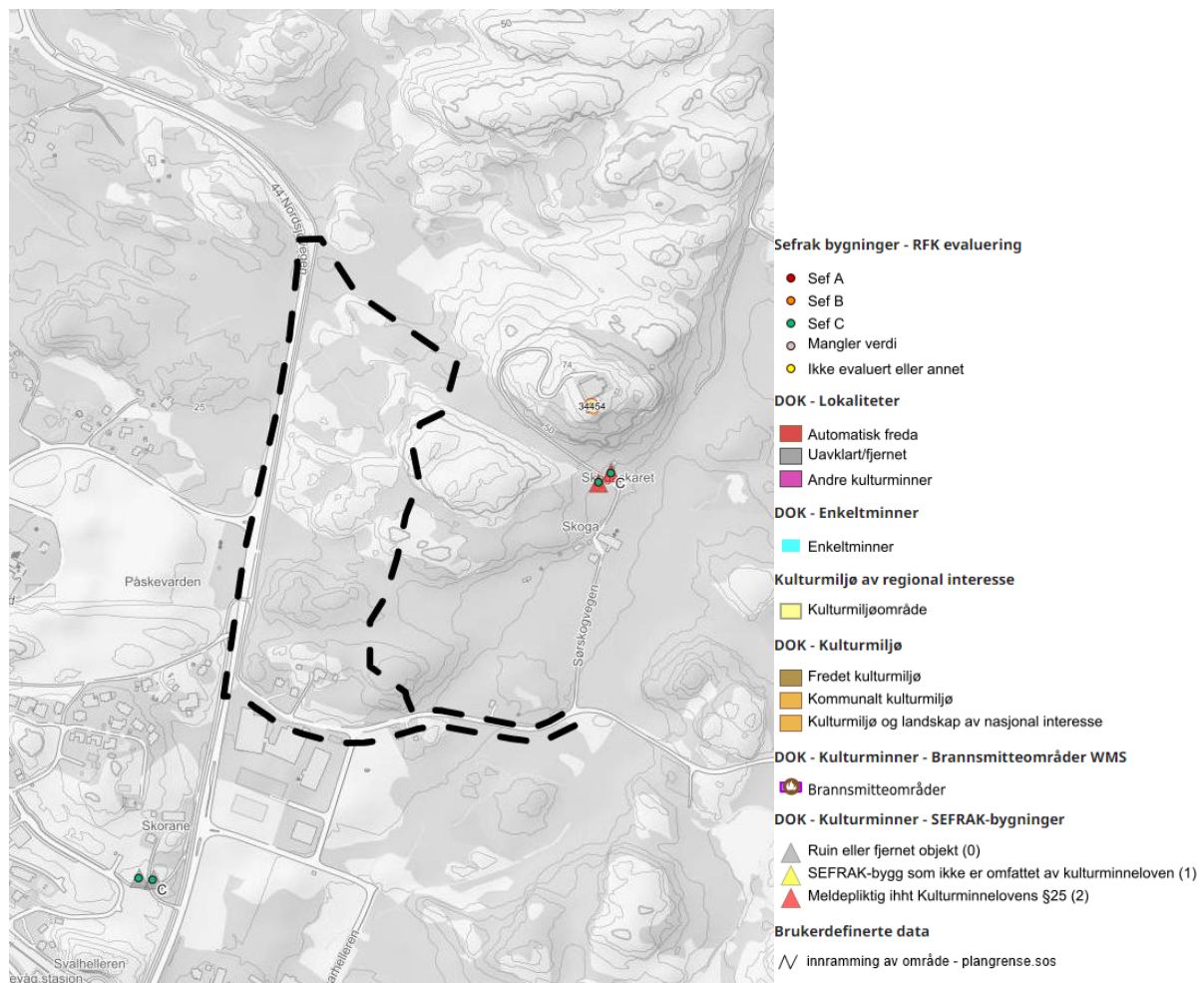
Figur 22: Rødlistete arter utenfor planområdet

8.4 Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor planområdet er det ikke registrert kulturminner.

