RAPPORT

Detaljregulering for Kvednanesvegen 58

OPPDRAGSGIVER

Bremnes Seashore AS

EMNE

Planbeskrivelse

DATO / REVISJON:	9. juni 2026 / 02
DOKUMENTKODE:	10251741-01-PLAN-RAP-001



Multiconsult

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.

RAPPORT

OPPDRAG	**Detaljregulering for Kvednanesvegen 58**	DOKUMENTKODE	10251741-01-PLAN-RAP-001
EMNE	Planbeskrivelse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Bremnes Seashore AS	OPPDRAGSLEDER	Linda D. Sønstabø
KONTAKTPERSON	Sindre A. Habbestad/Knut Selle	UTARBEIDET AV	Linda D. Sønstabø, Andreas Sveen
		ANSVARLIG ENHET	Energi og industri, Vest

SAMMENDRAG

Formålet med planen er å legge til rette for næringsvirksomhet, blant annet knyttet til oppdrett, og legge til rette for videre utvikling av området til ulike næringsformål, på Tau i Strand kommune. Planområdet reguleres til næringsformål, og tiltaket innebærer samlokalisering av kontor-, lager- og havnefunksjoner for Bremnes Seashore AS. Hensikten er å effektivisere driften ved å samle funksjoner som i dag er spredt på flere lokasjoner.

Planforslaget legger til rette for etablering av ny kai og bølgebryter, oppgradering av innkjørsel med fortau samt gjenbruk av eksisterende bygninger med mulighet for tilbygg. Planområdet inkluderer både land- og sjøarealer, der nordre del reguleres til småbåthavn og parkering, mens sørlige deler reguleres til næringsformål. Planen bygger videre på eksisterende arealbruk og infrastruktur, og vurderes å være i tråd med overordnede strategier for lokal næringsutvikling og effektiv arealutnyttelse.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
02	09.06.2026	Revidert planforslag etter offentlig ettersyn	Linda D. Sønstabø, Andreas Sveen	Andreas Sveen	Linda D. Sønstabø
01	09.03.2026	Revidert planforslag til offentlig ettersyn	Linda D. Sønstabø, Andreas Sveen	Andreas Sveen	Linda D. Sønstabø
00	11.12.2025	Planforslag til førstegangsbehandling	Linda D. Sønstabø, Andreas Sveen	Linn Rydningen	Linda D. Sønstabø

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Sammendrag 6
2 Bakgrunn for planarbeidet 7
2.1 Hensikten med planen 7
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold 7
2.3 Krav om konsekvensutredning 7
3 Planprosessen, medvirkning 8
3.1 Varsel om oppstart 8
3.2 Medvirkningsprosessen 8
4 Planstatus og rammebetingelser 9
4.1 Statlige retningslinjer og overordnede planer 9
4.2 Gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner 10
4.2.1 Kommuneplan 10
4.2.2 Reguleringsplan 10
4.2.3 Tilgrensende reguleringsplaner 11
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold 13
5.1 Planområdets beliggenhet, eksisterende forhold og avgrensning 13
5.2 Stedes karakter, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 14
5.3 Kulturminner og kulturmiljø 15
5.4 Naturmangfold 17
5.5 Trafikkforhold 17
5.6 Teknisk infrastruktur 18
5.7 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) 20
6 Beskrivelse av planforslaget 21
6.1 Planlagt arealbruk 21
6.1.1 Reguleringsformål 22
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål 22
6.2.1 Næringsbebyggelse (1300) 22
6.2.2 Kjøreveg (2011) 22
6.2.3 Fortau (2012) 23
6.2.4 Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018) 23
6.2.5 Annen veggrunn – grøntareal (2019) 23
6.2.6 Kai (2041) 23
6.2.7 Molo (2044) 23
6.2.8 Parkering (2080) 24
6.2.9 Ferdsel (6100) 24
6.2.10 Havneområde i sjø (6220) 24
6.2.11 Småbåthavn (6230) 24
6.2.12 Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900) 25
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming 25
6.3.1 Bebyggelsens høyde 26
6.4 Grad av utnytting 28
6.4.1 Antall arbeidsplasser, antall m^2 næringsarealer. 28
6.5 Parkering 28
6.6 Tilknytning til infrastruktur 28
6.7 Trafikkløsninger (trafikk og mobilitetsplan) 29
6.7.1 Kjøreadkomst 29
6.7.2 Parkering 30
6.7.3 Varelevering 30
6.7.4 Tilgjengelighet for gående og syklende 30
6.8 Kaianlegg og bølgebryter 30
6.9 Miljøoppfølging 32
6.10 Marine kulturminner 33
7 Virkninger og konsekvenser av planforslaget 34
7.1 Avvik fra overordnede planer 34
7.2 Stedes karakter, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 34
7.3 Marine kulturminner og marinarkeologi 35
7.4 Naturmangfold og biologisk mangfold 35

7.5 Vegforhold og trafikk....36
7.6 Teknisk infrastruktur....36
7.7 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater....36
7.8 Næring....37
7.9 Interessemotsetninger....37
7.10 Avveininger av konsekvenser /virkninger....37
8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse....38
9 Gjennomføring....39
10 Oppsummering (avsluttende kommentar)....39
11 Referanser....39

1 Sammendrag

Tabell 1-1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Bydel/område	Tau, strand kommune
Gårdsnavn /adresse	Kvednanesvegen 58
Gårdsnr./bruksnr.	Gnr. 16 bnr. 38, med deler av bnr. 85, 99, 100, 147 og 167
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	PlanID 88-1 Parkeringsplass ved Tau fergekai
Tiltakshaver (vår oppdragsgiver)	Bremnes Seashore AS
Grunneiere (sentrale)	Bremnes Seashore AS og Strand kommune
Forslagstiller /Plankonsulent	Multiconsult Norge AS
Ny plans hovedformål	Næringsbebyggelse
Planområdets areal i daa	14,3 daa
Grad av utnytting	40 %
Ant. nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	Uendret, samme som gjeldende plan
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder, o. l.)	Småbåthavn, forstyrrelse av fuglelivet
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	n
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	n
Kunngjøring oppstart, dato	Kunngjort Strandabuen 17. januar 2024
Fullstendig planforslag mottatt, dato	11.10.2025
Informasjonsmøte avholdt (j/n)	n

2 Bakgrunn for planarbeidet

Komplett planforslag er innsendt 03.11.2025 av Multiconsult Norge AS på vegne av forslagstiller Bremnes Seashore AS. Planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-3.

Planforslaget ble behandlet i Forvaltningsutvalget 04.02.2026, der kommunedirektøren la fram følgende innstilling:

Strand kommune legger ut det foreliggende planforslaget til offentlig ettersyn når følgende utredninger foreligger:

1. *Støyvurdering som gjør rede for hvordan berørte boligeiendommer, kan få tilfredsstillende støynivå*
2. *Vind- og bølgeanalyse for småbåthavna*

Denne innstillingen ble fulgt opp i kommunens brev av 10.02.2026, hvor kommunen ber om at de manglende utredningene oversendes før planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn.

De etterspurte utredningene er nå gjennomført, og plandokumentene er revidert i tråd med kommunedirektørens innstilling. Revidert planmateriale oversendes derfor til kommunen for utlegging til offentlig ettersyn.

Planforslaget er videre revidert etter offentlig ettersyn for å følge opp mottatte uttalelser fra berørte myndigheter. ROS-analyse og reguleringsbestemmelser er oppdatert som del av denne revisjonen.

2.1 Hensikten med planen

Planen skal etablere en landbase der Bremnes Seashore AS kan samle drift, administrasjon og havnefunksjoner blant annet for sin oppdrettsvirksomhet i regionen. Dette vil effektivisere driften ved å samle funksjoner som i dag er spredd på flere steder. Planen legger også til rette for ny kai og bølgebryter, samt forbedring av tilkomstvei med fortau. Området er i dag regulert til næringsformål, og tiltaket innebærer hovedsakelig en videreutvikling med noe nybygging, samtidig som eksisterende bygg skal bevares og gjenbrukes.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller og tiltakshaver er Bremnes Seashore AS. Plankonsulent er Multiconsult Norge AS. Planområdet omfatter hovedsakelig eiendommen Kvednanesvegen 58 (gnr. 16 bnr. 38) og deler av tilgrensende bnr. 85, 99, 100, 147 og 167.

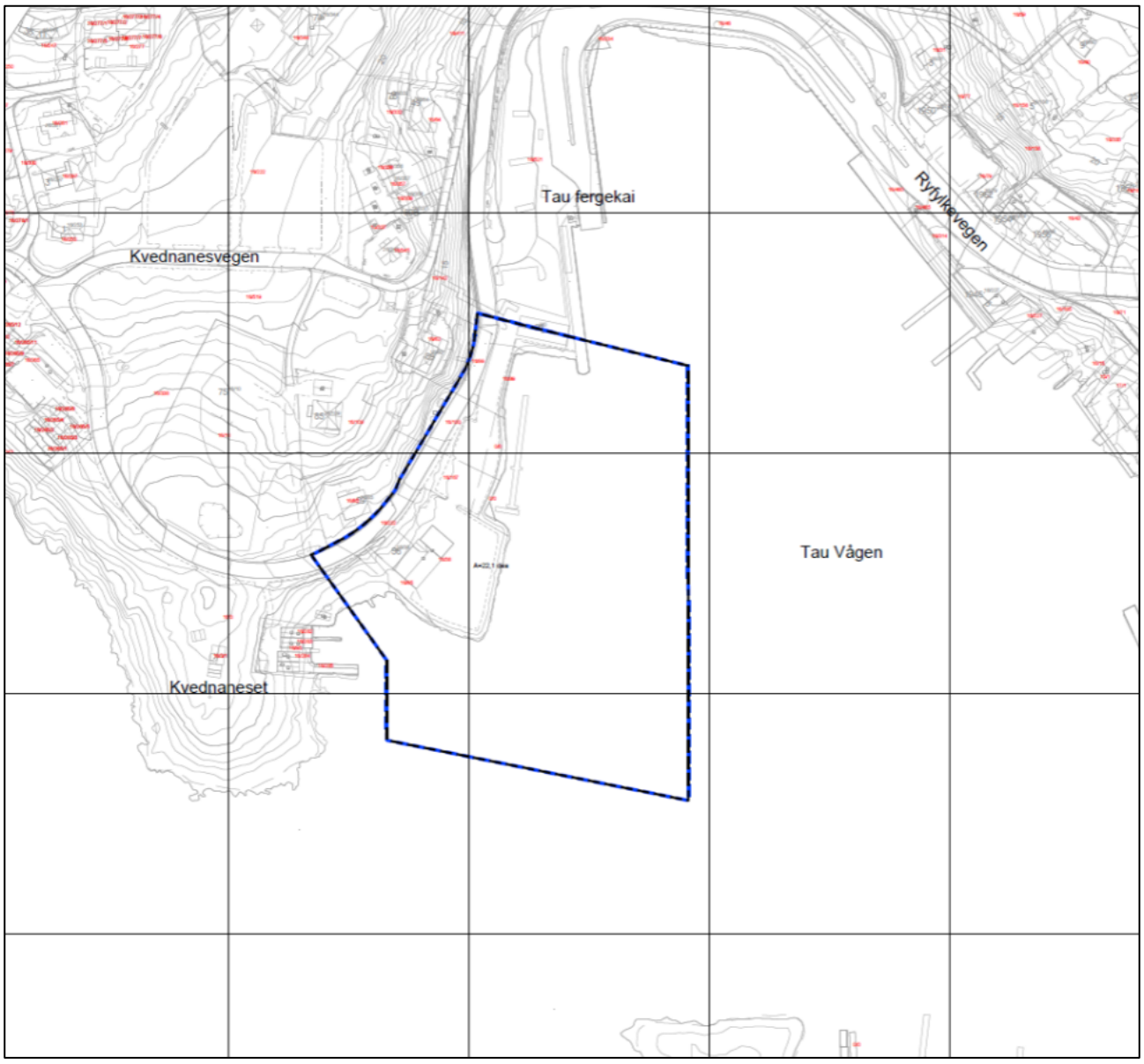
2.3 Krav om konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert etter forskrift om konsekvensutredning, og det er konkludert med at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning.

3 Planprosessen, medvirkning

3.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart ble kunngjort i Strandabuen den 17. januar 2024 og på Multiconsults nettsider. Berørte grunneiere, naboer og offentlige instanser ble varslet per brev 11. januar 2024.



Figur 3-1: Varslingsgrense.

3.2 Medvirkningsprosessen

Totalt 13 merknader kom inn i forbindelse med kunngjøring av planoppstart, hvorav 5 var fra private og 8 fra offentlige instanser. Merknadene er oppsummert i eget vedlegg og er blitt hensyntatt i planarbeidet hvor det er vurdert relevant.

Merknader er oppsummert i eget vedlegg (1).

Planforslaget ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 26. mars til 15. mai 2026. Det kom inn fire uttalelser fra offentlige myndigheter i høringsperioden, herunder innsigelse fra Statsforvalteren. Merknadene er oppsummert og vurdert i eget merknadshefte. Planforslaget er

revidert på bakgrunn av uttalelsene, med oppdatering av blant annet ROS-analyse og reguleringsbestemmelser.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Statlige retningslinjer og overordnede planer

Planforslaget er utarbeidet i tråd med gjeldende statlige og regionale føringer for arealbruk, samfunnsutvikling og næringslokalisering. Følgende nasjonale og regionale styringsdokumenter er relevante for vurdering av planforslaget:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP, Kgl. res. 26.09.2014)

Retningslinjene har som mål å bidra til bærekraftig by- og tettstedsutvikling, effektiv arealbruk og reduksjon av transportbehov og klimagassutslipp. I planarbeidet er det lagt vekt på å samlokalisere næringsrelaterte funksjoner (kontor, lager, kai) for å redusere transport mellom anleggene og bidra til mer effektiv logistikk. Det legges også opp til forbedret adkomst for myke trafikanter med nytt fortau, i tråd med statlige føringer om trafikksikkerhet og universell utforming.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (Kgl. res. 04.09.2009)

Disse retningslinjene fremhever betydningen av arealplanlegging som virkemiddel for å redusere klimagassutslipp og tilrettelegge for klimatilpasning. Planforslaget legger til rette for gjenbruk av eksisterende bygningsmasse og samlokalisering av funksjoner, noe som vil redusere energibehov til nybygg og transport. Videre vurderes det ikke å være konflikt med flom- eller stormflosoner, men dette er nærmere belyst i gjennomført ROS-analyse.

Regionalplan for Jæren 2013–2040

Regionalplanen legger føringer for arealforvaltning, næringsutvikling, landbruk og transport. I planen fremheves viktigheten av bærekraftig vekst i tettstedene og samordnet utvikling av bolig og næring. Tiltaket er i tråd med denne strategien ved at det styrker den marine næringen i Strand kommune, basert på eksisterende infrastruktur og lokal arbeidskraft.

