



Reiestadmarka Utvikling AS

Detaljregulering av Reiestadmarka, plan 1038-01

Utgave: 3

Dato: 2017-10-23

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Reiestadmarka Utvikling AS
Rapporttittel: Detaljregulering av Reiestadmarka, plan 1038-01
Utgave/dato: 1 / 2017-10-23
Arkivreferanse: 531509001
Lagringsnavn: Planbeskrivelse 1038-01
Oppdrag: 531509 – Detaljregulering Reiestadmarka
Oppdragsleder: Helene Lustrup
Fag: Plan og urbanisme
Tema: Reguleringsplan

Skrevet av: Helene Lustrup
Kvalitetskontroll: Arild Byrkjedal

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Reiestadmarka Utvikling AS for å utarbeide detaljreguleringsplan for nye boligområder på Reiestadmarka.

Yvonne Gabrielsen fra Reiestadmarka Utvikling AS er prosjektleder fra utbyggers side.

Utforming av planforslaget har vært et samarbeid mellom Multiconsult AS og Asplan Viak AS. Multiconsult har gjennomført grunnundersøkelser og utredet støy, landskap, VA, vei- og trafikk planen.

ARC Arkitekter har vært fagansvarlig arkitekt for utforming av felt BKS9.

Asplan Viak har utformet øvrige områder, koordinert arbeidene og leveranse av planforslaget. Einar E. Hallgren har vært fagansvarlig arkitekt.

Stavanger, 23/10/2017

Helene Lustrup
Oppdragsleder

Arild Byrkjedal
Kvalitetssikrer

INNHOLDSFORTEGNELSE

Sammendrag	5
1 Bakgrunn for saken	6
1.1 Saken gjelder.....	6
1.2 Saksgang.....	6
2 Gjeldende planer	8
2.1 Regionalplan for Jæren (2013-2040)	8
2.2 Kommuneplan for Hå (2014-2028).....	8
2.3 Gjeldende og pågående planer	9
3 Beskrivelse av planområdet	12
3.1 Beliggenhet og avgrensning	12
3.1 Arealbruk og markslag.....	12
3.2 Eierforhold og eksisterende bebyggelse	13
3.3 Landskap og topografi	13
3.4 Sol/skygge og vindforhold	13
3.5 Grønnstruktur og rekreasjonsverdier.....	13
3.6 Kulturminner	14
3.7 Lekeplasser og nærmiljøanlegg	16
3.8 Offentlig og privat service	16
3.9 Grunnforhold.....	17
3.10 Støy	17
3.11 Trafikk	18
3.12 Jernbane.....	19
3.13 Kommunalteknisk infrastruktur	19
3.14 Undergang	19
4 Beskrivelse av planforslaget.....	21
4.1 Rammer og overordnet målsetting	21
4.2 Boliger.....	22
4.3 Utnyttelse og tetthet.....	24
4.4 Grøntareal, lek og opphold	27
4.5 Eksisterende bebyggelser	29
4.6 Parkering	30
4.7 Utrykning.....	31
4.8 Kulturminner	31
4.9 Trafikk	32
4.10 Jernbane.....	34
4.11 Kommunaltekniske forhold	34
4.12 Renovasjon.....	35

4.13	Energi	35
4.14	Støy	35
4.15	Universell utforming.....	37
4.16	Avvik fra overordnede planer.....	37
5	Virkninger av planforslaget.....	38
5.1	Barns og unges interesser.....	38
5.2	Sosial infrastruktur.....	38
5.3	Universell utforming og tilgjengelighet.....	38
5.4	Solforhold.....	38
5.5	Konsekvenser for naturmangfold.....	39
5.6	Konsekvenser for Varhaug sentrum.....	39
5.7	Konsekvenser for gnr./bnr. 54/20.....	39
5.8	Konsekvenser for eksisterende bebyggelse.....	40
5.9	Støy	40
5.10	ROS analyse.....	40
6	Mottatte merknader	41
6.1	Følgende merknader kom ved varsel om oppstart.....	41
6.2	Merknader til varsel om utvidet planområde	48

Følgende dokumenter inngår ved forsendelse av detaljregulering av 1030-01:

