# PLANBESKRIVELSE

**Reguleringsendring etter forenklet prosess**

**PlanID 09001 Detaljregulering for Lundevågen Sør**

**Forslagsstiller:** Listerhavnene IKS

**Plankonsulent:** Farsund kommune ved landskapsarkitekt Øystein Bekkevold

**Dato:** 08.10.2026

*Over: område sett mot øst*

## 1. Bakgrunn

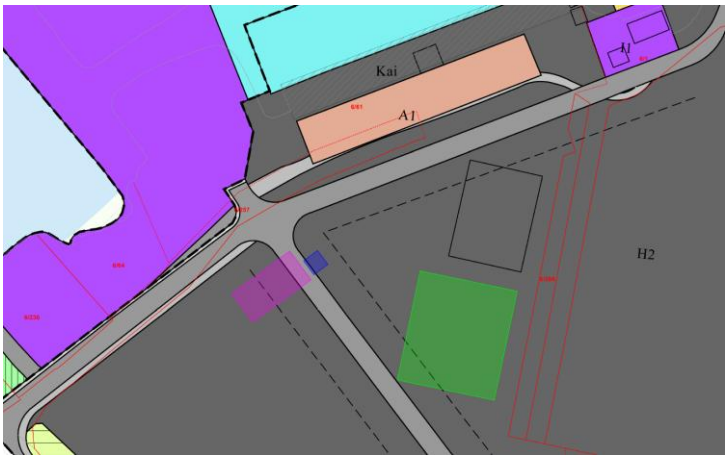
Det er ved søknad om tiltak kommet frem behov for en mindre reguleringsendring av detaljregulering for Lundevågen Sør, PlanID 09001 vedtatt i 1990. Planområdet består av et etablert havne- og næringsområde ved Lundevågen i Farsund kommune.

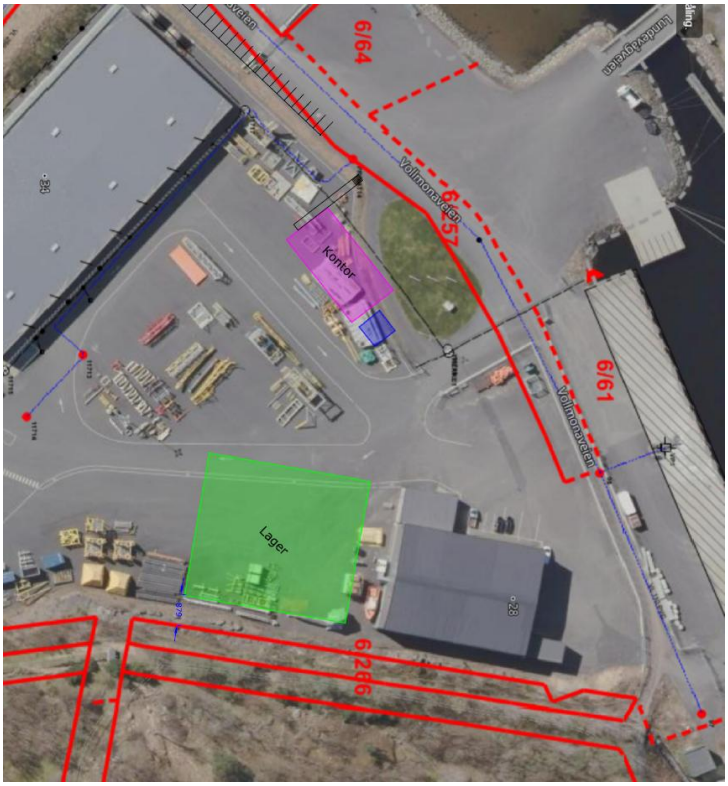
Lenke til planarkiv for Nasjonal arealplan id 4206_09001

Det er behov for å ta ut en regulert veg som aldri har blitt realisert og som forhindrer en god videre utvikling av området og en mer rasjonell og fleksibel disponering av havnearealene. Dette utløser igjen ett behov for å oppdatere planen i samsvar med dagens behov og planfaglige standarder.

Planendringen omfatter ikke utvidelse av planområdet og innebærer ingen endring av hovedformålet offentlig havneområde.

På bildet under kan man se med lilla, blå og grønn farge hvilke bygg som ønskes oppført og konflikt med regulert vei.