Strategisk næringsplan for Strand kommune 2015–2025

Planen vektlegger utvikling og styrking av havbruk, reiseliv og tilrettelegging for lokale arbeidsplasser. Bremnes Seashore er en sentral aktør i næringslivet i kommunen, og etablering av landbasen vil styrke grunnlaget for lokal verdiskaping og næringsutvikling. Ved å etablere et samlokalisert driftsanlegg ved Tau, bidrar tiltaket til å oppfylle målsetningene i den lokale næringsstrategien.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023–2027)

Disse forventningene uttrykker regjeringens prioriteringer for samfunnsutviklingen i planperioden. Blant de prioriterte temaene er klimatilpasning, sirkulærøkonomi, bærekraftig arealbruk og styrking av lokalsamfunn. Planforslaget legger vekt på gjenbruk, fortetting og forbedret trafikksikkerhet og følger dermed intensjonen i de nasjonale forventningene.

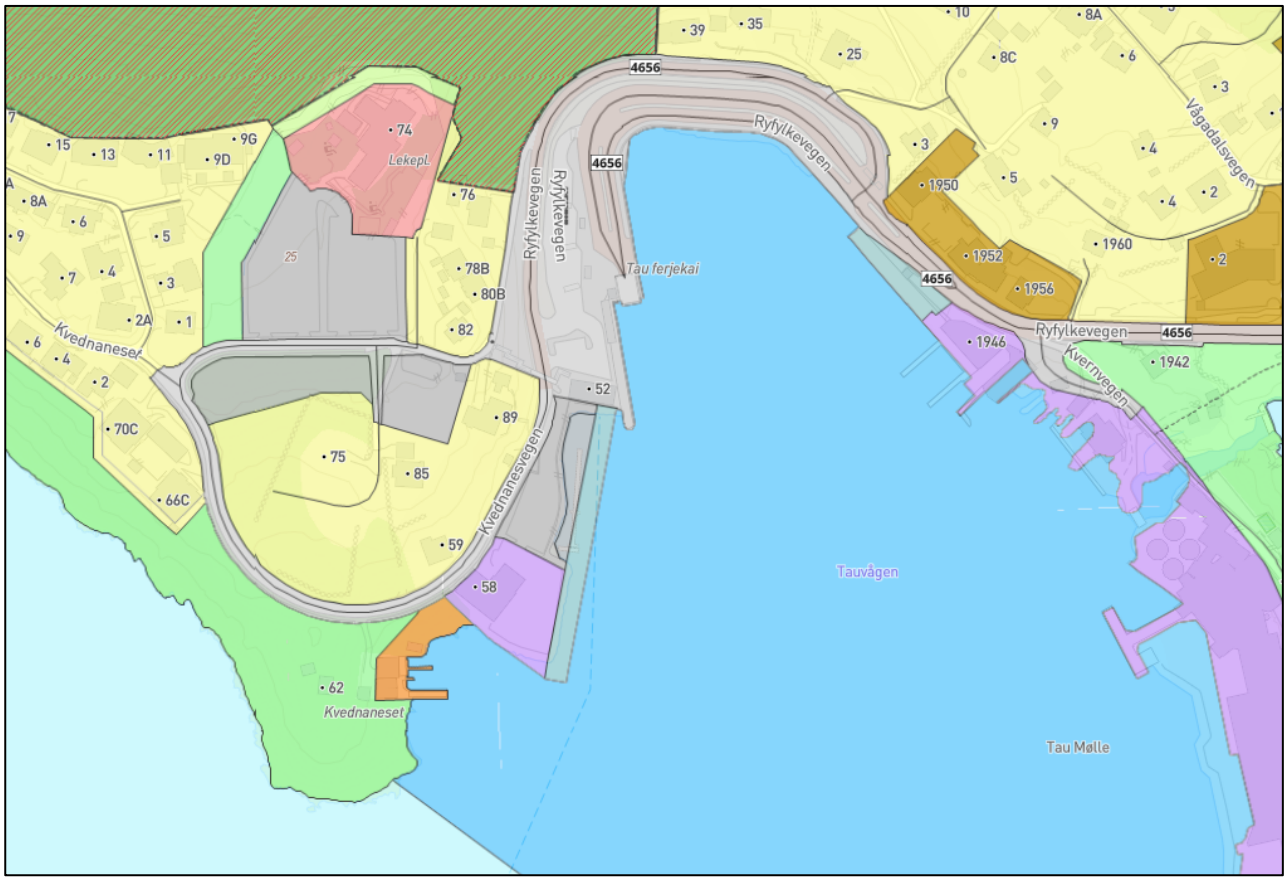
Oppsummering:

Planarbeidet vurderes å være i tråd med overordnede nasjonale og regionale føringer ved at det blant annet legges til rette for effektiv utnyttelse av eksisterende arealer, samordning av transport og næringsfunksjoner, og styrking av lokalt næringsliv med lav miljøpåvirkning.

4.2 Gjeldende kommuneplan og reguleringsplaner

4.2.1 Kommuneplan

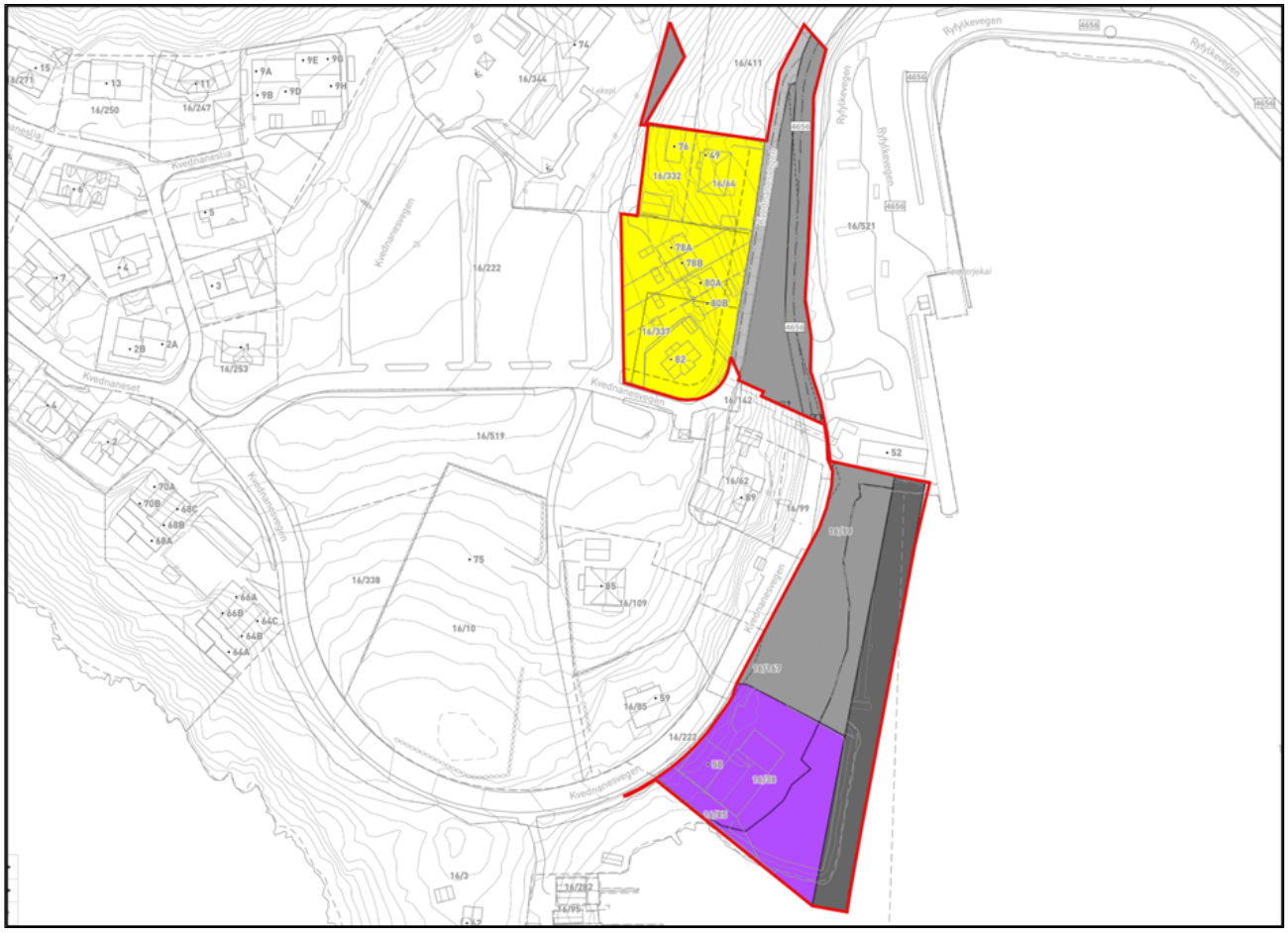
I kommuneplanen for Strand kommune (vedtatt 2012) er planområdet avsatt til næring, kai og parkering. Området er også vist som havn (lyseblå), ferdsel (blå), samt næring og vei (lilla og grå) i arealdelen. Dette samsvarer med intensjonen om å videreutvikle området rundt Tau fergekai til transportrelaterte og næringsrettede formål.



Figur 4-1 Utsnitt av KPA areadel. Lilla er næring, parkering og vei (grå), havn (lyseblå), samt ferdsel (blå). Kilde: Kommunekart.no

4.2.2 Reguleringsplan

Gjeldende reguleringsplan for området er «Parkeringsplass ved Tau fergekai» (PlanID 1130_88-1), vedtatt i 1988. Denne regulerer området til næring/industri, parkering og kai, og danner det formelle plangrunnlaget for videre utvikling.



Figur 4-2 Reguleringsplan «Parkeringsplass ved Tau fergekai» 1130_88-1. Kilde: kommunekart.com.

4.2.3 Tilgrensende reguleringsplaner

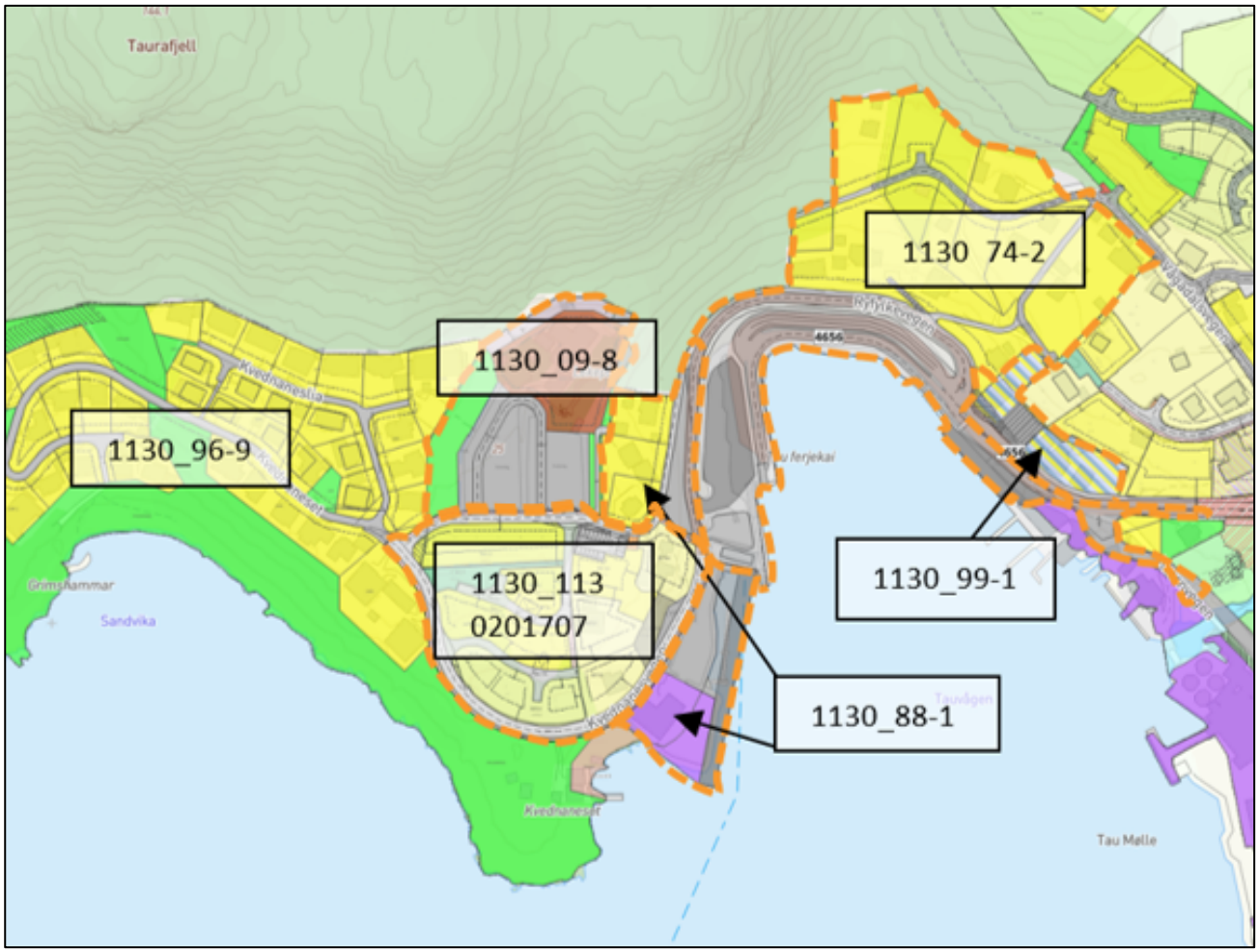
Vest: Reguleringsplan for Kvednaneset (planID 1130_96-9), vedtatt 27.11.1996. Planen regulerer boligbebyggelse, grønnstruktur, veg og nøst.

Nord: Detaljregulering for Kvednanesvegen 75 (planID 1130_1130201707), vedtatt 20.02.2019. Formålet er å legge til rette for boligbebyggelse med tilhørende anlegg, infrastruktur, lekeplasser og friområder.

Nordøst: Reguleringsplan for Tau sentrum (planID 1130_74-2), vedtatt 17.09.1974. Planen omfatter veger, gangveger og boligområder.

Nordvest: Reguleringsplan for barnehage på Kvednaneset (planID 1130_09-8), vedtatt 10.06.2009. Planen tilrettelegger for barnehage, romslig parkeringsplass og friområde.

Øst: Reguleringsplan forretnings- og boligområde ved Tau kai (planID 1130_99-1), vedtatt 05.05.1999. Planen regulerer kombinert formål bolig, forretning, kontor samt deler av Ryfylkevegen.



Figur 4-3: Tilgrensende planer planID vist i tekstbokser. Kilde: kommunekart.com/Multiconsult.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Planområdets beliggenhet, eksisterende forhold og avgrensning

Planområdet ligger på Tau i Strand kommune, nordøst for Stavanger og nordvest for Jørpeland, se Figur 5.1. Området befinner seg på vestsiden av Tauvågen, sør for tidligere Tau ferjekai og i direkte tilknytning til dagens hurtigbåtterminal. Planområdet har en strategisk og sentral plassering i tettstedet Tau, med nærhet til viktige transportårer som Ryfylkevegen (fv. 4656), sjøtransport og tilgrensende sentrumsfunksjoner.