- Planbeskrivelse
- Bestemmelser
- Plankart
 - a. Vertikalnivå 1
 - b. Vertikalnivå 2
- Vedlegg:
 - 1 Illustrasjonsplan
 - 2 Supplerende illustrasjoner
 - a. Snitt 1 2 3 4
 - b. Snitt 5 6 7 8
 - c. Snitt 10 12 14
 - d. Snitt A C E F
 - e. Solstudie jevndøgn og midtsommer
 - f. 3D-montasje oversiktsbilde
 - g. 3D-montasje gatebilder
 - h. 3D-montasje grøntdrag/kvartalslek
 - 3 Forenklet mulighetsstudie av Stuelandtomten
 - 4 Premiss vei og trafikk: 216522-TVF-NOT-005
 - 5 Premiss vann og avløp: 216522-TVF-NOT-006
 - 6 Støyrapport: 216522-RIA-RAP-001-01
 - 7 Geoteknisk rapport: 216522-RIG-RAP-001-rev00
 - 8 Notat, kryssing av fv 504, Varhaugvegen
 - 9 ROS analyse
 - 10 Renovasjonsteknisk plan
 - 11 Arealregnskap

SAMMENDRAG

Planforslaget hjemler en storstilt utbygging på Varhaug. Bebyggelsen vil etableres etappevis og over tid.

Planen åpner for 167-223 boenheter, fordelt på maksimalt 30 000 m² BRA. Utnyttelsen ligger innenfor krav og retningslinjer i kommuneplan og regionalplan, og i øvre sjikt for å utnytte arealressursene i en region hvor jordvernet står sentralt.

Forslaget er i tråd med overordnede planer og tilrettelegger for gode områdekvaliteter fremtidig boligmiljø. Kvaliteter som nærhet til sentrum og holdeplass, gode solforhold, flott utsikt og høy tilgjengelighet.

Varhaug sentrum vil få et nytt og variert boligtilbud. Ny undergang vil øke trafiksikkerhet og øke tilgjengeligheten for gående og syklende mellom ulike målpunkt på Varhaug. Gjennomføring av planen vil kunne oppleves som en utvidelse og styrking av Varhaug sentrum.

1 BAKGRUNN FOR SAKEN

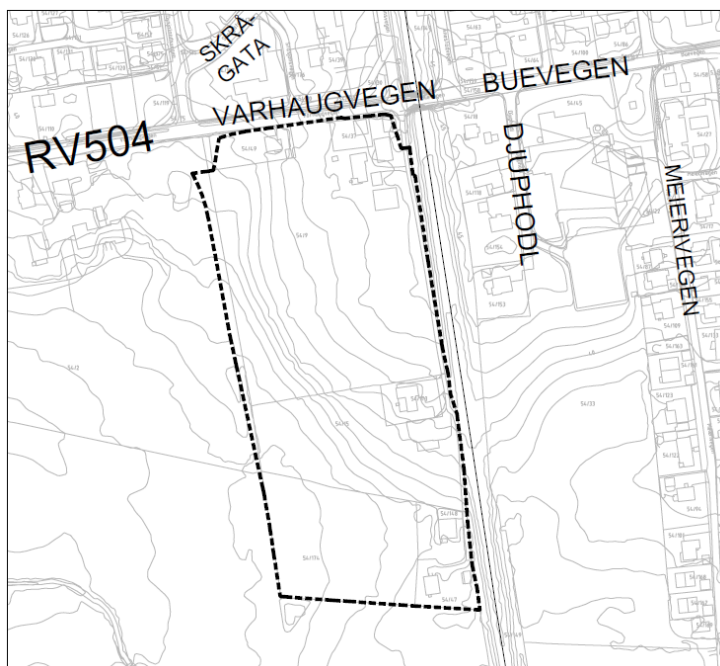
1.1 Saken gjelder

Reiestadmarka Utvikling AS har utarbeidet forslag til detaljregulering av nytt bustadområde på Reiestadmarka i tråd med vedtatt kommuneplan. Planområdet er tidligere regulert til bolig i reguleringsplan 1038, vedtatt 2005.

Bolig Partner AS er utbyggeren av felt BKS9 hvor ARC Arkitekter AS har vært fagansvarlig arkitekt.

I samråd med Hå kommune er det besluttet å levere en samlet detaljplan for begge utbyggingsområdene. En har også kommet til enighet i å omregulere byggegrenser og feltinndelinger for å skape en helhetlig og mer fleksibel utbyggingsplan, som bedre ivaretar lokale kvaliteter, og som utnytter tomtas topografi og adkomstmulighet på en bedre måte.