Nær planområdet er det registrert noen kulturminner. De nærmeste er blant annet:

- Lokalitet (id: 34454) Hylland Onga er registrert som gravrøys fra jernalderen og er automatisk fredet. Lokalisert ca. 160 m fra planområdet.
- Lokalitet(id: 11190504001) Sefrak bygninger er registrert som våningshus. Lokalisert ca. 215 m fra planområdet.
- Lokalitet: (id: 11190504002) Sefrak bygnigner registrert som fjøs. Lokalisert ca. 235 m fra planområdet.



Figur 23: Kulturminner utenfor planområdet

8.5 Rekreasjon og friluftsliv

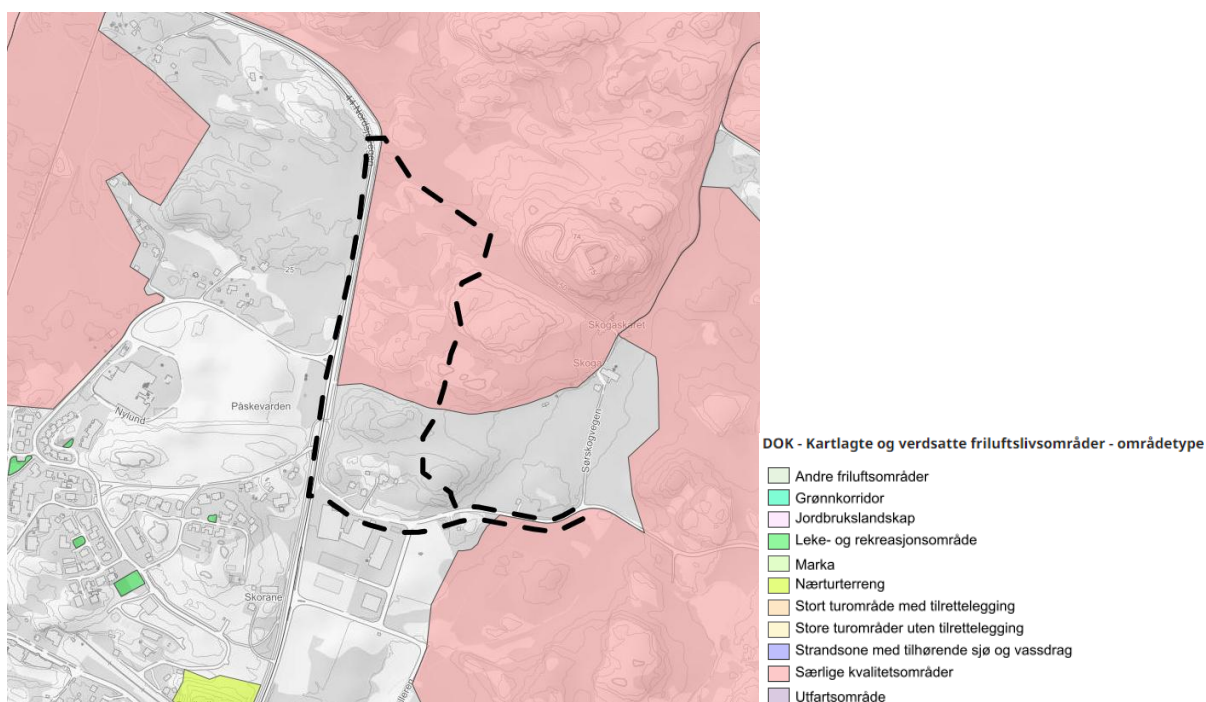
Planområdet er selv registrert som svært viktig friluftsområde.