Eksisterende forhold

Området er i dag i bruk som parkeringsareal og kaiområde, og er i hovedsak preget av følgende funksjoner:

- **Parkering**: Store deler av landarealet benyttes til offentlig parkering, opprinnelig knyttet til ferjedriften over fjorden og nå i bruk for reisende med hurtigbåt og tilgrensende næringsformål.
- **Kai og havneinfrastruktur**: Området har etablert kaifront med tilrettelegging for båttrafikk og ferdsel, inkludert teknisk infrastruktur og anlegg.
- **Næringsareal**: Det finnes enkelte bygninger og strukturer knyttet til næring/industri samt drift av kai.
- **Trafikk og adkomst**: Området har direkte adkomst fra Ryfylkevegen, med etablert vei- og gangsystem som gir god tilknytning til nærliggende boligområder og sentrum.
- **Vegetasjon og åpne arealer:** Mindre partier av området er ubebygd eller består av restareal med sparsom vegetasjon.



Figur 5-1 Oversiktskart. Tau er merket med rød dråpe. Kilde: Norgeskart

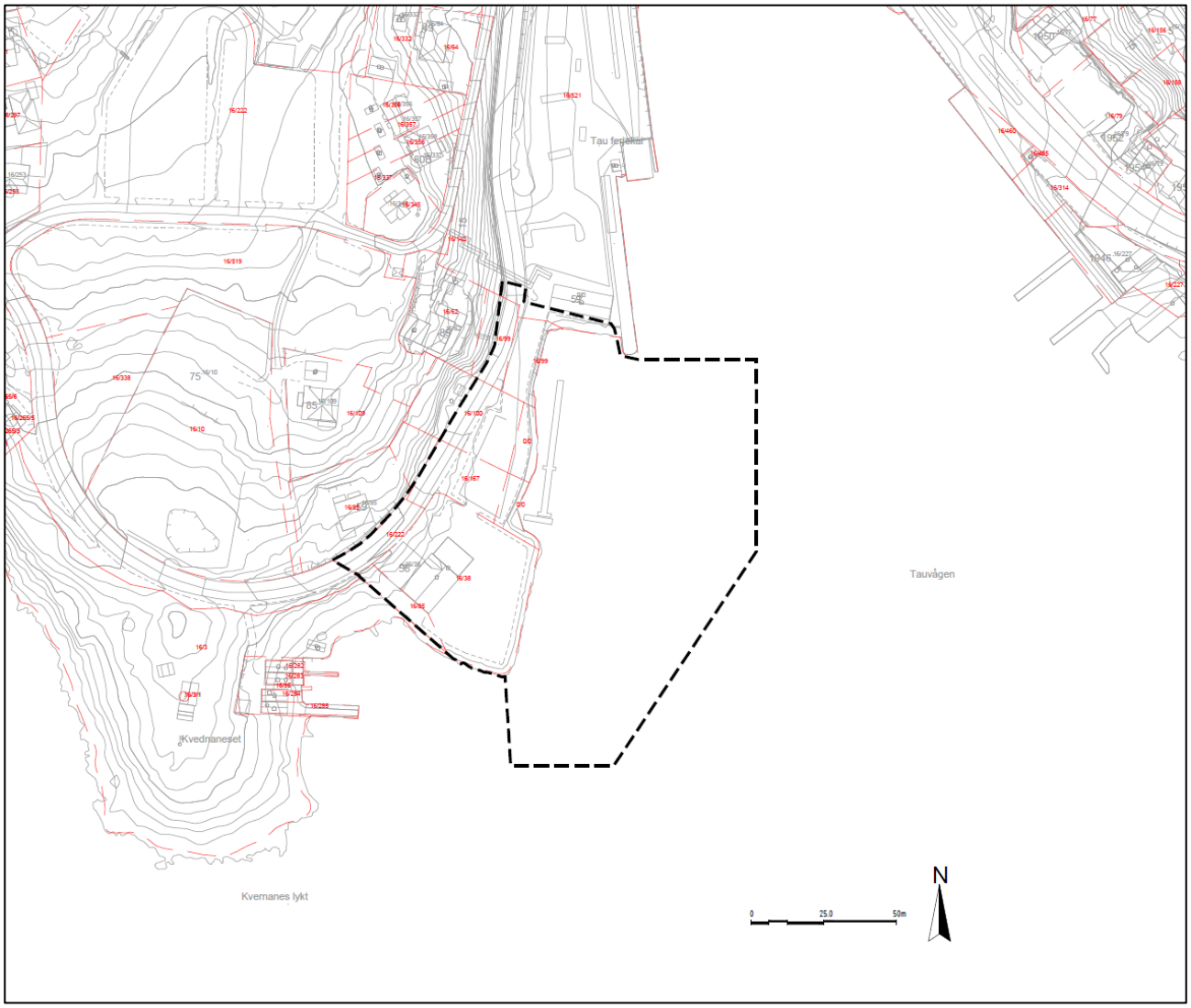
Avgrensning

Planområdet dekker både land- og sjøareal og utgjør et areal på ca. 14,3 daa, og avgrenses av følgende:

- I nord mot tidligere ferjekaiplass og parkeringsarealer
- I øst mot Ryfylkevegen (fv. 4656) og tettbebyggelsen i Tau sentrum
- I sør av sjøarealene i Tauvågen/Hidlefjorden
- I vest mot småbåthavn, grøntstruktur og tilgrensende næringsarealer

Avgrensningen er satt slik at den inkluderer hele det aktuelle kaiområdet med nødvendige tilgrensende landarealer for å muliggjøre framtidig utvikling og gi en funksjonell helhet.

Avgrensning av området er vist i Figur 5-2.



Figur 5-2: Endelig plangrense.

5.2 Stedes karakter, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet har en variert og småskala struktur uten en tydelig enhetlig bygningstype. Langs vågen dominerer sjørelatert virksomhet og industribygg, mens bakenforliggende områder i hovedsak består av boligbebyggelse. Deler av området er etablert på utfylling i sjø, noe som gir planområdet en tydelig sammenblanding av natur og teknisk infrastruktur.

Selve området fremstår i dag som et tidligere industrianlegg med flere bygninger i noe forfall, kombinert med områder for utendørs lagring. Det er delvis bebygd, med eksisterende kaianlegg, parkeringsplasser og tilkomstvei fra Kvednanesvegen.

På motsatt side av vågen ligger Tau Mølle, et viktig kulturminne med flere SEFRAK-registrerte bygg, som planlegges videreutviklet til det såkalte Mølleparken.

Tilstøtende arealer inkluderer en rekke naustrekker langs sjøen mot vest, samt en bukt som rammer inn området. Planområdet avgrenses av bebyggelse og parkeringsarealer, og i østenden ligger bygg og kaianlegg til ferjeterminalen. I områdets bakside finnes også spredt boligbebyggelse, hovedsakelig i form av eneboliger.



Figur 5-3: Eksisterende bygninger i bakkant av gruset flate etablert på sjøfylling. Foto: Multiconsult

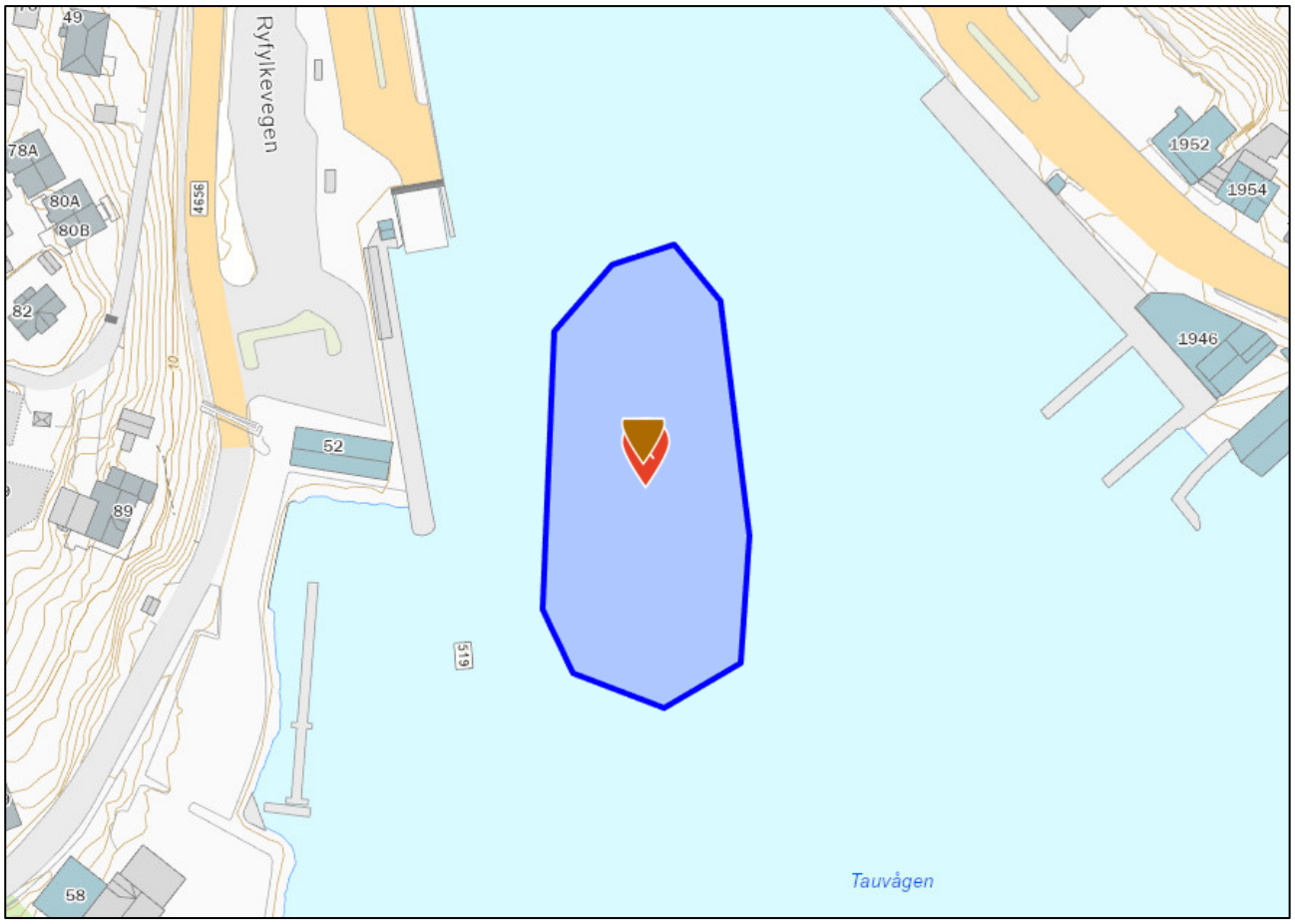


Figur 5-4: Planområde med omgivelser. Bildet er tatt fra motsatt side av vågen. Foto: Multiconsult.

5.3 Kulturminner og kulturmiljø

I Tauvågen, delvis innenfor planområdet, befinner det seg et automatisk fredet kulturminne under vann, se Figur 5-5. Det ble gjennomført arkeologiske registreringer i forbindelse med planarbeidet 21.03.2024, 31.05.2024 og 20.11.2024. Her ble det gjort funn av keramikk som det er konstatert at

stammer fra Flisevraket, som er et av de mest interessante funnene i regionen. Rapporten er tilgjengelig som vedlegg (2).



Figur 5-5: Automatisk fredet kulturminne under vann. Kilde: Kulturminnesøk.no

Tau Mølle, gamle Tou Mølle, Mølleparken og Villa Tou ligger utenfor planområdet, men innenfor influensområdet, og utgjør et kulturmiljø av stor industrihistorisk verdi, se Figur 5-6. Tau Mølle er et stort, hvitt industribygg langs Taura-fossen, opprinnelig bygget som handelsmølle tidlig på 1900-tallet, mens gamle Tou Mølle består av tre bevarte kvernhus fra 1855. Mølleparken og Villa Tou, som brukes til lokale arrangementer, gir området både rekreasjons- og kulturverdi.

Kulturmiljøet er foreslått regulert som hensynssone H570 i kommuneplanen (under arbeid). Nye tiltak i planområdet bør vurderes med hensyn til visuelle forbindelser, landskapsmessige sammenhenger og kulturhistorisk kontekst i influensområdet.



Figur 5-6: Tou Mølle. Kilde: strandhistorie.no

5.4 Naturmangfold

Planområdet ligger i et kystnært område med flat topografi og noe sjøfylling. Vegetasjonen er begrenset, med små innslag av lavtvoksende planter langs land. Det finnes ingen registrerte verneområder eller spesielle naturtyper innenfor planavgrensningen.

I Tauvågen er det registrert forekomster av Ærfugl, som er en sårbar og truet art, og som trolig har reproduksjon i området. Det er også registrert Gråmåke og Sothøne, som er kategorisert som sårbare i Artsdatabanken. Dyrelivet ellers består av arter som er vanlige i kyst- og havnemiljøer, uten kjente forekomster av andre truede eller sårbare arter.

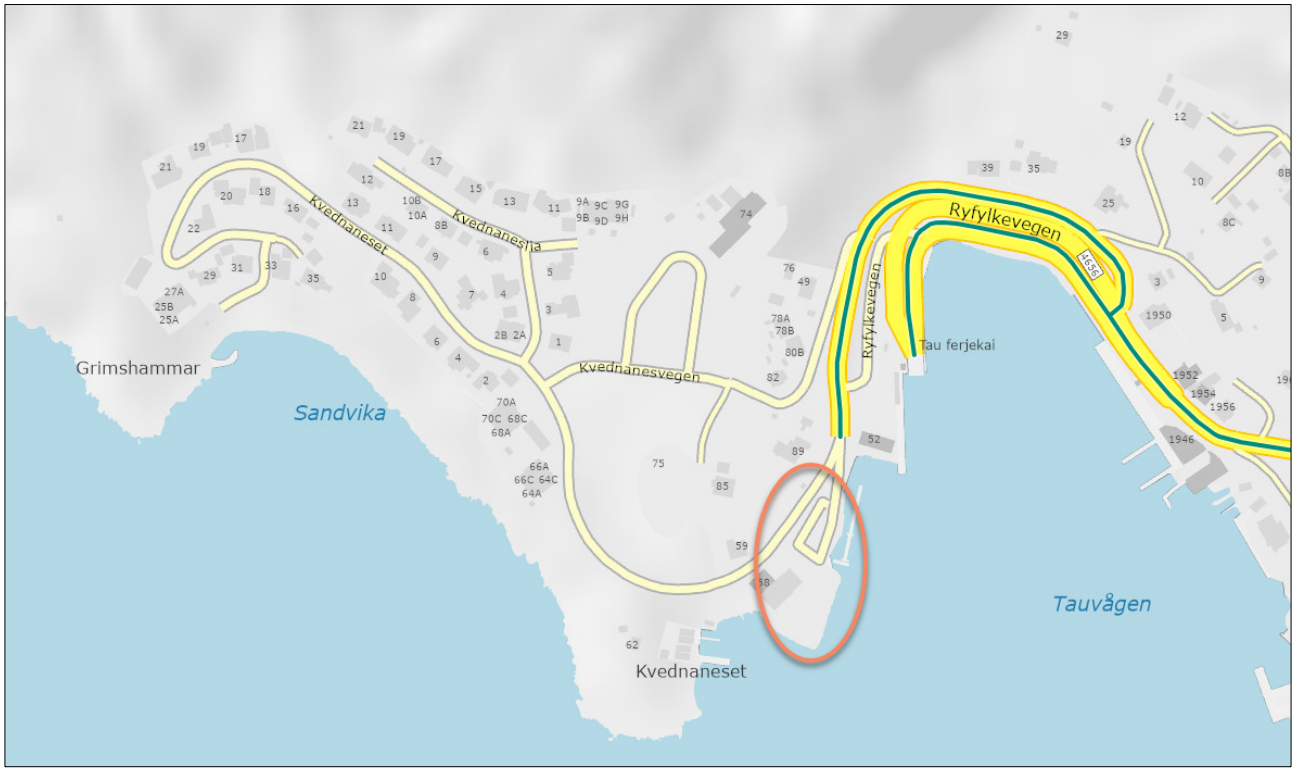
Det er utarbeidet et naturmangfoldsnotat i forbindelse med planarbeidet, som er tilgjengelig som vedlegg (3). Den største naturverdien anses å være Tauvågen som vinteroppholdsområde for rødlistede sjøfugl.

