

# Planbeskrivelse

## 1025-2 Endring av detaljregulering for Habnavåg, Syre båtforening – vedr. kaianlegg

Gnr. 38 bnr. 163

24.04.2023



*Flyfoto av området, området som er omfattet av planendringen er vist med oransje avgrensing*

### Versjonslogg:

Versjon:	Utarbeidet av:	Merknad:
1	Omega 365 Areal AS	Til varsel om oppstart. 24.04.2023
2		

## Innholdsfortegnelse

### Innhold

Innholdsfortegnelse	2
Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Krav om konsekvensutredning	3
Kapittel 2: Planprosessen	3
Kapittel 3: Planstatus:	3
3.1 Kommuneplanens arealdel og bestemmelser	3
3.2 Gjeldende reguleringsplaner	3
Kapittel 4: Dagens situasjon	4
Kapittel 5: Planforslaget	5
5.1 Overordnet ide:	5
5.2 Arealbruk	5
5.3 Bebyggelse, struktur og tiltak	6
5.4 Eiendomsforhold	6
5.5 Landskap og estetikk	7
5.6 Friluftsliv	7
5.7 Universell utforming	7
5.8 Barn og unges interesser	8
5.9 Vurdering etter naturmangfoldlover §§8 - 12	8
5.10 Kulturminner	8
5.11 Folkehelse	8
Kapittel 6: ROS - analyse	9
6.1 Innledning	9
6.2 Uønskede hendelser	9
6.3 Konklusjon	13
Kapittel 7: Avsluttende kommentar	13
Kapittel 8: Vedlegg	14

## Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet

---

### 1.1 Bakgrunn

Syre båtforening har engasjert plankonsulent Omega 365 Areal til å utarbeide forslag til endring av Plan 1025 – Habnavåg, Syre båtforening. Planområdet ligger nordvest for Skudeneshavn og i vestlig del av småbåthavna i Syrevågen. Reguleringsendringen omfatter nylig opparbeidede kaiarealer som er en utvidelse av eksisterende båthavn.

Formålet med reguleringsendringen er å regulere kaiarealene i samsvar med slik området nå er opparbeidet, og i tillegg legge til rette for flere naustboder i båthavna.

Karmøy kommune er grunneier i området og Syre båtforening har rettighetsavtale om disponering av området.

### 1.2 Krav om konsekvensutredning

Endringen vil ikke være av omfang som faller inn under KU-forskriften §§ 6 og 7. Gjeldende plan er omfattet av §8 punkt 12 b), og det ble den gang utarbeidet KU for enkelte tema.

Reguleringsendringen er vurdert å ikke få endrede forhold for de tema som er konsekvensutredet tidligere, da det er snakk om små avvik fra gjeldende plan.

## Kapittel 2: Planprosessen

---

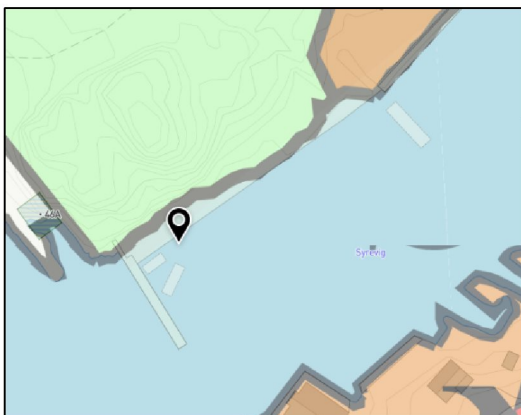
I forbindelse med oppstartsmøtet som ble avholdt den 15. februar 2023 er det avklart med Karmøy kommune at saken behandles som en reguleringsendring etter forenklet prosess.

## Kapittel 3: Planstatus:

---

### 3.1 Kommuneplanens arealdel og bestemmelser

Området er i kommuneplanens arealdel (2014-2023) avsatt til friområde på land og småbåthavn i sjø.