Registrerte friluftsområder i og nær planområdet er blant annet:

- Særlig kvalitetsområde: Brubakken (id: FK00036594), noe brukerfrekvens, særlig viktig friluftslivsområde.
- Særlig kvalitetsområde: Oksamyra (id: FK00036590), noe brukerfrekvens, særlig viktig friluftslivsområde.
- Særlig kvalitetsområde: Jernbaneskogen (id: FK00036578), stor brukerfrekvens, særlig viktig friluftslivsområde.
- Nærturterreng: Svarhelleren (id: FK00036588), liten brukerfrekvens, særlig viktig friluftslivsområde.
- Leke- og rekreasjonsområde: (id: FK00036694), stor brukerfrekvens, svært viktig friluftslivsområde.

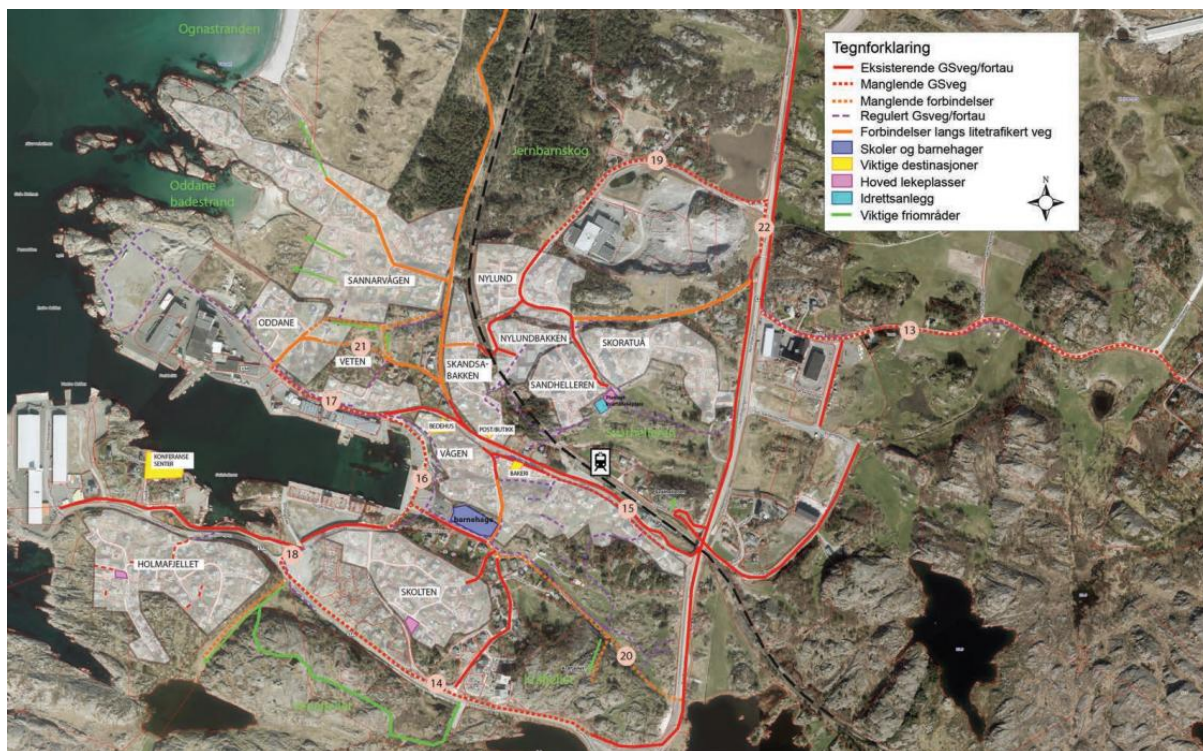


Figur 24: Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder - verdier



Figur 25: Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder – områdetyper

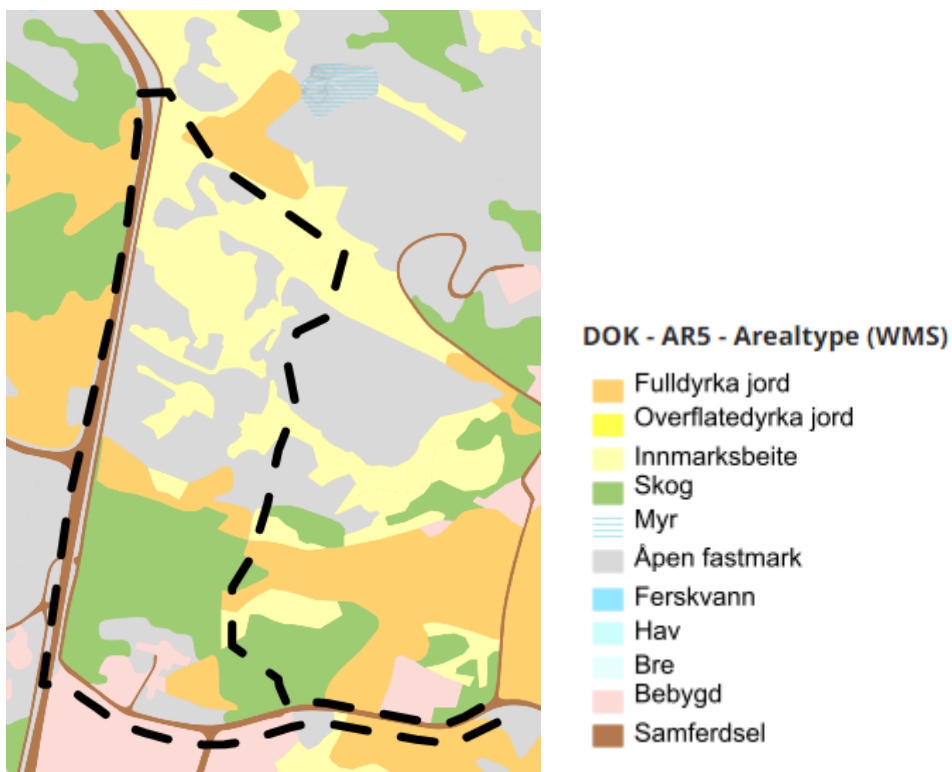
I [Plan for turnett i Hå](#) er turnett og oppholdsområder på Sirevåg registrert. Langs med planområdet, langs Fv.44 er det registrert eksisterende gang- og sykkelvei. Sør i planområdet er det manglende gang- og sykkelvei. Det er en tursti som krysser planområdet på tvers ca. midt på, men den er ikke registrert i Plan for turnett.