5.5 Trafikkforhold

Planområdet ligger i forlengelsen av Ryfylkeveien, fylkesvei 4656, med tilkomst via kommunal vei. I følge vegkart.no er ÅDT, total, på 1200/1400, hvorav 15% andel lange kjøretøy. Måling er fra 2024 og et erfaringsbasert estimat (4).Veien fungerer hovedsakelig som tilkomst til næringsområdet og omkringliggende boligområder, med begrenset gjennomgangstrafikk.

Det er etablert parkeringsplasser knyttet til planområdet, med tilrettelegging for varelevering og biladkomst. Gang- og sykkelveinettet er begrenset i området. Nord for planområdet har Kolumbus flere bussholdeplasser, i tillegg til en hurtigbåtkai og en ferjekai.

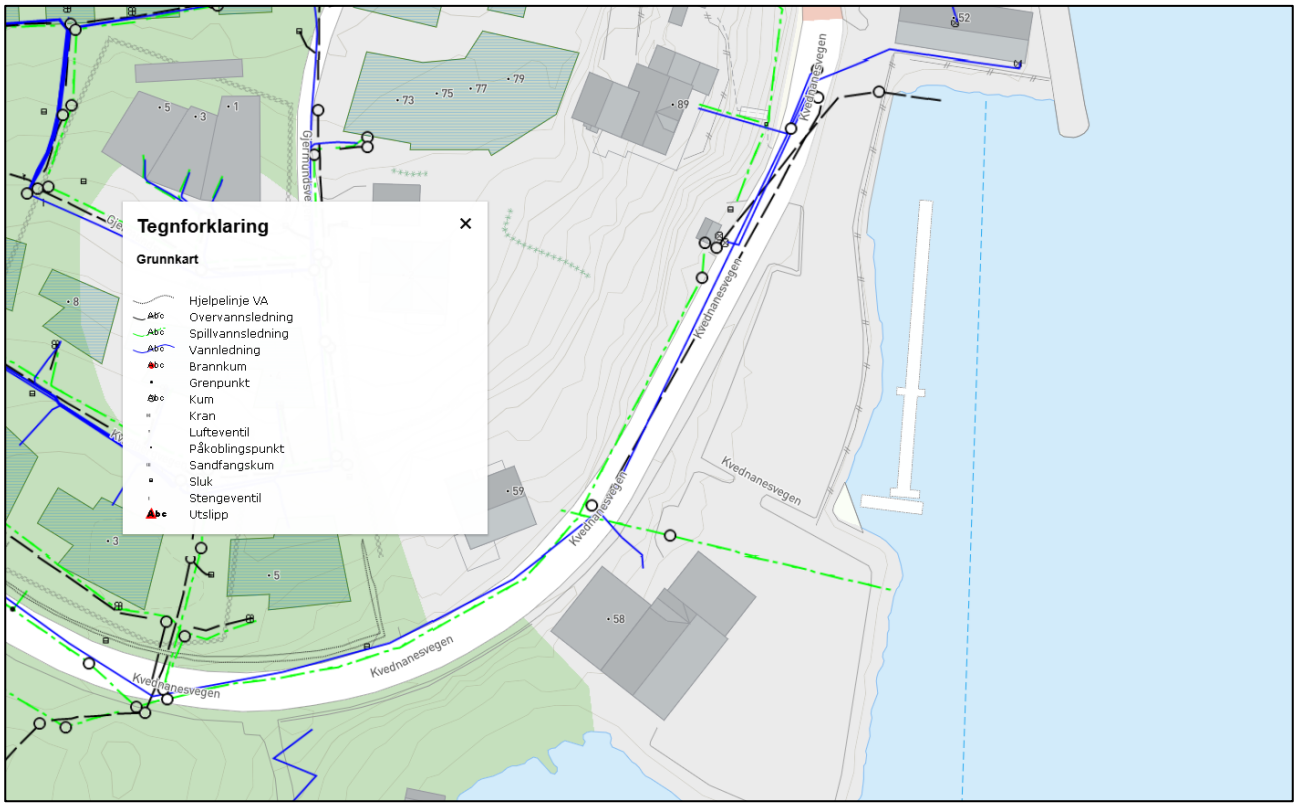
I planarbeidet inngår tiltak for å forbedre krysset inn til næringsområdet fra kommunal vei, med mål om å bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for både kjøretøy og myke trafikanter.



Figur 5-7 Utsnitt av vegkart. Planområdet merket med rødt. Kilde: Vegdata.

5.6 Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet er det overvanns-, vann-, og spillvannsledninger i tillegg til kummer, se Figur 5-8. Overvannsledningene driftes og eies av kommunen, mens det er både kommunale og private vann- og spillvannsledninger.



Figur 5-8: Oversikt over vann og avløp i området. Kilde: kommunekart.com

Det er en trafostasjon som ligger utenfor plangrensen på vestsiden av Kvednanesvegen, se Figur 5-9.



Figur 5-9: Trafostasjon i nærheten av planområdet.

5.7 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Planområdet ved Tau ligger delvis på sjøfylling og grenser til sjøen, noe som innebærer visse risikofaktorer knyttet til grunnforhold, miljø og klima som er vurdert som mest relevante innledningsvis i planarbeidet:

- Flom og stormflo: Planområdet kan være utsatt for oversvømmelser ved ekstreme værforhold, særlig ved stormflo. Det er per i dag ingen tilpasninger for økt havnivå eller mer intense værhendelser.
- Grunnforhold: Det er ingen kjent kvikkleire i området, men det er en mulighet for sprøbruddsmateriale da tiltaksområdet er under marin grense

Det er ikke identifisert vesentlige risiko- eller sårbarhetsforhold knyttet til dagens situasjon innenfor planområdet, utover forhold som er vanlige for denne typen arealbruk. Det vises til nærmere omtale av gjennomført ROS-analyse i kapittel 8 og ROS-analysen i sin helhet som følger som vedlegg til planbeskrivelsen (5).

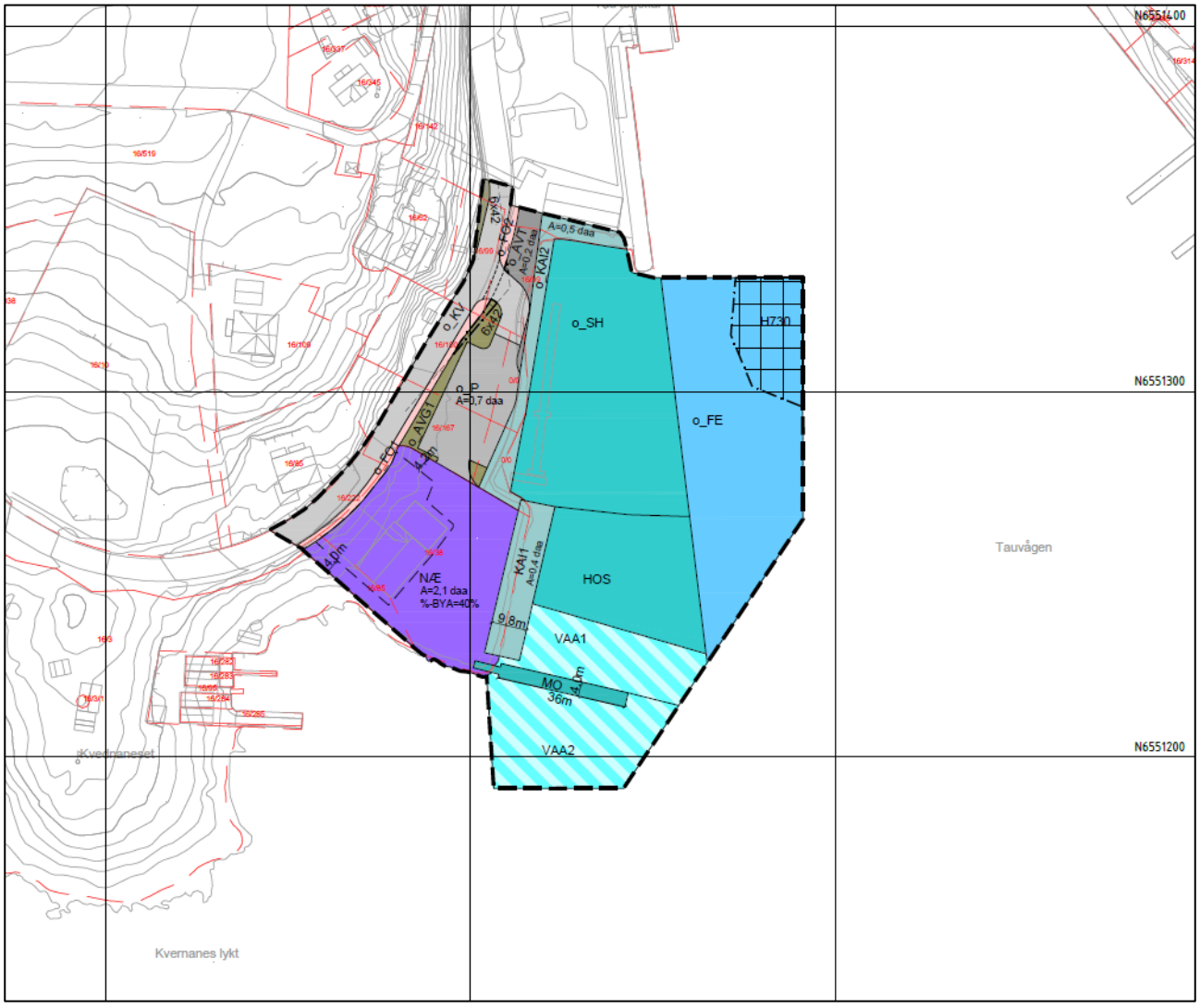
6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Eiendommen brukes i dag til næringsvirksomhet, blant annet knyttet til oppdrett, og planforslaget legger til rette for videre utvikling av området til ulike næringsformål. Eksisterende bygninger vil fortsatt benyttes til kontor, verksted og lager, samtidig som det planlegges en ny lagerbygning bak dagens bebyggelse.

Det planlegges kai og molo for trygg havnedrift, og interne trafikkarealer, parkering og innkjørsel skal tilpasses for å ivareta både sikkerhet og funksjonalitet. Enkelte områder rundt bebyggelsen avsettes til nødvendig grøntstruktur i tilknytning til parkering og kommunal vei. Småbåthavnen (o_SH) er vist i planen, men skal ikke etableres av Bremnes Seashore AS. Tiltakshaver for småbåthavnen er kommunen.

Planforslaget legger til rette for fleksibel fremtidig bruk, slik at eiendommen kan brukes både til oppdrettsrelatert virksomhet og til andre typer næringsaktivitet som er forenlige med områdets karakter og funksjon.



Figur 6-1: Plankart.

6.1.1 Reguleringsformål

Formål	SOSI-kode	Kortform	Areal (daa)
§ 12-5. Nr. 1 – Bygninger og anlegg			
Næringsbebyggelse	1300	NÆ	2,1
§ 12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
Kjøreveg	2011	KV	0,9
Fortau	2012	FO	0,2
Annen veggrunn-tekniske anlegg	2018	AVT	0,2
Annen veggrunn-grøntareal	2018	AVG	0,2
Kai	2041	KAI	0,9
Molo	2044	MO	0,2
Parkering	2080	P	0,7
§ 12-5. Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone			
Ferdsel	6100	FE	2,9
Havneområde i sjø	6220	HOS	1,3
Småbåthavn	6230	SH	2,8
Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål	6900	VAA	2,0
§ 12-6 Hensynssoner			
Frisikt	140	H140	0,0
Båndlegging etter lov om kulturminne	730	H730	0,6

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Næringsbebyggelse (1300)

Formålet næringsbebyggelse omfatter arealer avsatt til bygg og anlegg for næringsvirksomhet blant annet knyttet til landbaseanlegget for oppdrettsnæringen. Dette inkluderer eksisterende bygg som skal benyttes til kontor, verksted og lager, samt ny lagerbygning planlagt i bakkant av eksisterende bebyggelse. Arealet er tilrettelagt for drift, administrasjon og logistikk knyttet til oppdrettsaktivitetene, og skal bidra til effektiv og sikker håndtering av båter, utstyr og materiell. Bygningene skal også ivareta hensyn til trafikksikkerhet og universell utforming.

6.2.2 Kjøreveg (2011)

Formålet kjøreveg omfatter interne veger og adkomstveier som sikrer trygg og effektiv ferdsel for kjøretøy innen planområdet. Vegnettet er planlagt med fokus på god trafikksikkerhet, god sikt og tilstrekkelig bredde for å ivareta både daglig drift og varetransport knyttet til landbaseanlegget. Innkjørselen til området oppgraderes for å forbedre trafikksikkerheten og funksjonaliteten, og vegene er tilrettelagt for å håndtere trafikkbelastningen på en trygg og oversiktlig måte.

6.2.3 Fortau (2012)

Formålet fortau omfatter gangarealer langs kjørevegene innen planområdet, inkludert fortau langs kommunal veg. Fortauene skal sikre trygg og tilgjengelig ferdsel til fots både for ansatte, besøkende og allmennheten. De planlegges med universell utforming, god belysning og tydelig avgrensing mot kjøreareal for å redusere konflikter mellom gående og kjørende, og for å bidra til økt trafikksikkerhet og bedre tilgjengelighet.

6.2.4 Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018)

Formålet annen veggrunn – teknisk anlegg omfatter arealer langs vegene som benyttes til tekniske installasjoner og infrastruktur nødvendige for drift og vedlikehold av vegnettet og tilhørende anlegg. Dette inkluderer ledningsnett, kabler, belysning, dreneringssystemer og annet teknisk utstyr som sikrer funksjonalitet og trafikksikkerhet. Formålet omfatter også areal nord i planområdet som kan benyttes til sykkelparkering og annet opphold.