*Utsnitt av gjeldende kommuneplan i området som nå endres*

### 3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsendringen er en del av detaljregulering for Habnavåg, Syre båtforening, vedtatt 18.06.2018. I gjeldende reguleringsplan er området avsatt til kai på land og til småbåthavn og



småbåtanlegg i sjø. Det er fra før vedtatt en reguleringsendring (PlanID 1025-1) av et delområde i nordlig del av den gjeldende planen.



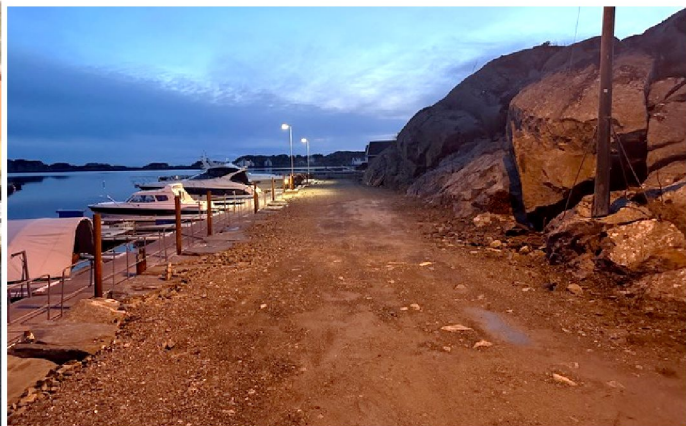
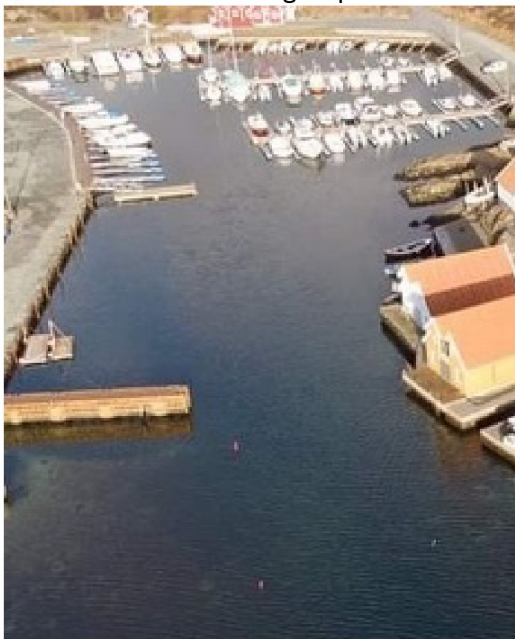
Utsnitt av gjeldende reguleringsplan i området som skal endres

Reguleringsplanen har bestemmelser knyttet til materialbruk og utførelse. Det skal nyttes naturmaterialer og kaien langs strandlinja skal etableres uten sprenging/fjerning av fjell. Ut fra kai kan det etableres en molo/bølgebryter med lengde 20 meter. Allmenhetens tilgjengelighet er vektlagt i bestemmelsene.

Det er to andre gjeldende reguleringsplaner i tilknytning til området; den ene omfatter området på andre siden av vågen, og er delvis utbygd med naust. Den andre reguleringsplanen ligger vest for planområdet. Vi er ikke kjent med at det pågår planarbeid som vil få innvirkning på planarbeidet.

## Kapittel 4: Dagens situasjon

Området er ferdig opparbeidet med kai (foto til høyre under) og bølgebryter/molo ytterst i havna (se foto til venstre under), og ettersom opparbeidelsen ikke er helt i tråd med slik området er regulert, søkes det nå om endring av planen.