Planforslaget strider ikke med rammer satt i overordnede planer.



Figur 1-1 Varslet planområde

1.2 Saksgang

Det er avklart med Hå kommune at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning.

I planprosessen har det vært avholdt møter med kommunens ulike avdelinger, Jæren E-verk, Asbjørn Stueland og Staten vegvesen.

Oppstartsmøte med Hå kommune ble gjennomført 14. august 2013. Planstart ble varslet etter gjeldende regler 10. september, med frist for uttale 18. oktober 2013. Det kom inn 11 uttalelser til varselet. Se kap 6.

I forbindelse med planlagt undergang ble plangrensen utvidet i etterkant. Begrenset varsel ble sendt 18.09.2014 med frist for uttale satt til 20.10.2014. Det kom 8 uttalelser som følge av begrenset varsel. Se kap 6.12.

Førstegangsbehandling

Planforslaget for Reiestadmarka, plan 1038-01, ble tatt opp til førstegangs behandling i Utval for tekniske saker og næring (UTN) 3. mars 2015.

(<https://www.ha.no/innsyn.aspx?response=mote&moteid=484&scripturi=/innsyn.aspx&Mid1=5810&>)

Utvalget var på felles befarung og vedtok enstemmig følgende fellesforslag:

«UTN- 019/15 Vedtak:

Før forslag til detaljregulering for Reiestadmarka blir tatt opp til behandling, vil utvalget be om at utbygger vurderer konsekvensene av alternative løsninger for undergang under fv 504 for utnyttning og utbygging av eiendommene nord for fylkesveien, eventuelt ved å utvide planområdet til å omfatte disse eiendommene (punkt 1).

Utvalget vil også be om at tiltakshaver revurderer forslag til grøntdrag og lekeareal i framlagt planforslag (punkt 2).»

Forslagsstiller opplyser at alternative løsninger for undergang allerede var utredet i notatet «Alternative kryssinger av fv 504, Varhaugvegen» som ble utarbeidet i forbindelse med planforslaget. *Dette saksdokumentet var ikke lagt ved saken til førstegangsbehandling 3.3.2015.*

Som svar på politisk vedtak har utbygger formulert et mulighetsstudie for berørte arealer nord for fylkesveien (punkt 1). Hensikten med mulighetsstudiet er å vise konsekvenser av undergangen og utbyggingspotensialet for handelslaget Spar, heretter omtalt som Stuelandtomten, og Esso-tomten. Det er det utbyggingspotensialet som er vurdert ettersom det ikke foreligger konkrete utbyggingsplaner hos grunneier pr.dd.

Som svar på politisk vedtak punkt 2 er grøntdrag og lekeareal revurdert og blitt utvidet. Grøntdragets samlede areal er økt fra 3468 m² til 3898 m².

Etter førstegangsbehandling er det avholdt en rekke møter med Stueland og med kommunens administrasjon og politiske ledelse for å sikre i overenskomst omkring plassering av undergang. Spørsmålet omkring undergang og konsekvenser for nabo har vært resultert i det lange oppholdet som planprosessen har hatt.

Resultatet er at kommunen har varslet planendring av plan 1010 (nå plan 1010-1b) hvor undergang nord for fv504. Detaljplan for Reiestadmarka benytter derfor den opprinnelig plangrensen fra første varsel.

2 GJELDENE PLANER

2.1 Regionalplan for Jæren (2013-2040)



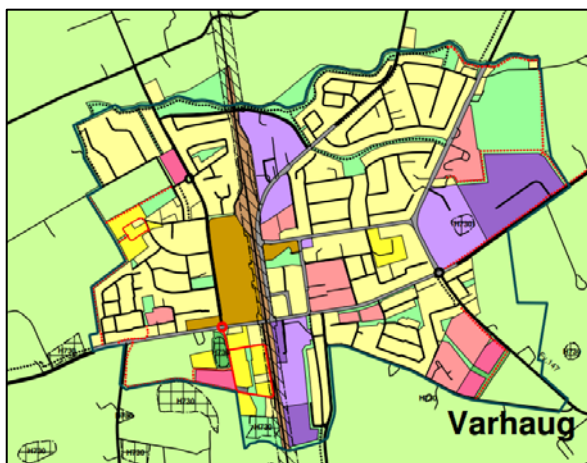
Figur 2-1 Utsnitt av regionalplan for Jæren

Regionalplan for Jæren, med retningslinjer for regional grøntstruktur, bomiljø og kvalitet, samt fylkesdelplan for universell utforming, er lagt til grunn for planarbeidet.