6.2.5 Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Formålet annen veggrunn – grøntareal omfatter vegetasjonsbelter og grøntområder langs veger og innen planområdet. Disse arealene bidrar til å forbedre det visuelle miljøet, gi naturlige buffersoner, og ivareta lokale økologiske verdier. Grøntarealene er også viktige for å sikre god håndtering av overvann og redusere forurensning fra vegarealer. Arealene skal tilrettelegges med hensyn til universell utforming og bidra til trygg ferdsel og trivsel for alle brukere av området.

6.2.6 Kai (2041)

Formålet kai omfatter ny kai som skal etableres som en del av landbaseanlegget for næringsvirksomhet blant annet tilknyttet oppdrett, samt en kai i områdets nordlige del tilhørende kommunens eiendom. Kaien i nord vil også fungere som tilkomst til småbåthavnen. Begge kaiområdene er planlagt for trygg og effektiv fortøyning og håndtering av båter, og skal sikre gode arbeidsforhold og tilgjengelighet for både næringsvirksomhet og allmennheten. Utforming og plassering skal ivareta miljøhensyn, stabilitet og robusthet i forhold til vær- og sjøforhold. Det åpnes også for å bruke kran på den sørlige kaien (KAI1).

6.2.7 Molo (2044)

Formålet molo omfatter etablering av en bølgebryter som en del av landbaseanlegget og havneområdet. Bølgebryteren skal beskytte kaianlegg og havnebasseng mot bølger og sjøforhold, og dermed bidra til trygg og stabil havnedrift for oppdrettsbåter. Se figur 6-2. Bølgebryteren er utformet for å sikre gode arbeidsforhold og redusere risiko for skader på infrastruktur og båter. Plassering og konstruksjon skal ivareta miljøhensyn og tilpasses lokale forhold i sjø og vær. Bølgebryteren vil ha en maksimal størrelse på 4 x 36 m eks. landgang.



Figur 6-2: Illustrasjon av bølgebryter sett fra naustrekke. Kilde: Bremnes Seashore.

6.2.8 Parkering (2080)

Formålet parkering omfatter arealer avsatt til oppstillingsplasser for biler tilknyttet landbaseanlegget, inkludert ansatte, besøkende og varetransport. Parkeringsarealene er planlagt innenfor planområdets grenser for å sikre god tilgjengelighet og funksjonalitet, samtidig som de tilpasses områdets trafikk- og sikkerhetskrav. Arealene skal utformes med hensyn til universell utforming, god trafikksikkerhet og tilstrekkelig kapasitet for fremtidig behov.

6.2.9 Ferdsel (6100)

Formålet omfatter sjøareal som skal sikre trygg og effektiv ferdsel for ferje- og hurtigbåttrafikk i Tauvågen. Området skal holdes åpent for navigasjon og manøvrering, og tiltak i sjø skal ikke hindre sikker fremkommelighet. Bruken skal tilpasses eksisterende farled og bidra til god trafikksikkerhet for sjøtransport.

6.2.10 Havneområde i sjø (6220)

Formålet havneområde i sjø omfatter sjøarealer som tilrettelegges for havnefunksjoner knyttet til landbaseanlegget og småbåthavnen. Området skal legge til rette for trygg og effektiv anløp og fortøyning av oppdrettsbåter og fritidsbåter, samt sikre gode sjøtransportforbindelser. Bruken av sjøarealet skal skje med hensyn til miljø, sikkerhet og stabilitet i sjøområdet, og tilpasses eksisterende natur- og økologiske forhold.

6.2.11 Småbåthavn (6230)

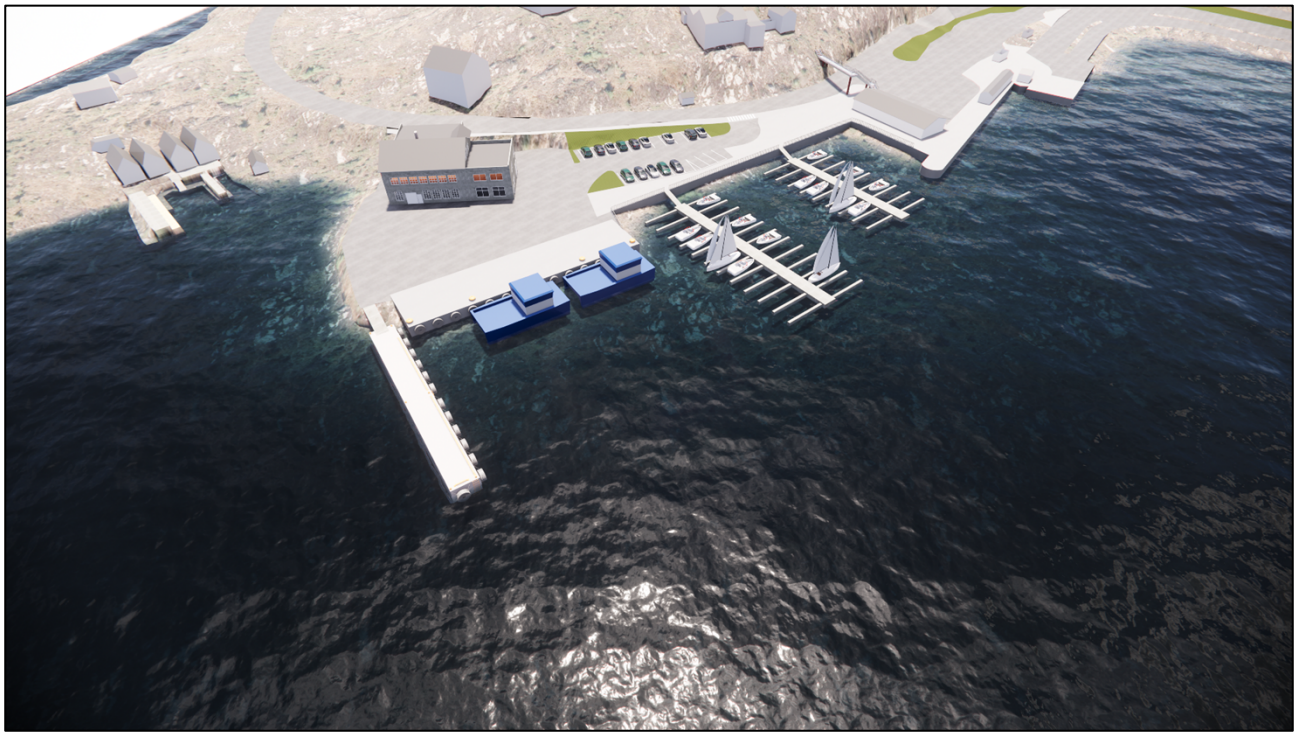
Formålet småbåthavn omfatter sjøareal som er avsatt for framtidig etablering av småbåthavn. Området tilrettelegges gjennom planen slik at kommunen på eget initiativ kan utvikle en småbåthavn for allmenn bruk. Småbåthavnen er ikke del av landbaseanlegget og skal ikke etableres av tiltakshaver. Arealet skal sikre trygg adkomst, gode fortøyningsforhold og tilstrekkelig kapasitet for fritidsbåter, og skal utformes med hensyn til sikkerhet, tilgjengelighet og miljø.

6.2.12 Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)

Formålet omfatter sjøarealer tilrettelagt for kombinert bruk, herunder havneformål, småbåthavn og teknisk infrastruktur. Innenfor området er det tillatt med teknisk forankring av bølgebryteren. Bruken av området skal ivareta trygg ferdsel, teknisk funksjonalitet og hensyn til naturmiljøet. Oppankring eller fortøyning av båter på sørsiden av bølgebryteren er ikke tillatt.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

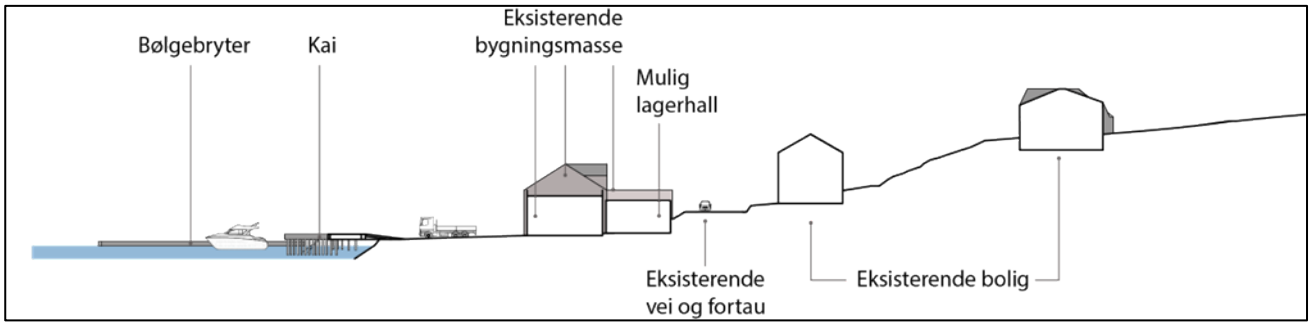
Planen legger til rette for å bevare eksisterende bygninger innenfor planområdet, samt oppføring av én ny bygning i bakkant av dagens bebyggelse. Ny bebyggelse skal plasseres og utformes slik at den understøtter funksjonene knyttet til landbasert virksomhet og samspiller godt med sjørelaterte formål som havneområde, småbåthavn og teknisk infrastruktur i sjø.



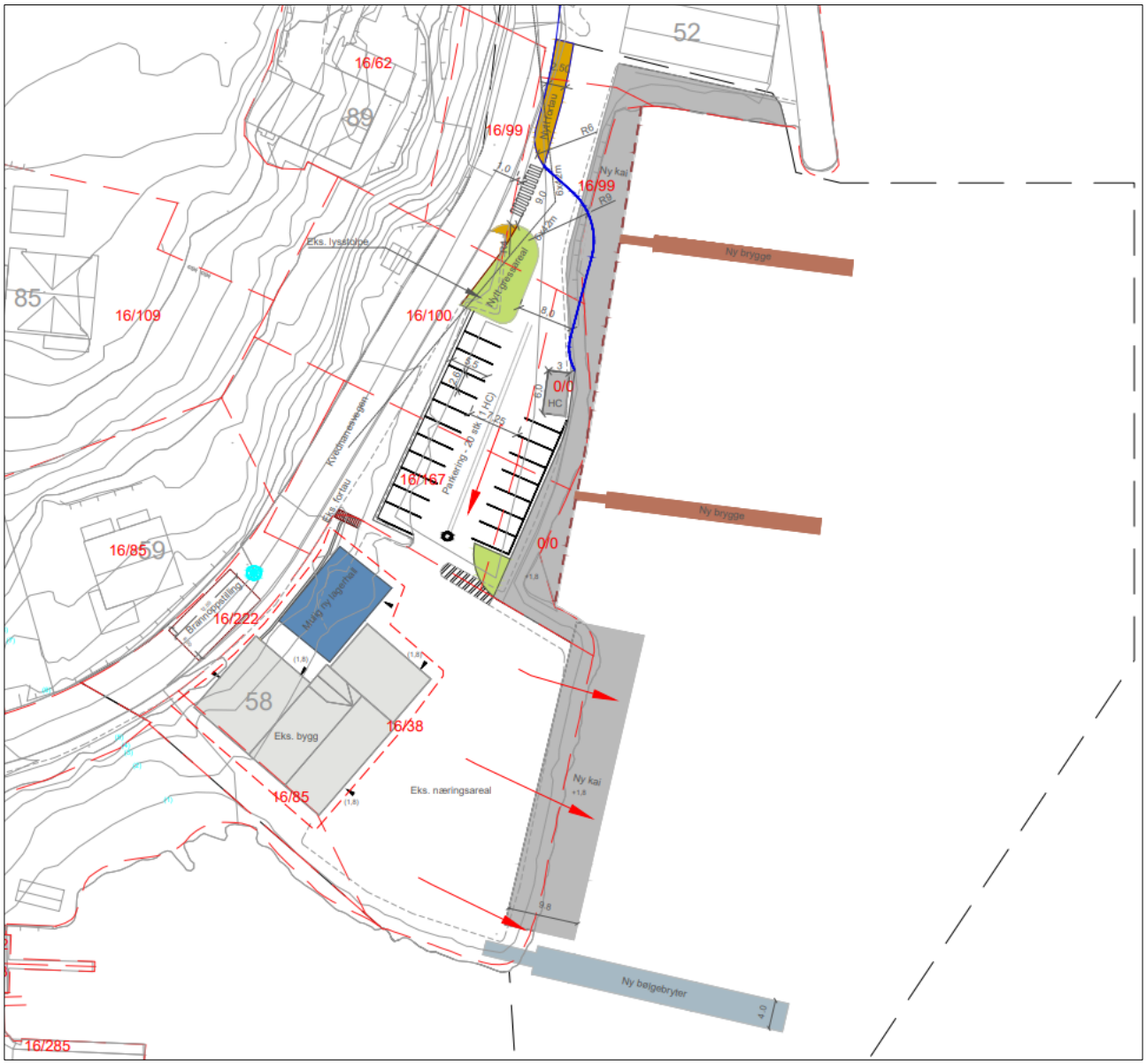
Figur 6-3: Illustrasjon av tiltaket. Kilde: Bremnes Seashore

Det skal legges vekt på helhetlig utforming, med tilpasning til eksisterende bebyggelse, landskap og kystmiljø. Materialbruk og formspråk skal være robuste, funksjonelle og estetisk tilpasset maritimt miljø.

Tekniske konstruksjoner som fortøyningsinnretninger og forankringer til bølgebryter kan etableres i sjøområdet, forankret til bunnen, uten å forringe sikkerhet eller miljøverdier. Innen delområdet VAA2 tillates det ikke oppankring eller varig fortøyning av båter, og området skal forbli åpent for ferdsel og teknisk funksjonalitet.



Figur 6-4 Situasjonssnitt av eksisterende bygningsmasse og planlagt lagerhall. Kilde: Multiconsult.