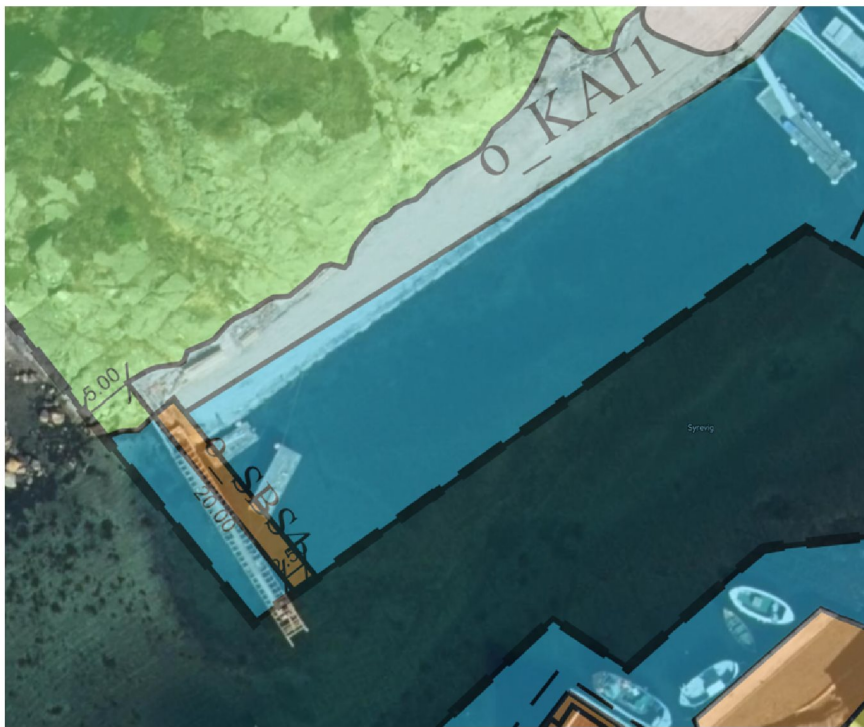




## Kapittel 5: Planforslaget

### 5.1 Overordnet ide:

Planendringen har som formål å oppdatere gjeldende reguleringsplan i tråd med slik området er blitt bygd ut. Se gjeldende reguleringsplan med flyfoto av det bygde tiltaket som viser avviket. I tillegg er det ønskelig å legge til rette for flere naustboder på området som nå er opparbeidet som kai langs strandlinja.



Flyfoto av nye tiltak som viser noen avvik fra gjeldende reguleringsplan

### 5.2 Arealbruk

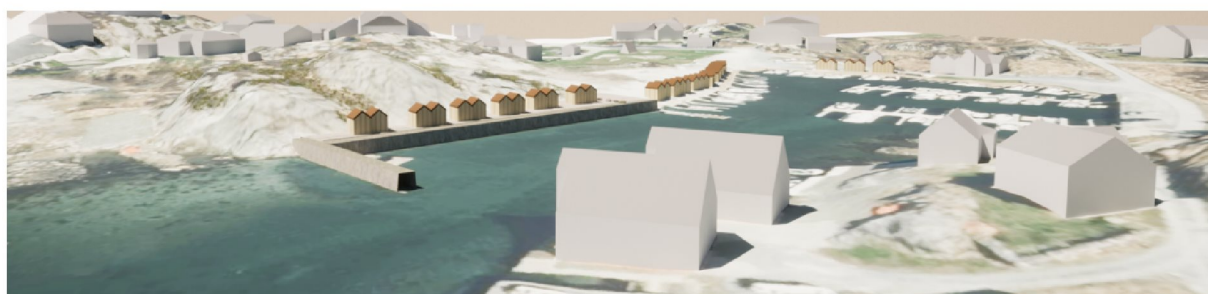
Planområdet for endringen omfatter bare området som skal endres, og har et areal på ca 600 m<sup>2</sup>. Som følge av at opparbeidet kai er lagt lenger ut i sjø enn opprinnelig regulert, er også bølgebryteren etablert lenger ut, noe som medfører en liten utvidelse av planområdet utover plangrensen for den gjeldende reguleringsplanen. Reguleringsendringen medfører ikke innføring av nye formål sammenlignet med førmålene i gjeldende plan.