Figur 26: Registrert turnett og oppholdsområder på Sirevåg i Plan for turnett i Hå.

8.6 Landbruk

Eksisterende næringsområder er hovedsakelig bebygde. Planlagt utvidelse mot nord, i forlengelse av eksisterende Skoga industriområde er registrert som innmarksbeite, åpen fastmark og skog og fulldyrka jord. Det er ikke kartlagt jordkvalitet i dette området. Nærliggende områder til avgrensingen i nord og øst består av den samme arealbruken som planområdet.



Figur 27: AR5 arealbruk

8.7 Vegtrafikkforhold

Du finner mer informasjon om trafikkforhold i trafikkanalysen.

8.7.1 Kjøretilkomst og vegsystem

Adkomst til Skoga nord næringsområde skjer via Sørskogvegen, sidearm av Fv. 44, som går gjennom eksisterende Skoga industriområde. Fv. 44, Nordsjøvegen har en fartsgrense på 60 km/t og en ÅDT på 4000 kjøretøy per døgn (Statens vegvesen, 2023). Sørskogvegen er en kommunal vei og har fartsgrensen 50 km/t.

8.7.2 Ulykkessituasjon

Trafikksikkerhet og ulykkessituasjon er utredet i eget trafikknotat/analyse. Det er ikke registrert trafikkulykker innenfor planområdet. I perioden 1995-2017 er det registrert 8 trafikkulykker av ulik alvorlighetsgrad og hendelsesforløp. Ulykkene er registrert på den delen av Fv. 44 som går langs med planområdet.