Figur 6-5 Utsnitt av utomhusplan. Kilde: Multiconsult

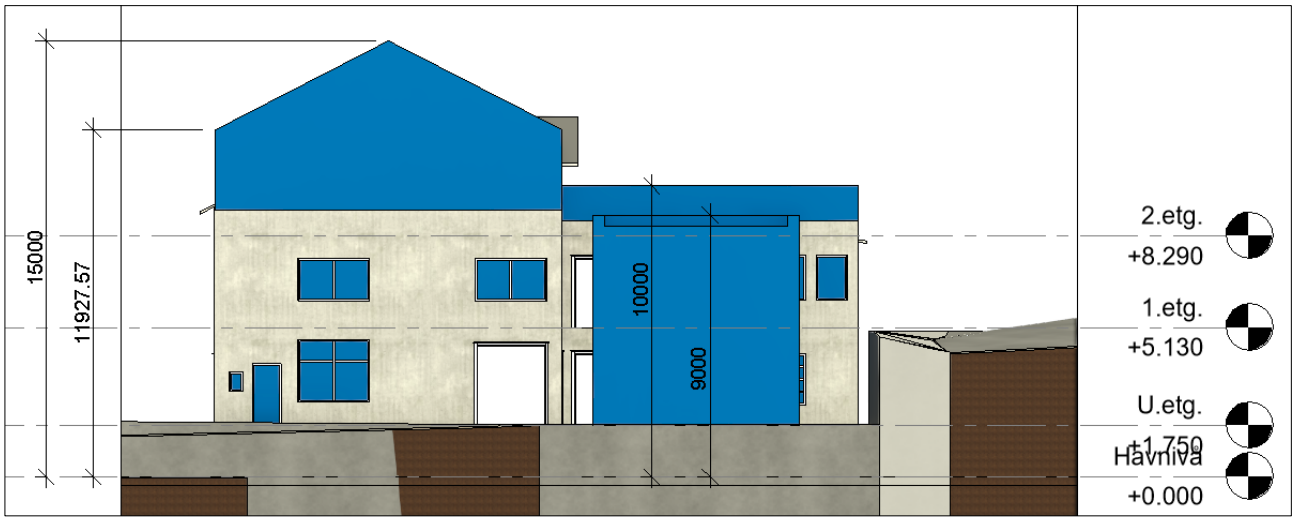
6.3.1 Bebyggelsens høyde

Ny bebyggelse tillates med en maksimal byggehøyde på 12 meter til gesims og 15 meter til møne for bygg med saltak. For bygg med flatt tak tillates maks gesims-/parapethøyde på 14 meter, målt

fra gjennomsnittlig planert terreng. Høydebegrensningen skal sikre at ny bebyggelse tilpasses områdets eksisterende struktur og skala, og ikke virker dominerende i landskapsbildet.



Figur 6-6 3D-illustrajson av fremtidig bebbygelse, her vist med 15 meter mønehøyde, og 10 meter gesims på flat del. Kilde: Bremnes Seashore.



Figur 6-7 Snitt av fremtidig bebyggelse, med samme høyder som vist i 3D illustrasjon over. Kilde: Bremnes Seashore.

Byggehøydene er fastsatt for å opprettholde et harmonisk forhold mellom ny og eksisterende bebyggelse, samt for å ivareta hensynet til solforhold, siktlinjer og omgivelsenes karakter.

Eventuelle tekniske installasjoner, heishus eller lignende bygningsdeler som overskrider tillatt byggehøyde må vurderes særskilt og tillates kun dersom de har en begrenset visuell og funksjonell påvirkning.

6.4 Grad av utnytting

Grad av utnytting innenfor formålet næringsbebyggelse er fastsatt som %BYA (prosent bebygd areal), i tråd med veileder for reguleringsplaner. Maksimal tillatt utnyttingsgrad er satt til **40 % BYA**.

%-BYA omfatter summen av bebygde arealer på terreng (grunnflate av bygninger), inklusive overbygde arealer, tekniske installasjoner, parkeringsdekker og lignende, målt i forhold til tomtens netto areal (etter fradrag av offentlige formål som veg og grøntstruktur).

Utnyttingsgraden er fastsatt for å sikre en moderat og tilpasset utbygging som tar hensyn til eksisterende bebyggelse, landskap og kystmiljø. Ny bebyggelse skal plasseres i bakkant av eksisterende bygninger slik at helhetlig struktur og funksjonalitet opprettholdes. Utnyttingsgraden skal også ta høyde for nødvendige krav til uteoppholdsarealer, adkomst, parkering og teknisk infrastruktur.

6.4.1 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer.

Innenfor formålet næringsbebyggelse reguleres et areal på ca. 2070 m², med en maksimal utnyttingsgrad på 40 % BYA. Dette gir rom for oppføring av nødvendige bygg og tekniske installasjoner med et samlet bebygd areal på inntil ca. 830 m².

Det legges ikke opp til endret driftstype eller utvidet bemanning, og det forventes ikke økning i antall arbeidsplasser som følge av planen. Planforslaget skal først og fremst sikre forutsigbarhet for eksisterende næringsaktivitet, og gir rom for modernisering og bedre fysisk tilrettelegging av dagens virksomhet.

Tiltaket bidrar til å sikre fortsatt drift og langsiktig tilstedeværelse av næringsvirksomhet blant annet innenfor oppdrett i området, uten at det medfører vesentlig endring i belastning på infrastruktur, trafikk eller behov for tjenestetilbud.

6.5 Parkering

Planforslaget legger til rette for etablering av parkeringsplasser i tilknytning til næringsbebyggelsen. Parkeringen skal primært skje utenfor bygget, innenfor formålet næringsbebyggelse, og organiseres slik at den er funksjonell for daglig drift, ansatte og eventuelle besøkende.

I tillegg kan det benyttes 8 parkeringsplasser på offentlig parkeringsareal (o_P) innenfor planområdet. Bruken av offentlig parkering skjer etter inngått avtale med kommunen, og inngår som en del av virksomhetens samlede parkeringsdekning.

Parkeringsplassene innenfor næringsarealet skal etableres med fast dekke, og utformes med hensyn til funksjonalitet, tilgjengelighet og drift. Utformingen skal sikre god manøvrerbarhet og ikke være til hinder for varetransport eller annen logistikk i området.

Det skal også tilrettelegges for minimum 2 sykkelparkeringsplasser i tilknytning til personalinngang. Sykkelparkeringen skal være lett tilgjengelig og beskyttet mot vær.

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Planområdet tilknyttes eksisterende kommunal infrastruktur for vann, avløp, strøm og veg i tråd med gjeldende krav og standarder.

Vann og avløp

VA-anlegg knyttes til kommunalt nett med tilknytningspunkt i Kvednanesvegen. Ledningsdimensjoner og kapasitet er tilpasset behov, inkludert krav til brannvannsforsyning (minimum 50 l/s i henhold til TEK17). Trykktest av slokkevassforsyningen er gjennomført, og resultatene ligger til grunn for videre planlegging. Rogaland brann og redning IKS opplyser at de

har tilgjengelig tankbil på 9000liter på Jørpeland, samt at de kan benytte slokkevann fra sjø om det trengs. Krav til slokkevann i TEK17 blir oppfylt.

Det legges ny spillvannsledning fra bygget til samme kum som dagens spillvannsledning. For ny tilkobling til spillvannsnettet må det installeres privat pumpekum på tomt og spillvann pumpes opp til kum SP5233. Derfra renner spillvann ned til kommunal pumpestasjon på tomt gnr./bnr. 16/100.

Det kan komme behov/krav til oljeutskiller på kaiområdet om det er fare for mye søl. En eventuell oljeutskiller må da prosjekteres, og installeres i samsvar med VA norm for Strand kommune. Oljeutskiller skal installeres med prøvetakningskum, og det må særskilt søkes til kommunen om oljeutskiller. Området hvor spylevann fra søl etc. ledes må avgrenses slik at ikke overvann fra hele området ledes til oljeutskiller.

Behov for fettutskiller og oljeutskiller må avdekkes i detaljprosjekteringen. Slik byggene og kai er planlagt pr. nå er det ikke nødvendig med oljeutskiller.

VA-løsningene er nærmere omtalt i egen VA-rammeplan (6).

Strøm og nettstasjon

Elektrisitetsforsyningen skal oppgraderes fra 230V til 400V, med strøm lagt som jordkabel for å sikre driftssikkerhet og minimal visuell påvirkning. Gjennom koordinert tilknytning til eksisterende infrastruktur og tett dialog med kommunen sikres en robust, sikker og bærekraftig teknisk løsning som legger grunnlag for videre utvikling og drift av næringsområdet.

Det kan være behov for etablering av en mindre nettstasjon for å sikre tilstrekkelig strømforsyning. Reguleringsbestemmelsene gir adgang til å plassere mindre nettstasjon eller trafo med bruksareal inntil 15 m² uavhengig av formål også utenfor byggegrensen, dersom dette ikke er i konflikt med trafikksikkerhet eller universell utforming. Plassering skal avklares med netteier.

6.7 Trafikkløsninger (trafikk og mobilitetsplan)

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en trafikk- og mobilitetsplan, sammenfattet under. Det vises til rapporten «Mobilitetsanalyse» (4) i sin helhet for fullstendig dokumentasjon.

6.7.1 Kjøreadkomst

Planområdet har en strategisk og sentral plassering i tettstedet Tau, med nærhet til viktige transportårer som Ryfylkevegen (Fv. 4656), sjøtransport og tilgrensende sentrumsfunksjoner.

Planområdet har kjøreadkomst fra Kvednanesvegen, som kobler seg på fylkesvei 4656 – en del av det overordnede veinettet i regionen. Fv. 4656 gir god regional tilgjengelighet og forbindelse til Ryfylketunnelen og videre mot Stavanger og Ryfylke.

Adkomsten skjer via en etablert kommunal parkeringsplass, som fungerer som et effektivt koblingspunkt mellom hovedvegnettet og planområdet. Adkomstvegen videreføres gjennom parkeringsområdet og etableres med en kjørebredde på 7,25 meter, som sikrer god fremkommelighet og mulighet for møtende trafikk, inkludert lastebiler og semitrailere knyttet til kaiaktivitet. Kurvatur og manøvreringsareal tilpasses større kjøretøy. Adkomsten videre inn i planområdet tilrettelegges for ulike trafikantgrupper, inkludert gående og syklende. Det legges vekt på trafikksikkerhet, tydelig skilting og hensiktsmessig oppmerking for å sikre god flyt og funksjonalitet.

Krysset mellom Kvednavegen og fylkesveien skal strammes opp, vinkles rett på fylkesvegen og forbedres for å øke trafikksikkerheten og tydeliggjøre prioriteringer. Tiltaket vil gi bedre siktforhold og tryggere kryssing.

Området er flatt og allerede etablert, og det er derfor ikke behov for tiltak knyttet til stigningsforhold. Vegutformingen følger anbefalinger fra Trafikk- og mobilitetsanalyse (4) og relevante krav i Statens

vegvesens håndbok N100. Området er dimensjonert for å håndtere tungtrafikk knyttet til kaiaktivitet, inkludert lastebiler og semitrailere, samtidig som det legges til rette for effektiv og trygg manøvrering inne på området.

6.7.2 Parkering

Det oppstrammede krysset tar opp areal fra eksisterende offentlig parkeringsplass. Dagens 42 plasser reduseres til 20 inkl. 1 HC-plass. 8 av de sørligste parkeringsplassene kan etter avtale med kommunen disponeres av tiltakshaver. De vil også kunne ha ca. 5 parkeringsplasser på egen tomt. Turproduksjonen blir tilnærmet lik dagens situasjon grunnet reduksjon av parkeringsplasser.

6.7.3 Varelevering

Varelevering til planområdet er organisert slik at snuing og manøvrering av kjøretøy skjer inne på næringsområdet, for å sikre god trafikksikkerhet og effektiv logistikk. Leveranser gjennomføres via den kommunale adkomstvegen som knytter området til fylkesveg 4656, og videre inn på interne veger i næringsområdet.

Det er avsatt tilstrekkelig areal for varelevering og snuing av lastebiler og semitrailere inne på området, slik at tunge kjøretøy kan manøvrere trygt uten å forstyrre gjennomgående trafikk eller parkering. Leveringssonene ligger i umiddelbar nærhet til virksomhetenes laste- og lossesoner for å sikre effektiv lossing og minimere intern transport.

Ved at snuing skjer innenfor næringsområdet, reduseres risikoen for konflikter med personbiltrafikk og myke trafikanter på tilførselsvegene. Tidsstyring av vareleveranser kan benyttes for å unngå rushtid og sikre god trafikkflyt i hele området. Løsningen er utformet i tråd med anbefalinger fra relevante trafikk- og logistikkstudier, samt krav i Statens vegvesens håndbok N100.

6.7.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det legges vekt på miljøvennlig mobilitet med godt tilbud for gående og syklende, inkludert universell utforming og sykkelparkering. Kollektivtilbudet er godt med bussforbindelser til regionale knutepunkter og hurtigbåtruter til Stavanger og Ryfylkeøyene.

Planområdet legger til rette for trygg og effektiv tilgjengelighet for gående og syklende gjennom etablering av sammenhengende fortau langs kommunalvegen, som forbinder næringsområdet med omkringliggende boligområder og fylkesveg 4656. Fortauet sikrer separasjon mellom myke trafikanter og kjøretøy, og gir gode forhold for trygg ferdsel.

Inne i næringsområdet ivaretas myke trafikanter gjennom tilpasset vegutforming og tydelig skilting, som bidrar til oversikt og sikkerhet. Kryss og overgangssteder langs tilførselsvegene utformes med gode siktforhold og universell utforming for å sikre tilgjengelighet for alle brukergrupper. Det skal legges kantstein som adskiller vegarealet fra o_AVT.

Det er lagt opp plass til plassering av nye sykkelstativ i formål o_AVT nord for krysset. Det skal tilrettelegges for minimum to sykkelparkeringsplasser i tilknytning til personalinngang, som skal være lett tilgjengelig og beskyttet mot vær. I tillegg er det også god dekning ved eksisterende sykkelparkering på kaien i nord.

Tiltakene er utformet for å redusere krysningspunkter mellom gående, syklende og vareleveringstrafikk, og bidrar til å fremme miljøvennlige og sikre transportformer i tilknytning til området.

6.8 Kaianlegg og bølgebryter

Kaien planlegges som liggekai for mindre fartøy og for ansatte som benytter båt i forbindelse med arbeid. I tillegg vil kaien bli brukt til lasting og lossing av utstyr til og fra oppdrettslokaliteter. Kaianlegget etableres som en forlengelse av landarealet ut i sjøen, bæres opp av påler som er

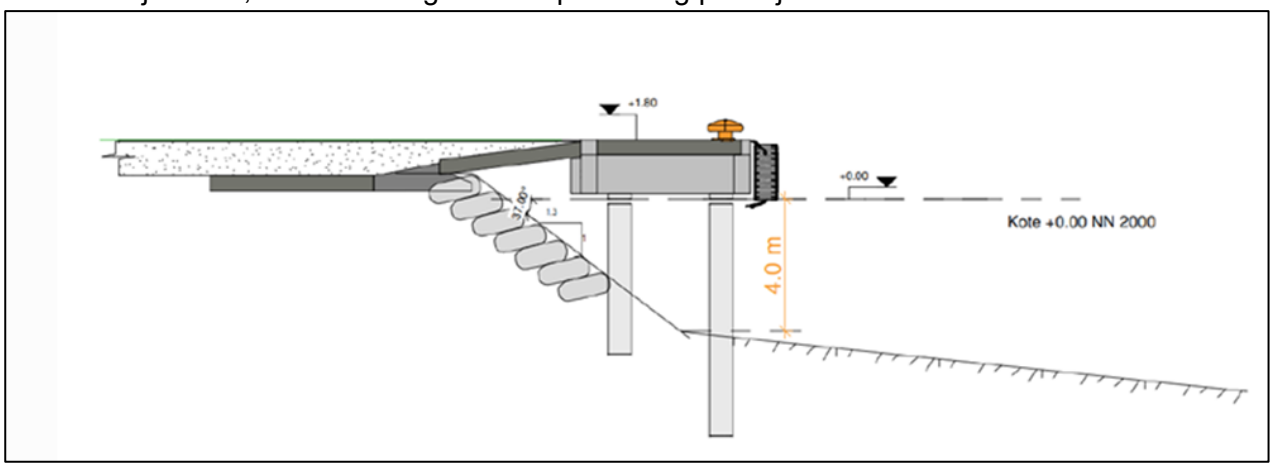
fundamentert i sjøbunnen, uten at det foretas fylling i sjøen. Denne løsningen gir en miljøvennlig og skånsom konstruksjon som ivaretar de marine omgivelsene. Kai etableres med ferdig høyde minimum kote +1,8 over NN2000.