Feltnavn:	SOSI-kode	Kommentar:	Gjeldende plan:	Etter endring:
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (o_SBS)	1588		54 m <sup>2</sup>	47,6 m <sup>2</sup>
Naust, o_N3	1589		0	280,5 m <sup>2</sup>
Kai (o_KAI1)	2041		402 m <sup>2</sup>	219,0 m <sup>2</sup>
Friluftsmål (o_FRIL1)	5130		0,6 m <sup>2</sup>	0
Småbåthavn (o_SBH)	6230		122 m <sup>2</sup>	40,7 m <sup>2</sup>

SUM			579 m2	588 m2
-----	--	--	--------	--------

### 5.3 Bebyggelse, struktur og tiltak

Som tabellen med arealoversikt ovenfor viser, medfører endringen mindre arronderinger mellom formålene i forhold til gjeldende plan. Deler av kaiarealet er imidlertid foreslått utnyttet til naustformål, som en forlengelse av naustbodene som er regulert langs småbåthavna nordover, for å kunne tilby dette for de nye båt plassene langs o\_KAI1. Nytt område for naustformål o\_N3 åpner for etablering av maksimalt 12 naustboder, hvor to og to boder bygges sammen med mellomrom mellom hver naustgruppe. Bestemmelser i gjeldende plan knyttet til størrelse og utforming videreføres for disse. Totalt legger planendringen til rette for 90 m2 BRA naust med grunnlag i 12 naustboder x 7,5 m2 x 1 etasje = 90 m2 BRA.



Naustbodene skal trekkes inn mot høydedraget, og det er foreslått regulert kai med 3 meter bredde langs sjøen for å sikre allmenhetens tilgjengelighet. Samtidig er det foreslått ny bestemmelse knyttet til at det må etableres et tiltak for å hindre kjøring ut på kaien, og rekkefølgekrav for å sikre realisering av dette.

Byggegrenser mot sjø er sammenfallende med formålsgrensene for o\_N3 o\_KAI1 og o\_SBS4.



*Illustrasjon som viser forslag til tiltak (naturstein og plantekasse) for å hindre kjøring på kaien, og samtidig ikke virker privatiserende.*

### 5.4 Eiendomsforhold

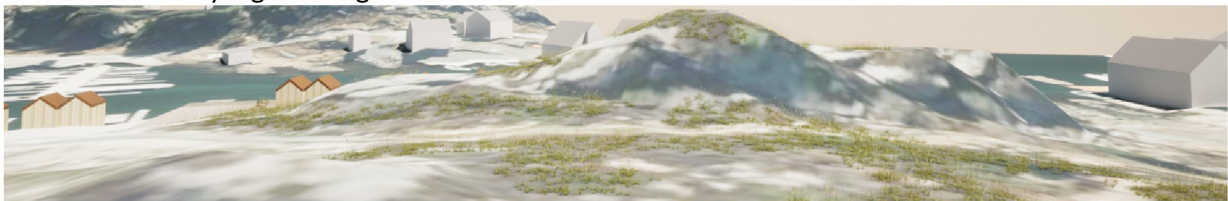
Karmøy kommune er grunneier og området ligger godt innenfor kartfestede eiendomsgrenser på land. Siden det er etablert tiltak ut i sjø bør grensene mot sjø måles opp i forbindelse med søknad om ferdigattest. Dette er innarbeidet som forslag til nytt rekkefølgekrav i bestemmelsene.



Tiltaket med bølgebryter/molo (o\_SBS4) er havnet 3,3 meter lenger ut i sjø og går nå utover midtlinjeprinsippet i sjø, med cirka 1,5 meter. Ortofoto før utbygging viser grunt vann i området langs nordsiden av leden. Ifølge Syre båtforening er det for grunt (ca 0,5 meter) for ferdsel med båt og tiltaket er med det vurdert å ikke få endrede forhold for ferdsel i området. Tiltaket er vurdert å ikke få forringede forhold for eiendommene på andre siden av vika da området fra før er nytt til ferdsel inn og ut av vika, og at tiltaket ikke medfører endrede forhold utover at en får moloen med tilhørende aktivitet på denne noe tettere på. Men det er fremdeles over 20 meter mellom områdene.