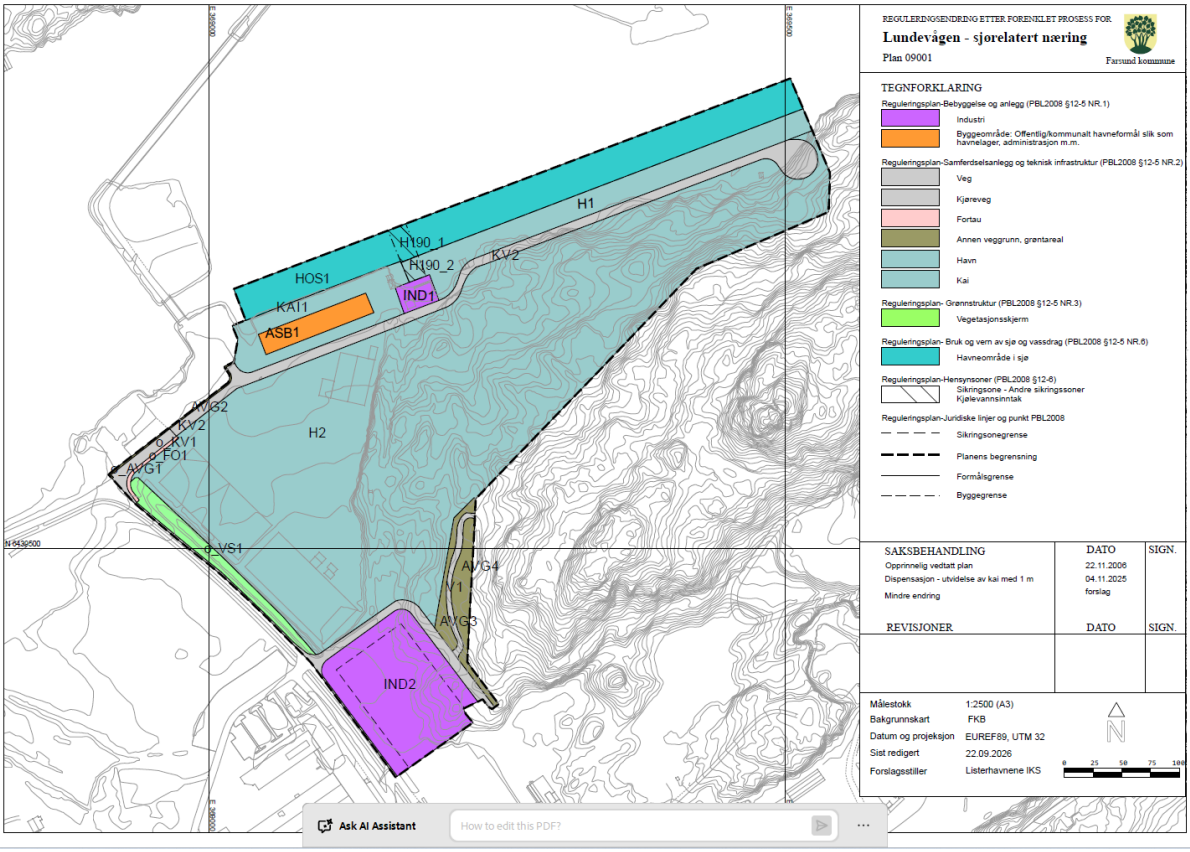

## 2. Hensikt med planendringen

Formålet med reguleringsendringen er å:

- fjerne regulert intern veg mellom H2 og H3
- slå sammen område H2 og H3 til ett samlet havneområde, H2
- innarbeide vedtatt reguleringsendring fra 2025
- oppdatere plankart og bestemmelser til gjeldene PBL.
- erstatte begrepet TBYA med BYA
- øke tillatt utnyttelsesgrad i havneområdet fra 30 % til 60 %

- modernisere parkeringsbestemmelsene

Endringene skal bidra til bedre arealutnyttelse innenfor eksisterende havneområde uten å ta i bruk nye arealer.




*Over: forslag til nytt plankart*

## 4. Beskrivelse av planendringene

### 4.1 Fjerning av intern veg

Regulert veg mellom H2 og H3 fjernes. Området tilføyes H2.

Vegen har ikke blitt realisert på 36 år og hinder nå en fornuftig utvikling og bruk av arealene.

### 4.2 Sammenslåing av H2 og H3

Når veien som deler disse arealene forsvinner er det naturlig at område H3 innlemmes i H2. Formålet opprettholdes som offentlig havneområde. Sammenslåingen gir en enklere og mer fleksibel struktur for framtidig utvikling av området.