Det er gjennomført vind- og bølgeanalyse (Multiconsult 03.03.2026) (7). Analysen viser at bølgedempingen i den planlagte havnen er god under normal drift, og at dimensjonerende ekstremtilstander (50–100 års returperiode) kan gi signifikante bølger på om lag 0,7–0,8 meter inne i havnebassenget. Bølgebryteren er dimensjonert for disse lastforholdene og vil gi tilstrekkelig skjerming for planlagte funksjoner. Analysen er lagt til grunn for prosjektering av både kaifront og bølgebryter.

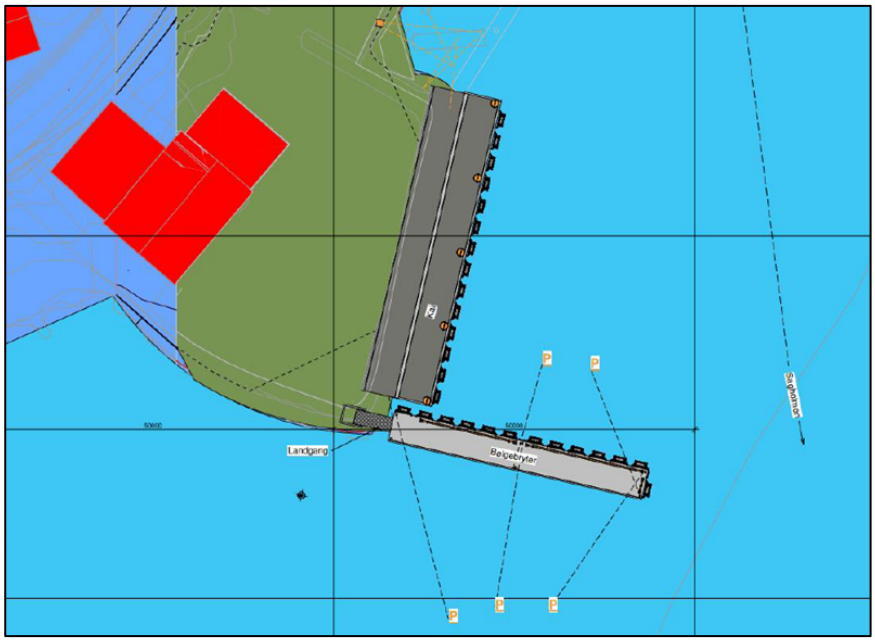
Bølgebryteren utformes som et flytende anlegg som holdes på plass med vaier forankret til sjøbunnen. Forankringen skjer med anker eller bolter, noe som sikrer stabilitet og effektiv bølgedemping uten behov for permanente fyllinger i sjøen. **Error! Reference source not found.** viser snitt av den planlagte kaien, mens **Error! Reference source not found.** illustrerer kaianlegg og tilhørende bølgebryter med fortøyninger.

Sjøområdet rundt kaianlegg og bølgebryter skal holdes åpent for trygg og sikker ferdsel og manøvrering. Reguleringsbestemmelsene sikrer at tiltak ikke kan etableres som hindrer navigasjon eller fremkommelighet i farvannet.

Anleggene prosjekteres i tråd med anbefalinger fra Multiconsult og gjeldende standarder, for å sikre funksjonalitet, holdbarhet og minimal påvirkning på miljøet.



Figur 6-8 Snitt planlagt kai. Kilde: Multiconsult.



Figur 6-9 Planlagt kaianlegg med tilhørende bølgebryter med fortøyninger. Kilde: Multiconsult.

6.9 Miljøoppfølging

For å sikre at utbygging og drift av næringsområdet skjer på en måte som ivaretar miljøhensyn og reduserer negative konsekvenser for omgivelsene, skal det gjennomføres målrettet miljøoppfølging i både anleggs- og driftsfase. Følgende temaer og tiltak er identifisert som særlig relevante:

Støy

Støyvurderingene baserer seg på revidert støyrapport (8)som følger plansaken. Rapporten viser at virksomheten i hovedsak vil holde seg innenfor anbefalte grenseverdier i T-1442/2021. Eventuelle overskridelser kan kun oppstå på søndager dersom truck- og lastebilaktivitet foregår nord på tomten.

Når søndagsaktivitet legges mellom næringsbygget og KAI1, slik at bygget skjermer mot nærliggende boliger, viser beregningene at det ikke vil være overskridelser av anbefalte lydnivå. På hverdager og lørdager forventes ingen overskridelser ved normal drift.

De mest støyende kildene er truck og lastebil. Støybidrag kan reduseres ytterligere ved bruk av skjermet trasé og mest mulig støysvakt utstyr. Dersom det oppstår tvil om at støykravene overholdes, eller dersom det kommer dokumenterte klager fra naboer, kan kommunen kreve tidsavgrenset støylogging i driftsfasen. Resultatene skal brukes til å vurdere behov for driftsmessige justeringer eller andre avbøtende tiltak.

Lysforurensing

Planområdet ligger i navigasjonssektoren til Kvernaneset lykt, og det er derfor viktig at belysning i området ikke skaper blending eller forstyrrelser for sjøtrafikken. Bestemmelsene stiller krav om at utendørs belysning skal skjermes eller rettes slik at lyset ikke påvirker navigasjonsinstallasjoner, ikke gir strølys ut i sjøen og ikke medfører unødig lysinnfall mot boliger. Belysningen skal begrenses til nødvendige arbeids- og ferdselsområder, og skal ikke være blendende for sjøfarende.

Grunnforhold og stabilitet
Planområdet omfatter eksisterende landarealer og tidligere utfylt sjøareal. Ny bebyggelse skal oppføres i bakkant av eksisterende bygningsmasse, og kai skal fundamenteres med pæler. Det er ikke planlagt ny utfylling i sjø.

Det er gjennomført geoteknisk vurdering som viser at området i hovedsak består av friksjonsmasser og berg i dagen, og at områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende. Det er ikke registrert kvikkleire eller andre ustabile masser i området. Det er ikke identifisert forhold som tilsier uakseptabel risiko for planlagt utbygging basert på gjennomført geoteknisk vurdering (9).

Stabilitet av eksisterende sjøfylling er imidlertid ikke særskilt vurdert og kan være relevant for tiltak i sjø. Dette følges opp i videre prosjektering gjennom krav til geoteknisk dokumentasjon i reguleringsbestemmelsene.

Med bakgrunn i dette vurderes grunnforhold og områdestabilitet som tilstrekkelig belyst i plansammenheng. Eventuelle detaljer knyttet til fundamentering og lokal tilpasning skal ivaretas i videre prosjektering, i tråd med krav i byggteknisk forskrift og NVEs veileder 1/2019.

Havnivåstigning og stormflo

Planområdet er utsatt for stormflo og havnivåstigning. For å sikre bebyggelse og infrastruktur mot oversvømmelse er tiltaket vurdert i sikkerhetsklasse F2.

For byggverk med varig personopphold og kritiske funksjoner skal laveste gulvnivå etableres minimum kote +2,0 over NN2000.

For øvrige byggverk kan lavere plassering vurderes, forutsatt at konstruksjon og materialbruk dokumenteres å tåle oversvømmelse og påvirkning fra sjø.

Kai og havneanlegg vurderes som funksjonelle konstruksjoner uten varig personopphold, og kan etableres lavere (ca. kote +1,8), da disse dimensjoneres for å tåle overskylling og påvirkning fra sjø.

Anbefaling om miljørisikovurdering

For å unngå unødig skade på dyrelivet både i vann og på land/i luft, bør det gjennomføres en miljørisikovurdering av anleggsgjennomføringen i forkant av anleggsstart. Miljørisikovurderingen kan inngå i prosjektets miljøoppfølgingsplan (MOP). Mer detaljer om en slik vurdering er tilgjengelig i naturmangfoldsnotatet (3).

6.10 Marine kulturminner

Planområdet berører sikringssone til skipsfunn med kulturminneID 322432, som er automatisk fredet etter kulturminneloven. Det er registrert flere funn av leirkarskår, hvorav flere randskår, typologisk svært likt materialet fra det nederlandske "flisevraket" (1500–1700). Funnene ble gjort i forbindelse med registrering utført av Stavanger maritime museum i juni 2024 (2), og antas å være del av skipslasten.

For å ivareta kulturminnet er det lagt inn båndleggingssone H730 – båndlegging etter lov om kulturminner i plankartet. Det er ikke planlagt tiltak innenfor denne sonen, og planen legger til rette for at området forblir urørt. Hensynet til kulturminnet er også sikret gjennom reguleringsbestemmelsene, som fastsetter at tiltak ikke skal gjennomføres innenfor båndleggingssonen uten samtykke fra kulturminnemyndighetene.

7 Virkninger og konsekvenser av planforslaget

Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert etter kapittel 2 i forskrift om konsekvensutredning. Det er tidligere konkludert i planinitiativet at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning, da det ikke omfattes av vedlegg I eller II, og ikke vurderes å medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. § 10.

Vurdering etter naturmangfoldloven kapittel II

Det er ikke registrert verdifulle naturtyper eller forekomster av truede arter i planområdet, som i hovedsak består av tidligere utfylt og bearbeidet areal. Planområdet er ikke i konflikt med registrerte naturverdier i Naturbase.

Vurderingene er gjort med bakgrunn i tilgjengelig kunnskap, jf. naturmangfoldloven §§ 8 og 9. Det er ikke identifisert behov for ytterligere undersøkelser, og føre-var-prinsippet (§ 9) anses ivaretatt. Planen vurderes å ikke medføre vesentlig negativ påvirkning på naturmiljøet, og det er ikke behov for spesifikke avbøtende tiltak knyttet til naturmangfold.

Samfunn og omgivelser

Planlagt næringsvirksomhet kan medføre noe økt aktivitet og støy, særlig knyttet til kai og logistikk. Dette er vurdert i ROS-analysen og håndteres gjennom planbestemmelser, blant annet krav til plan for anleggsgjennomføring og støytiltak i tråd med T-1442. Lysforurensning er også vurdert og reguleres gjennom bestemmelser om lysstyring og hensyn til navigasjonssikkerhet.

Tiltaket vurderes å gi positiv effekt for lokal næringsutvikling og utnyttelse av et tidligere industriområde.

7.1 Avvik fra overordnede planer

Planområdet omfattes av kommuneplanens arealdel for Strand kommune. Landarealene er avsatt til næringsformål, og planforslaget er i tråd med denne arealbruken.

For sjøarealet foreligger det et avvik fra kommuneplanens arealformål, da deler av sjøområdet er avsatt til ferdsel. Planforslaget legger til rette for etablering av en bølgebryter, som vil strekke seg inn i dette området. Bølgebryteren er nødvendig for å sikre trygge liggeforhold for fartøy som skal benytte kaianlegget, og vurderes som et nødvendig tiltak for å ivareta sikkerhet og funksjonalitet for planlagt næringsvirksomhet. Tiltaket er vurdert å ikke komme i konflikt med navigasjonssektorer eller fremkommelighet i farleden, og skal godkjennes av havnemyndighet i henhold til havne- og farvannsloven.

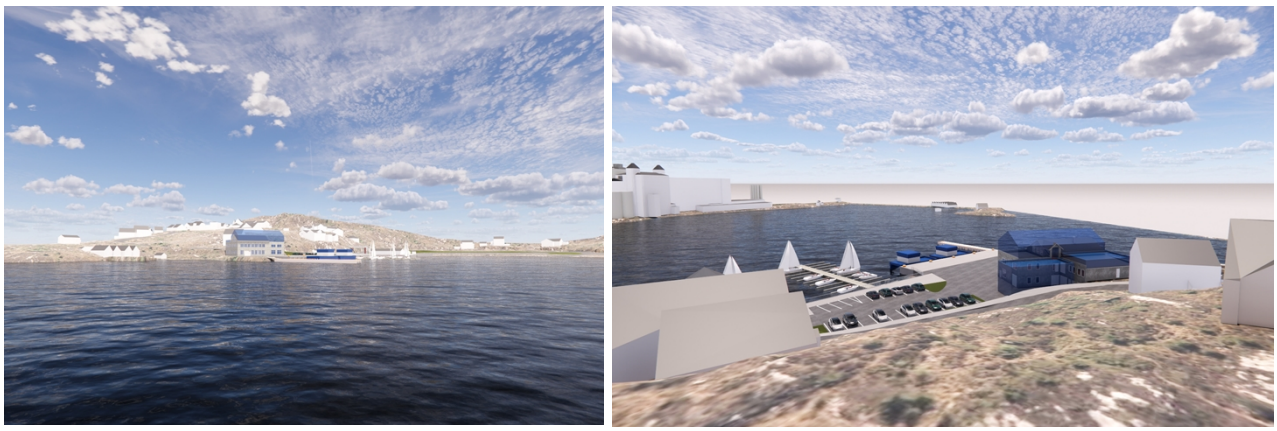
Planområdet omfattes også av gjeldende reguleringsplan «Parkeringsplass ved Tau ferjekai», vedtatt i 1988. Deler av området er tidligere opparbeidet i tråd med denne planen. Det nye planforslaget erstatter deler av denne eldre reguleringen og tilrettelegger for ny bruk og oppdatert arealdisponering tilpasset dagens behov.

7.2 Stedes karakter, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger i et tidligere industriområde ved sjøen, sør for Tau ferjekai. Området fremstår i dag som delvis opparbeidet med utfylling i sjø, og har preg av nedlagt virksomhet og uensartet bebyggelse. Eksisterende konstruksjoner er av varierende kvalitet og det er ingen helhetlig arkitektonisk utforming.

Planforslaget legger til rette for en opprydding og funksjonell videreutvikling av området, med ny bruk tilpasset maritim næringsvirksomhet. Det legges vekt på å etablere en ryddig og strukturert bebyggelse, med hensyn til plassering, høyder og materialbruk. Ny bebyggelse skal tilpasses

eksisterende terreng og omkringliggende bebyggelse, og det skal benyttes robuste og nøkterne materialer som harmonerer med områdets kystnære karakter.



Figur 7-1 - Kvednanesvegen 58 sett fra sørøst havnivå (t.v), og fra bakenforliggende nabo (t.h) med nybygg vist i blått.