### 5.5 Landskap og estetikk

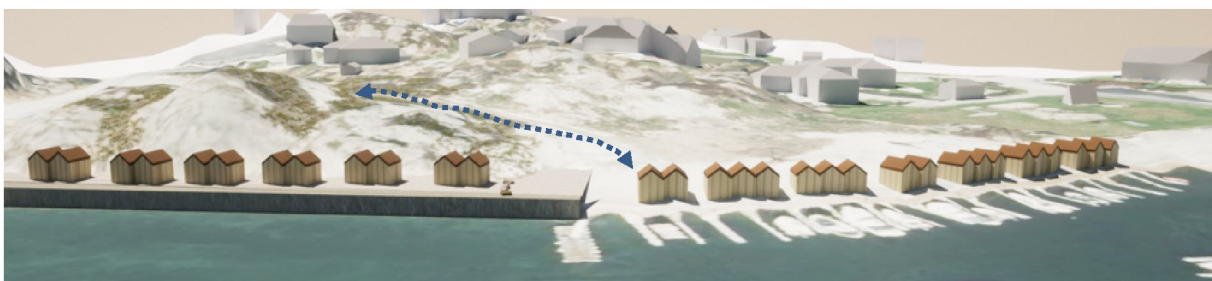
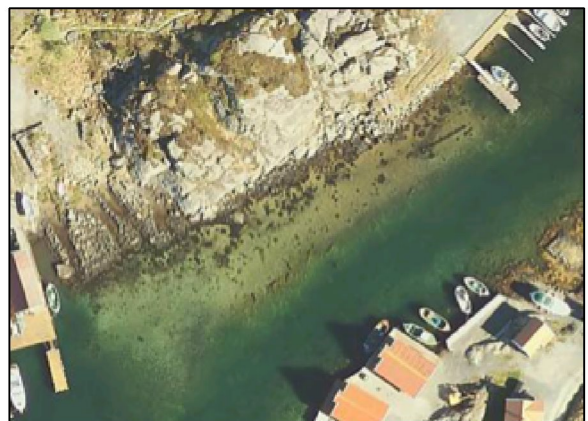
Justeringen av kai og bølgebryter vil ikke medføre merkbare landskapsvirkninger. Naustbodene vil være synlige fra sjøen og andre siden av vika, men bebyggelsen vil skape et naustmiljø tilpasset eksisterende situasjon i vika, og skal utformes tilsvarende slik gjeldende reguleringsplan åpner for. Bygningene skal ha begrenset størrelse og blir liggende skjermet med høydedraget i bakkant og vil derfor være lite synlig fra boligområdet i nord.



Illustrasjon som viser deler av naust nedenfor høydedraget

### 5.6 Friluftsliv

Området som endres ligger innenfor LNF-formål i gjeldende kommuneplan, og forholdene knyttet til dette ble vurdert gjennom KU i tidligere planprosess. Området har med tiltakene i planen blitt mer tilgjengelig, da terrenget hindret tilgangen til sjø tidligere. At det nå legges opp til små naustboder inn mot høydedraget vil ikke medføre negative konsekvenser for tilgjengeligheten eller medføre nedbygging av areal med spesiell verdi. Hele området er offentlig tilgjengelig, og det er sikret god passasje i fremkant av naustene langs sjø. Fra bakenforliggende boligområde går det en sti gjennom friområdet som ikke vil bli berørt av endringen, og høydedraget skjermer naustbodene.



Illustrasjon som viser sti i friområdet, og forslag til nye naustboder til venstre for stien

### 5.7 Universell utforming

Nivåforskjeller og grusdekke gjør at området ikke er tilrettelagt med tanke på universell utforming. Endringen medfører ikke endrede forhold for universell utforming sammenlignet med gjeldende plan.



### **5.8 Barn og unges interesser**

Båthavna er et fint sted for opplevelser og læring, blant annet med krabbefiske fra bryggekanten. Det er opparbeidet en lekeplass i nær tilknytning til båthavna. Endringen medfører ingen negative konsekvenser for barn og unge.