*Over: eksisterende bebyggelse i H3. Sett mot sørøst*

**4.3 Innarbeiding av vedtatt planendring fra 2025**

Tidligere vedtatt reguleringsendring fra 2025 (utvidelse av kaifront med 1 m) innarbeides i det reviderte plankartet og bestemmelsene slik at planverket framstår samlet og oppdatert.

**4.4 Endring av grad av utnytting**

Gjeldende reguleringsplan benytter begrepet TBYA (totalt bebygd areal). Ved planendringen erstattes dette med BYA (bebygd areal) i samsvar med dagens plan- og byggesakspraksis og gjeldende Norsk Standard for areal- og volumberegninger.

Området fremstår allerede som et etablert industri- og havneområde hvor hensynet til arealeffektivitet og videreutvikling av eksisterende havneinfrastruktur veier tungt. Økningen i utnyttelsesgrad innebærer ikke utvidelse av planområdet eller beslagleggelse av nye arealer.

Tillatt utnyttelsesgrad for område H2 foreslås økt fra:

**TBYA = 30 %** til **BYA = 60 %**

Endringen skal legge til rette for mer effektiv arealutnyttelse innenfor eksisterende havneområde. For å videreføre planens opprinnelige intensjon presiseres det at parkeringsplasser, oppstillingsarealer og manøvreringsarealer på terreng ikke skal inngå i beregningen av BYA for område H2.

*Over: området sett i fugleperspektiv mot sør.*

---

### 4.5 Oppdatering av parkeringsbestemmelser

Gjeldende reguleringsplan stiller krav om etablering av minimum én parkeringsplass per 200 $m^2$ BRA innenfor havneområdene. Bestemmelsen ble utformet på et tidspunkt da parkeringsnormer i større grad var standardiserte og mindre tilpasset den enkelte virksomhets faktiske behov.

Planområdet er et havne- og næringsområde hvor virksomhetene kan variere betydelig med hensyn til arealbruk, bemanning og transportbehov. Lagerbygg, terminalbygg, verksteder og øvrige havnerelaterte funksjoner har normalt et vesentlig lavere parkeringsbehov enn ordinære nærings- og kontorbygg.

Dersom dagens parkeringsnorm videreføres samtidig som utnyttelsesgraden økes, vil bestemmelsen kunne utløse krav om et stort antall parkeringsplasser uten at dette nødvendigvis står i forhold til virksomhetenes faktiske behov.

Ved full utnyttelse av H2 vil et krav om én parkeringsplass per 200 $m^2$ BRA kunne gi krav om flere hundre parkeringsplasser. Dersom framtidige bygg oppføres med flere etasjer og større BRA enn BYA, vil parkeringskravet kunne øke ytterligere. For et havne- og logistikkområde vurderes dette som lite treffsikkert og kan føre til at betydelige arealer må benyttes til parkering framfor havne- og næringsformål.

For å sikre en mer hensiktsmessig arealutnyttelse foreslås dagens parkeringsnorm erstattet med følgende bestemmelse:

*Parkering skal etableres i tilknytning til den enkelte virksomhet. Ved søknad om tiltak skal parkeringsbehov dokumenteres ut fra virksomhetens art, omfang og bemanning.*

*Det kan maksimum etableres én biloppstillingsplass per 100 $m^2$ BRA. I tillegg skal det avsettes nødvendig laste-, losse- og manøvreringsareal for virksomhetens drift.*

Løsningen gir nødvendig fleksibilitet for framtidige virksomheter samtidig som kommunen opprettholder kontroll med omfang og lokalisering av parkering gjennom byggesaksbehandlingen. Bestemmelsen vurderes å være bedre tilpasset et moderne havne- og logistikkområde enn en fast parkeringsnorm basert på bruksareal alene.

**4.6 avklaring på offentlig formål.**

I dagens bestemmelser benevnes havneområdene som offentlige selv om dette ikke kommer frem av plankart. Havnevesenet har påpekt at det ikke er ønskelig at området skal være regulert offentlig.

Det er en telefonstyrt port inn til området, og ved heving av sikringsnivået etter ISPS vil området innenfor porten inngå i sikret område med adgangskontroll.  (se første bilde)

Det benyttes også uregistrerte kjøretøy i drift av havnene, og disse kan ikke benyttes på offentlige veier. Planendringen tydeliggjør at kun kjøreveg fram til portanlegget reguleres til offentlig trafikkområde. Havneområdene innenfor porten reguleres ikke som offentlige arealer.