8.7.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Langs fylkesveg 44 er det gang- og sykkelveg og undergang for å krysse fylkesveg 44. Langs deler av Sørskogvegen er det opparbeidet fortau i henhold til reguleringsplan 1070D, mens andre steder mangler det.

8.7.4 Kollektivtilbud

Skoga nord næringsområde ligger i luftlinje i kort avstand fra jernbanestasjon (under 500 m), mens trygg gangadkomst til jernbanestasjonen er imidlertid litt lengre unna, (ca. 800 m) da gangforbindelsen følger en mindre direkte trase. Togavganger har hovedsakelig timesfrekvens.

Det er flere skoleskyssbusser som kjører langs fylkesveg 44 ved Skoga nord ifølge [Kolumbus sine nettsider](#). Nærmeste bussholdeplass er i Sirvåg sentrum. Skoga nord næringsområde ligger ellers ikke langs kollektivtilbud/-trasé.

8.7.5 Veglys og elektro

Det er etablert trafikklys langs fylkesveg 44 og lang Sørskogvegen inn til eksisterende industriområde.

8.8 Barns interesser

Planområdet ligger ikke i tettbygd strøk. Det er få boliger og ingen lekeplasser i nærheten. Likevel ligger området nært viktige friluftslivsområder og innehar viktige friluftslivsområder, deriblant Brubakken turområde. Derfor kan barns interesser bli noe berørt av planen.

8.9 Sosial infrastruktur

Det er ingen sosial infrastruktur (skole, barnehage, m.v.) i nærheten av planområdet. Planlagt tiltak vil ikke påvirke sosial infrastruktur (kapasitet) direkte.

8.10 Næring

Planområdet er en forlengelse av eksisterende Skoga industriområde som består av flere industrivirksomheter, bla.:

- Sirevåg mekaniske AS
- Roxman bakeri & konditori
- Oгна Installasjon Sirevåg
- A.B. rør AS
- Sirevåg rugeri

På motsatt side av planområdet er Nylund industriområde. Virksomheter i dette industriområdet er:

- Norsk Dyremat AS
- Jæren Olje Sirevåg
- Sameiet nylund Lagerhaller

8.11 Teknisk infrastruktur

8.11.1 Vann og avløp

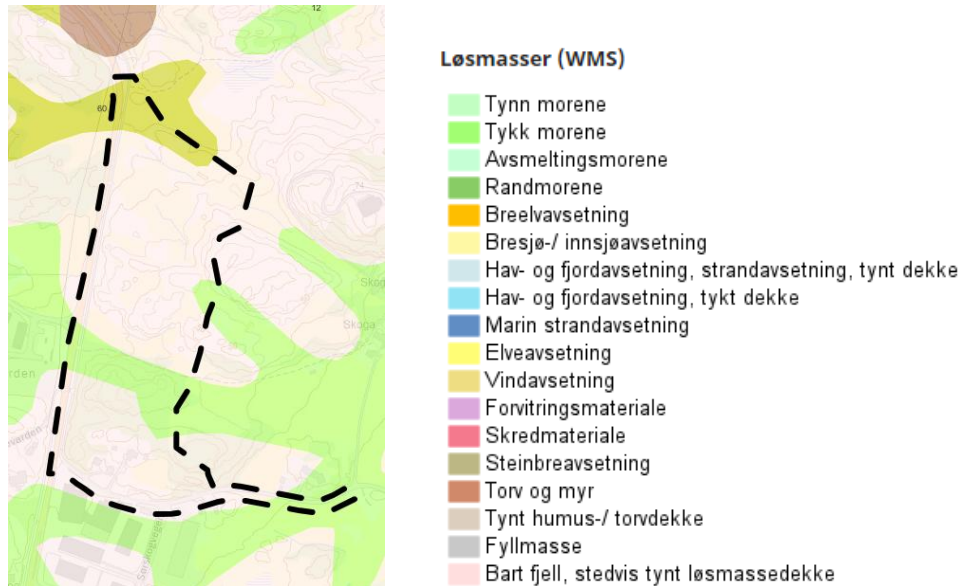
VA-infrastrukturen ligger i stor grad i eller langs med eksisterende veinett. Det ligger spillvannsrør langs Fv. 44 og i Sørskogvegen med dimensjon Ø160. To vannrør krysser planområdet på tvers. Dimensjonen på rørene er Ø225 og Ø300. Det ligger ikke overvannsrør inne på planområdet. Langs Fv. 44 og Sørskogvegen ligger det overvannsrør med dimensjon Ø300 og Ø400.