### **5.9 Vurdering etter naturmangfoldlover §§8 - 12**

Natur- og miljøforhold i sjø og på land var et av temaene som ble konsekvensutredet i den gjeldende reguleringsplanen og området ble sjekket ut etter naturmangfoldloven. Det ble konkludert med at det ikke er vurdert å være konflikt mellom tiltaket og de hensynene som Naturmangfoldloven skal ivareta. Reguleringsendringen er ikke vurdert å få endrede forhold med betydning for naturmangfold, og kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig i forhold til tiltakets omfang. Følgelig kommer ikke §§9 – 12 til anvendelse.

### **5.10 Kulturminner**

Kulturminnemyndighet foretok befaring av området i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeidet for den gjeldende reguleringsplanen. Det ble ikke gjort funn innenfor planområdet.

### **5.11 Folkehelse**

Syre båthavn har et godt tilbud som støtter opp om folkehelseperspektivet. Båtforeningen bidrar til samhold og inkludering, og med videreutvikling legges det til rette for at flere kan ta del i det sosiale fellesskapet, skaffe seg båtplass og naustfasiliteter. Området er offentlig tilgjengelig, og ifølge båtforeningen er den nye moloen blitt et populært område for innbyggerne i området i sommerhalvåret hvor det drives med fiske, soling og bading. Området ligger med nærhet til mange boliger.

## Kapittel 6: ROS - analyse

### 6.1 Innledning

I henhold til plan- og bygningsloven §4.3 skal risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) inngå i alle arealplaner. Det er laget ROS-analyse for tema som er aktuelle i forbindelse med denne planendringen. Denne er utarbeidet i tråd med Karmøy kommune sin mal for ROS-analyse. Målet er å identifisere aktuelle uønskede hendelser i planområdet eller som følge av tiltakene i planen. De mulige hendelsene blir deretter vurdert etter risikomatrisen som er et resultat av sannsynlighet og konsekvens:

Konsekvens Sannsynlighet	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig/ en viss fare	3. Betydelig/ kritisk	4. Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5. Svært sannsynlig/ kontinuerlig	5	10	15	20	25
4. Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	4	8	12	16	20
3. Sannsynlig /flere enkelttilfeller	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynlig/ ingen tilfeller	1	2	3	4	5

*Risikomatrise, hentet fra Karmøy kommunes ROS-mal*

### 6.2 Uønskede hendelser

Sjekklisten for uønskede hendelser i Karmøy kommunes mal for ROS-analyse er gjennomgått. Det er vurdert å være to aktuelle uønskede hendelser ved planendringen som vurderes nærmere i denne analysen; vind (bølger) og farled i sjø.

#### *Vind (bølger)*

Gjennom planarbeidet med den gjeldende reguleringsplanen for båthavna, ble det laget en bølgeanalyse for å avklare bølgeforholdene ved Syre båthavn. Det nevnes at det ikke er ønskelig med bølgehøyde over 0,25 m i en småbåthavn, men at det forekommer overskridelse ytterst i viken. Sannsynligheten for bølger over ønskede verdier er derfor vurdert til meget sannsynlig.

I bølgeanalysen er utbyggingen av kai og molo sin påvirkning på bølgeforholdene vurdert. Bølgeanalysen ligger vedlagt saken, og i denne er det lagt til grunn utbygging av kai med en pir omtrent 90° ut fra kaien og 20 meter ut i munningen på vika. Videre legges det til grunn at piren er tenkt pælet (åpen under dekke) og kledd med treskjold i forkant. Analysen omfatter ikke detaljert modellering av tiltakene for vurdering av bølgepåvirkningen, og følgelig vurderes det at en mindre justering av kai og molo ikke medfører endrede forhold for bølger i vika. Retningen på piren er fortsatt ca 90° ut fra kaien langs land. Det som poengteres er at bratte svaberg eller bunnfaste installasjoner kan gi opphav til bølgerrefleksjon, men at dette ikke er et problem i området som er

vurdert. En pir på pæler er vurdert å være avbøtende mot bølgerrefleksjon ved at bølgeenergien passerer og /eller spres. Det er denne oppbygningen som er nyttet på moloen som går ut i vika. Bak den stående trekledningen som viser på fotoet av moloen, er det satt ned 3 betongsøyler med mellomrom slik at vann kan strømme gjennom konstruksjonen. Søylene er fylt med masser inni for stabilitet.