Bølgebryter og kaianlegg vil være synlige elementer i sjøen, men vurderes som naturlige og nødvendige tiltak i en havnerelatert kontekst. Tiltakene vil bidra til å gi området en tydelig funksjon og identitet, og styrke dets karakter som maritimt næringsområde.

7.3 Marine kulturminner og marinarkeologi

Planområdet berører en sikringssone til et automatisk fredet skipsfunn. Det er gjennomført marinarkeologiske registreringer i sjøområdet, og relevante funn er dokumentert (2). Hensynet til kulturminnet er ivaretatt gjennom plankart og bestemmelser, og det er ikke planlagt tiltak innenfor hensynssonen. Planforslaget vurderes derfor å ikke medføre negative konsekvenser for marine kulturminner eller andre marinarkeologiske interesser.

7.4 Naturmangfold og biologisk mangfold

Det er gjennomført naturkartlegging i forbindelse med planarbeidet. Kartleggingen er utført av fagkyndig og dokumentert i egen rapport, som følger som vedlegg til planforslaget (3).

Kartleggingen viser at planområdet i hovedsak består av tidligere utfylt og bearbeidet areal, og det er ikke registrert verdifulle naturtyper eller forekomster av truede eller prioriterte arter innenfor planområdet. Det er heller ikke identifisert områder med særlig betydning for biologisk mangfold i offentlige databaser som Naturbase.

Vurderingene er gjort i tråd med naturmangfoldloven kapittel II:

- **§ 8 (kunnskapsgrunnlaget):** Det er benyttet oppdatert og stedsspesifikk kunnskap fra feltkartlegging og offentlige databaser.
- **§ 9 (føre-var-prinsippet):** Det er ikke identifisert usikkerhet eller kunnskapsmangel som tilsier at føre-var-prinsippet må vektlegges særskilt.
- **§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning):** Tiltaket vurderes å ha liten eller ingen negativ påvirkning på økosystemer eller samlet belastning i området.

Konklusjon: Planforslaget vurderes å ikke medføre vesentlige konsekvenser for naturmangfold eller biologisk mangfold.

7.5 Vegforhold og trafikk

Planområdet har adkomst fra kommunal veg (Kvednanesvegen), med tilknytning til Ryfylkevegen (fv. 4656). Det er ikke behov for nye vegtilknytninger eller større endringer i vegsystemet som følge av planforslaget.

Turproduksjonen blir tilnærmet lik dagens situasjon grunnet reduksjon av parkeringsplasser. Det er ikke identifisert behov for tiltak knyttet til trafikksikkerhet, fremkommelighet eller kapasitet.

Etter åpningen av Ryfylketunnelen er trafikkmengden i området redusert, og det er god kapasitet på vegnettet. Det er etablert fortau/gang- og sykkelveg langs deler av adkomstvegen, og tiltaket vurderes ikke å medføre økt risiko for myke trafikanter.

I anleggsfasen vil det kunne forekomme noe anleggstrafikk, men dette er av begrenset varighet og omfang. Det stilles krav om plan for anleggsgjennomføring, som blant annet skal ivareta hensyn til trafikkavvikling og sikkerhet i anleggsperioden.

Konklusjon: Planforslaget vurderes å ha begrensede konsekvenser for veg- og trafikkforhold. Eksisterende infrastruktur anses tilstrekkelig for å håndtere forventet trafikkmengde både i anleggs- og driftsfase.

7.6 Teknisk infrastruktur

Planområdet er delvis utbygd og har tilknytning til eksisterende teknisk infrastruktur. Det er utarbeidet VA-rammeplan som beskriver eksisterende og planlagt løsning for vann- og avløpshåndtering. Det er ikke registrert behov for større omlegginger eller nye hovedanlegg.

Vann og avløp: Det er etablert offentlig vann- og avløpsnett i området. Planlagt virksomhet vil kobles til eksisterende ledningsnett. Det er ikke registrert konflikt med eksisterende sjøledninger, som ligger lenger øst i fjorden. VA-rammeplanen sikrer tilstrekkelig kapasitet og brannvannsforsyning.

Energi og strømforsyning: Det er eksisterende lavspentnett og veilysanlegg i området. Høyspentlinjer og fiber ligger i nærheten, men uten konflikt med planlagt utbygging. Det er ikke identifisert behov for nye transformatorstasjoner eller større tiltak i strømnettet. Energiforbruket knyttet til planlagt virksomhet vurderes som moderat og innenfor kapasiteten til eksisterende nett.

Renovasjon: Det legges til rette for avfallshåndtering i tråd med kommunale krav. Det forutsettes at virksomheten etablerer egne løsninger for sortering og håndtering av næringsavfall.

Tele og fiber: Det er eksisterende infrastruktur for telekommunikasjon i området. Tiltaket vurderes ikke å medføre behov for nye anlegg.

Konklusjon: Planforslaget vurderes å ha begrensede konsekvenser for teknisk infrastruktur. Eksisterende og planlagt infrastruktur anses tilstrekkelig for å dekke behovet til planlagt virksomhet.

7.7 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Planforslaget legger til rette for etablering av en småbåthavn i den nordlige delen av planområdet. Dette tiltaket er regulert i planen, men det er Strand kommune som har ansvar for eventuell realisering og drift. Bremnes Seashore AS vil ikke stå for gjennomføring, men har inkludert arealet i reguleringsplanen for å muliggjøre fremtidig etablering.

For kommunen kan dette innebære økonomiske forpliktelser knyttet til investering i infrastruktur, vedlikehold og drift dersom småbåthavnen etableres. Samtidig gir planen kommunen fleksibilitet til å utvikle området i tråd med lokale behov og strategier.

Andre offentlige aktører, som Statens vegvesen, netteiere og Rogaland fylkeskommune, er ikke direkte berørt økonomisk av planforslaget. Det er ikke identifisert behov for større offentlige investeringer eller endringer i eksisterende infrastruktur. Eventuelle tilpasninger i teknisk infrastruktur, som strømforsyning og VA-tilknytning, håndteres av tiltakshaver og vurderes å være innenfor eksisterende kapasitet.

7.8 Næring

Planforslaget legger til rette for en samlet landbase for Bremnes Seashore AS med kontor, lager og båtanlegg blant annet for oppdrettsanleggene i regionen. Tiltaket vurderes å styrke driftsgrunnlaget for Bremnes Seashore AS og bidra til mer effektiv logistikk og ressursbruk.

Det er ikke identifisert negative konsekvenser for andre næringsinteresser i området. Planområdet er i dag i bruk til næringsformål, og tiltaket innebærer i hovedsak en videreutvikling av eksisterende bruk. Det legges ikke opp til endret driftstype eller utvidet bemanning, og tiltaket vurderes ikke å medføre økt konkurranse eller arealkonflikter med annen næringsvirksomhet.

Planen vurderes å være i tråd med kommunens og regionens strategier for næringsutvikling, og styrker det marine næringsmiljøet i Tau-området.

7.9 Interessemotsetninger

I forbindelse med varsel om planoppstart ble det gjennomført en medvirkningsprosess i tråd med plan- og bygningsloven. Varsel ble kunngjort i Strandabuen 17. januar 2024, og berørte parter ble varslet per brev. Det kom inn totalt 13 merknader, hvorav 8 fra offentlige instanser og interesseorganisasjoner, og 5 fra private.

Merknadene fra offentlige myndigheter omhandlet blant annet:
- behov for arkeologiske undersøkelser i sjø (Stavanger maritime museum og Rogaland fylkeskommune),
- hensyn til naturmangfold og sjøfugl (Statsforvalteren),
- krav til teknisk infrastruktur og trafikksikkerhet (Lnett, Rogaland fylkeskommune, Kystverket),
- støy og lysforurensning (kommunehelse og Statsforvalteren),
- og vurdering av grunnforhold og skredfare (NVE).

Merknadene fra private parter tok opp tema som:
- bruk av strand og friområder,
- støy, lys og trafikkbelastning,
- visuell påvirkning fra bølgebryter og kaianlegg,
- spørsmål om fremtidig bruk og eierskap,
- og ønske om vurdering av alternativ lokalisering.

Flere av de private merknadene var fellesuttalelser og uttrykte bekymring for hvordan tiltaket kan påvirke nærliggende naustrekker og bruk av området til rekreasjon.

Merknadene er vurdert og kommentert i egen oversikt som følger plansaken. Flere innspill er fulgt opp gjennom reguleringsbestemmelser, ROS-analyse og planomtale. Det er ikke identifisert prinsipielle interessemotsetninger som ikke kan håndteres innenfor rammene av reguleringsplanen.

7.10 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Planforslaget legger til rette for etablering av en landbase for næringsvirksomhet blant annet relatert til oppdrett, med tilhørende kai og bølgebryter, samt tilrettelegging for småbåthavn. Tiltaket

innebærer i hovedsak videreutvikling av eksisterende næringsområde, og vurderes å være i tråd med overordnede planer og strategier for næringsutvikling i Strand kommune.

Konsekvenser:
- Positive virkninger inkluderer styrking av lokal næringsstruktur, effektivisering av drift, gjenbruk av eksisterende bygg og forbedret infrastruktur.
- Mulige negative virkninger er knyttet til støy, lysforurensning og visuell påvirkning, særlig i forhold til nærliggende naustrekker og rekreasjonsområder.

Avveininger:
- Det er lagt vekt på å balansere behovet for næringsutvikling med hensynet til naboer, naturmiljø og kulturminner.
- Planområdet er avgrenset slik at eksisterende strand og friområder ikke berøres.
- Det er ikke planlagt utfylling i sjø, og tiltaket medfører ikke økt arealbeslag utover det som allerede er regulert.

Avbøtende tiltak:
- Det er gjennomført støyvurdering og innarbeidet bestemmelser og tekniske tiltak for å redusere støy.
- Lysforurensning er vurdert og regulert gjennom krav til skjerming og dempet belysning.
- Det er gjennomført marinarkeologiske undersøkelser og hensynssoner er innarbeidet i plankartet.
- Trafikksikkerhet er ivaretatt gjennom oppgradering av adkomst og krav til teknisk utforming i tråd med vegnormaler.
- Planområdet omfatter eksisterende landarealer og tidligere utfylt sjøareal. Det er gjennomført en geoteknisk vurdering som viser at området i hovedsak består av friksjonsmasser og berg i dagen, og at områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende. Det er ikke registrert kvikkleire eller andre ustabile masser. Det er ikke stilt krav om grunnundersøkelser i planen, men eventuelle detaljer knyttet til fundamentering og lokal tilpasning skal vurderes i videre prosjektering, i tråd med krav i byggteknisk forskrift og NVEs veileder 1/2019.
- Det er lagt inn en anbefaling om å utarbeide en miljørisikovurdering i anleggsfasen.

Det er ikke identifisert ytterligere avbøtende tiltak fra andre vurderinger som ikke allerede er innarbeidet i planen.

8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

I tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 er det gjennomført revidert ROS-analyse for planområdet. Følgende forhold er vurdert som mest relevante:

1. Havnivåstigning og stormflo
Planområdet er vurdert i sikkerhetsklasse F2. For byggverk med varig personopphold og kritiske funksjoner skal laveste gulvnivå etableres minimum kote +2,0 over NN2000. For øvrige byggverk kan lavere plassering tillates, forutsatt at konstruksjon og materialbruk dokumenteres å tåle oversvømmelse og påvirkning fra sjø. Kai og havneanlegg kan etableres lavere, da disse er dimensjonert for å tåle overskylling.

2. Bølgepåvirkning:
Det er gjennomført vind- og bølgeanalyse som er lagt til grunn for dimensjonering av kai og bølgebryter.

3. Grunnforhold og stabilitet
Stabilitet av eksisterende sjøfylling er ikke tidligere vurdert og er særlig relevant for tiltak i sjø. Oppfølging er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene § 2.2 og § 4.2.5.

Oppsummering:
Risikoen vurderes som akseptabel forutsatt at krav i reguleringsbestemmelsene følges opp.

9 Gjennomføring

Gjennomføring av tiltaket vil skje trinnvis, og tilpasses behov og tilgjengelige ressurser hos tiltakshaver. Første fase omfatter etablering av ny kai og bølgebryter, samt oppgradering av teknisk infrastruktur og adkomst. Deretter følger eventuell oppføring av nytt lagerbygg og tilrettelegging for intern logistikk og parkering.

Bølgebryter vil bli tiltransportert sjøveien og montert på stedet. Det er ikke planlagt utfylling i sjø, og tiltakene vil i hovedsak baseres på fundamentering med pæler og forankring til sjøbunn.

Gjennomføring forutsetter at nødvendige tillatelser er gitt, og at tekniske planer for tiltak i sjø og tilknytning til offentlig infrastruktur er godkjent av relevante myndigheter. Det er fastsatt rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen som sikrer at tiltak som har betydning for sikkerhet og miljø gjennomføres før ny bebyggelse tas i bruk.

Småbåthavnen er regulert i planen, men skal ikke etableres av tiltakshaver. Det er opp til Strand kommune å vurdere eventuell realisering av dette tiltaket.

Det er lagt inn rekkefølgebestemmelse som sikrer at navigasjonsinnretning (Kvernaneset lykt) er omskjermet til rød sektor før etablering av bølgebryter.

10 Oppsummering (avsluttende kommentar)

Planforslaget er vurdert til ikke å medføre særlige negative konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn. Det er gjennomført nødvendige faglige vurderinger, og relevante hensyn er ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelser, plankart og tilhørende analyser.

Tiltaket legger til rette for en mer effektiv og samordnet drift av næringsvirksomhet tilknyttet oppdrettsaktiviteten i regionen, og styrker grunnlaget for marin næringsutvikling i regionen. Planen bidrar til gjenbruk av eksisterende bygningsmasse, forbedret tilgjengelighet og bedre logistikk mellom anlegg og base. I tillegg tilrettelegger planen for etablering av småbåthavn, som kan gi økt tilbud til allmennheten og styrke områdets funksjon som maritimt knutepunkt.

Samlet vurderes planforslaget som et positivt bidrag til lokal næringsutvikling og arealeffektiv bruk av eksisterende infrastruktur.

11 Referanser

1. **Multiconsult.** *Merknadsskjema.* 2026.
2. **Stavanger maritime museum.** *Rapport fra arkeologisk registrering.* 2025.
3. **Multiconsult.** *10251741-01-RIM-NOT-001 Naturmangfoldsnotat.* 2025.
4. —. *10251741-01-RIT-RAP-DOK-001 Mobilitetsanalyse.* 2025.
5. —. *10251471-01-PLAN-RAP-01 ROS-analyse.* 2026.
6. —. *10251741-01-RIVA-NOT-001 VA rammeplan.* 2025.
7. —. *10251741-01-RIMT-RAP-001_Rev00 Vind- og bølgeanalyser 03.03.26.* 2026.
8. —. *10251741-01-RIA-RAP-001-Støykartlegging.* 2026.
9. —. *10251471-RIG-NOT-001 Vurdering av områdestabilitet.* 2024.