**4.7 Byggegrense mot sjø**

Område har en byggegrense mot sjø som ble vedtatt ved endring av Farsunds kommuneplaner 1.4.2022 https://arealplaner.no/farsund4206/arealplaner/412

Denne videreføres i nytt plankart og bestemmelser langs kaifront. Da det er overlappende formål i plankartet er det gjort ett utdrag av plankartet som tydelig viser byggegrense mot sjø.

## 5. Vurdering av konsekvenser

### Arealbruk

Planendringen innebærer ingen endring av arealformål og ingen utvidelse av planområdet. Forslaget omfatter fortetting og intern omorganisering innenfor eksisterende regulert havneområde.

Planendringen vurderes derfor ikke å medføre vesentlig endret arealbruk.

### Landskap

Planområdet ligger i et etablert havne- og næringsområde. Endringen vil kunne gi noe økt bygningsvolum innenfor området, men endrer ikke områdets hovedkarakter som havneområde.

Virkningene for landskapsbildet vurderes som begrensede.

### Trafikk

Planforslaget medfører ingen endring av eksisterende veier tilknyttet området. Økt utnyttelsesgrad kan gi noe økt aktivitet over tid, men endringen vurderes ikke å medføre behov for nye offentlige vegløsninger. Parkering skal dokumenteres ved byggesaksbehandling ut fra virksomhetens art, omfang og bemanning.

### Naturmangfold og fugleinteresser

Planområdet ligger innenfor et eksisterende regulert havne- og næringsområde. Planforslaget innebærer ingen utvidelse av planområdet, ingen omdisponering av

naturarealer og ingen utfylling i sjø. De foreslåtte endringene medfører ingen nye arealinngrep utenfor allerede regulerte byggeområder og ingen endring av arealformål.

Planendringen vurderes derfor ikke å medføre vesentlige negative konsekvenser for naturmangfold eller fugleinteresser.

**Kulturminner**

planendringen berører ikke kulturminner eller kulturmiljøer. Dersom det ved gjennomføring av tiltak oppdages automatisk fredete kulturminner, gjelder meldeplikten etter kulturminneloven.

**Samfunnssikkerhet og beredskap**

Planendringen innebærer ingen nye arealformål og endrer ikke kjente risiko- og sårbarhetsforhold. Eksisterende forhold med hensyn til sikkerhet, beredskap og teknisk infrastruktur videreføres.

## 6. Vurdering av konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger.

Planendringen innebærer:

- ingen endring av hovedformål
- ingen utvidelse av planområdet
- ingen nye arealinngrep
- ingen utfylling i sjø
- ingen nye samferdselsanlegg
- ingen nye virksomhetstyper
- fortetting innenfor eksisterende havneområde

På bakgrunn av kriteriene i konsekvensutredningsforskriften vurderes planendringen ikke å kunne medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

**Konklusjon:** Planendringen utløser ikke krav om konsekvensutredning.

## 7. Vurdering av forenklet prosess

Reguleringsendringen vurderes å kunne behandles etter plan- og bygningsloven § 12-14 andre ledd.

Dette begrunnes med at:

- hovedformålet videreføres

- planområdet utvides ikke
- endringene berører ikke planens hovedstruktur
- ingen nye arealer tas i bruk
- endringene gjelder intern omorganisering og fortetting innenfor eksisterende havneområde
- endringene vurderes ikke å ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Farsund kommune vurderer derfor at saken kan behandles som reguleringsendring etter forenklet prosess.

## 8. Oppsummering

Planendringen legger til rette for en mer hensiktsmessig utvikling av eksisterende havneområde i Lundevågen gjennom:

- fjerning av intern veg mellom H2 og H3
- sammenslåing av H2 og H3 til ett samlet havneområde
- innarbeiding av vedtatt reguleringsendring fra 2025 (Utvidelse av kai med 1 m i arealformål havneområde) saksnummer 2025/1875
- overgang fra TBYA til BYA
- økning av tillatt utnyttelsesgrad fra 30 % til 60 %
- avklaring på offentlige formål
- modernisering av parkeringsbestemmelsene
- krav om dokumentasjon av parkeringsbehov ved byggesaksbehandling i stedet for fast parkeringsnorm

Endringene skjer innenfor eksisterende regulert havneområde og vurderes ikke å medføre vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planforslaget anbefales derfor behandlet som reguleringsendring etter forenklet prosess.