Konsekvensen av den endrede plasseringen er vurdert til ubetydelig, ettersom nøyaktig plassering ikke er vurdert som premissgivende for bølgeforholdene. Følgelig blir risikoen vurdert til akseptabel, se sammenstilling til sist i dette kapittelet.



*foto av moloen som er bygget, kilde: Syre båtforening*

#### *Farled i sjø*

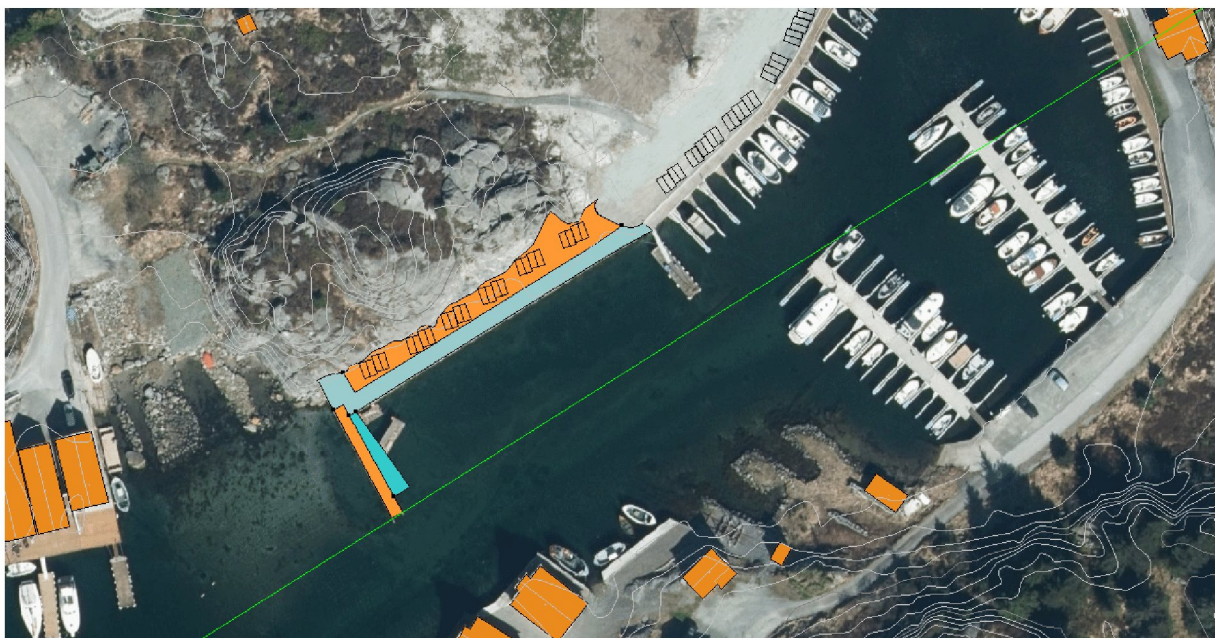
En annen aktuell problemstilling er om ferdselen inn og ut av vika får endrede forhold som følge av kaianleggenes utforming. Den nordlige delen hvor tiltaket med molo er etablert var før utbyggingen for grunt til å ferdes med båt (ca 0,5 meter iflg. båtforeningen). Ortofoto fra 2017 nedenunder viser dette, der blå strek angir utstrekningen i vika på moloen som nå er etablert. Båter inn og ut av vika har før utbygging måttet kjøre på sørsiden av den blå streken av hensyn til dybdeforhold, slik at den etablerte moloen vil ikke få nevneverdige konsekvenser for ferdsel inn og ut av havna.





Ortofoto før etablering av kai og molo, blå strek antyder hvor langt ut i sjø den regulerte moloen går, kilde: norgebilder

Som del av tiltaket med etablering av kai og molo har det blitt mudret for å oppnå tilstrekkelig dybde for å kunne ha båtplasser langs den nye kaien. Ortofoto etter etableringen viser større dybde, og er med på å redusere faren for at båter grunnstøter i havna.