Figur 28: Viser VA-nettet i planområdet.

8.12 Grunnforhold

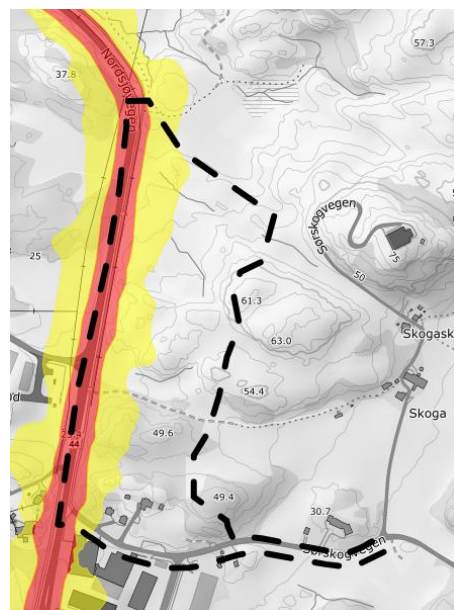
Planområdet ligger innenfor et område som består av bart fjell med stedvis tynt løsmassedekk, slik figur 23 viser. I tillegg finnes morenemateriale med usammenhengende dekke over berggrunnen og vindavsetning.



Figur 29: Løsmassetyper i planområdet

8.13 Støyforhold

Planområdet er utsatt for støy fra både trafikk og virksomhetsaktiviteter på Skoga. Støykart fra Temakart-Rogaland viser at støyen i hovedsak er konsentrert langs Fv. 44. For utfyllende informasjon og vurdering, les vedlagt rapport om støyfaglig vurdering.



Figur 30: Støyforurensing fra Fv. 44

8.14 Luftforurensning

Miljostatus.no viser at det er luftforurensning av CO₂, NOX og SO₂. Dette er vanlig forekomster i byer og tettsteder. Det er registrert to virksomheter med tillatt utslipp til luft og vann ca. 1,2 km vest for planområdet, jf. kartportalen Miljøstatus. Det er ikke registrert forurenset grunn i planområdet, jf. kartportalen Temakart Rogaland og Miljøstatus. Et kart over det årlige bakgrunnskonsentrasjoner av luftforurensning i Norge, laget av Norsk institutt for luftforskning, viser lave konsentrasjoner for PM₁₀, PM_{2.5} og NO₂ i det aktuelle området.

8.15 Risiko- og sårbarhet (før ny plan)

ROS-analysen bygger på den kunnskapen som til enhver tid er tilgjengelig. Samtidig legger den til rette for ny kunnskap.

Kommunedirektøren har identifisert 7 mulige uønskede hendelser som direkte kan påvirke samfunnsverdier og konsekvenstyper som liv og helse, stabilitet, materielle verdier, natur og miljø, og andre uønskede hendelser som utslag av tekniske og menneskelige feil eller tilsiktede hendelser innenfor planområdet.

For utfyllende informasjon og vurderingsgrunnlag, les vedlagt ROS-analyse.

9 Vedlegg

Plandokumenter:

- Plankart
- Bestemmelser
- Merknadshefte
- Merknader i fulltekst
- ROS-analyse
- ROS smittefare
- ROS brann og eksplosjonsfare
- Konsekvensutredning samlet
- KU naturmangfold
- KU vannmiljø
- KU grunn og vann
- KU luftkvalitet
- KU lukt
- KU støy
- VAO-rammeplan
- Trafikkanalyse
- Massehåndteringsplan