Ortofoto som viser dagens situasjon med etablert molo og dypere sjø. Grønn linje sammenfaller med linjen på ortofotoet fra 2017.

Videre er det manøvreringsbøyer som markerer leden inn og ut av havna der det er stor nok dybde, se foto der manøvreringsbøyer er markert. Som en kan se på foto tatt ytterst på ny molo er området mellom manøvreringsstaken og den nye moloen.





Foto som viser leden (stiplet) og manøvreringsstaker (sirkler) hvor båter skal kjøre inn/ut av havna, kilde: Syre båtforening



Foto som viser sjøbunn mellom etablert molo og manøvreringsstake, kilde: Syre båtforening

Det er forholdsvis mye båttrafikk inn og ut av havna, men sannsynligheten for at tiltaket medfører problem med ferdsel inn og ut av havna er lav. Ved en eventuell hendelse er konsekvensen vurdert å være mindre alvorlig, da det er lav fart og høy oppmerksomhet ved kjøring inn og ut av dette området.

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar
<b>Naturrisiko</b>					
Er området utsatt for, eller kan planen/tiltaket medføre risiko for:					
Vind	x	4	1		Avbøtende tiltak med moloens oppbygning er med på å redusere risiko for uønskede bølgeforhold, dette er ivaretatt i de gjeldende bestemmelsene
<b>Teknisk og sosial infrastruktur</b>					
Kan planen få konsekvenser for:					
Havn kaianlegg, farleder	x	1	2		Akseptabel risiko

### 6.3 Konklusjon

Tiltak som er foreslått er vurdert/omtalt i ROS-analysen til den gjeldende planen, og som den gang ble fulgt opp i plankart og bestemmelser. Det er ikke avdekket nye mulige uønskede hendelser med uakseptabel risiko med den foreslåtte planendringen.

## Kapittel 7: Avsluttende kommentar

Etter etableringen av kai og molo i Syre båthavn ble det avdekket avvik mellom tiltaket i forhold til gjeldende reguleringsplan. I den sammenheng ønsker en nå å justere planen i samsvar med utført tiltak. Tiltaket ble etablert der det var vurdert å være best tilpasset til eksisterende landskapsformasjon, uten at det ble fanget opp at dette var i strid med reguleringsplanen. Gjennom denne planendringen er konsekvensene av denne justeringen belyst og det konkluderes med at tiltaket ikke får nevneverdig konsekvenser for de forhold som anses som relevant å vurdere.

Endringene er stort sett knyttet til plankartet, men det er som følge av disse endringene gjort noen justeringer i bestemmelsene. Maksimale mål på moloen stemmer ikke helt med det etablerte tiltaket, da den er bygd 40 cm smalere og trolig 30 cm lengre enn gjeldende bestemmelser åpner for. Plankartet er nå endret slik at formålet følger yttergrenser på den etablerte moloen, og det er med dette ikke relevant å videreføre de gitte målene. Disse foreslås derfor strøket i forslag til endrede bestemmelser. Byggegrensen er sammenfallende med formåls grensen, og det vil ikke være rom for ytterligere utvidelse av moloen med det foreslåtte reguleringsplanforslaget.

Videre er det lagt inn bestemmelser knyttet til at det i endringen legges opp til et nytt område for naustboder. Bestemmelsene for naustboder i gjeldende plan når det gjelder størrelse og estetikk videreføres for dette området.

Kommunen har også spilt inn behov for rekkefølgekrav knyttet til oppmåling av eiendomsgrenser langs sjø, som følge av de nye tiltakene utover i sjø. Tiltak for å hindre bilkjøring ut på det utvidede



kaiianlegget er også innarbeidet i reviderte bestemmelser, og er tatt med for å sikre intensjonen i den gjeldende planen som ikke tillater kjøring utover kaien som er omfattet av denne endringen. Utover dette er det gjort noen små rettinger/tilføyelser i bestemmelsene som var feil/manglet i de gjeldende bestemmelsene.

## Kapittel 8: Vedlegg

---

### *Bølgeanalyse*