Arealkart for byutvikling på Jæren viser områdets plassering i forhold til langsiktig grense for landbruk og områdets nærhet til kysten.

Planområdets nærhet til Varhaug stasjon tilsier en utnyttelsesgrad på 4-8 boliger/daa, eller mellom 70-140 %-BRA.

2.2 Kommuneplan for Hå (2014-2028)



Figur 2-2 Utsnitt av kommuneplanen for Hå

Utbyggingsområdet er avsatt til friområder og til nye og eksisterende boligformål i kommuneplanen.

Utbyggingsområdet ligger innenfor langsiktig grense for landbruk og grenser til barnehage, friområder, sentrumsareal og jernbane.

Arealdelen av kommuneplanen legger opp til at stasjonsbyene skal styrkes som boligområder, servicesenter og som arbeidssted.

Det forventes høyere arealutnyttelse ved stasjonsområdene.

Høy utnyttelse i tettstedene gjør det også viktig å sikre at gode leve- og oppvekstmiljø blir ivarettatt. Det må legges særlig vekt på å utvikle gode bolig- og sentrumsmiljø med god tilgang til fellesområder, lekeplasser og uteoppholdsareal. I tillegg er det viktig med god tilgang til sammenhengende friluftsliv- og friområder med turstier.

Innenfor 500 m fra baneholdeplass er det krav om minimum 4,5 boliger/daa i tetthet, og det tillates mellom 70-160 %-BRA. Bestemmelser til parkeringsdekning, lekeplasser og andre retningslinjer for arealbruk, er lagt til grunn for planarbeidet.

2.3 Gjeldende og pågående planer

2.3.1 Plan 1010, Varhaug sentrum sør (2002)



Figur 2-3 Plan 1010

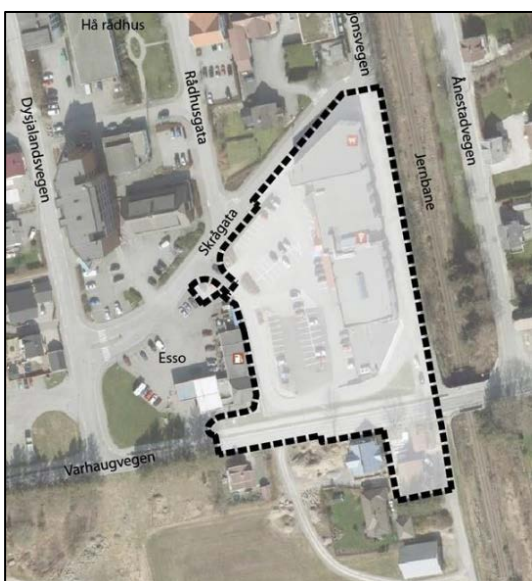
Planen grenser til planforslaget og omfatter rundkjøring ved Dysjalsvegen x Varhaugvegen, Esso-stasjonen og forretningskvartalet Handelslaget Spar med parkeringsplasser.

Byggeområdene har en tillatt tomteutnyttelse på 300% innenfor 75%-BYA av tomtens arealer. I kombinerte arealer kan det etableres bolig med tilhørende anlegg, forretning, kontorer, bevertning og garasjeanlegg.

Planen åpner for økte utnyttelser ved detaljregulering (bebyggelsesplan). Området inngår i sentrumsplanen for Varhaug som er igangsatt.

I oktober 2017 varsler Hå kommune oppstart på omregulering av planen, med id 1010-1B. Hensikt med endringen er å;

1. Justere plassering av undergang langs jernbanen vestover i retning Esso bensinstasjon
2. Innsnevre og omgjøre kommunal veg rundt Stuelandsbygget, gnr/bnr 54/20, til einvegskjørt veg
3. Utvide planområdet slik at vernet stasjonsbruk «Fredheim» gnr/bnr 54/179 (tidligere 54/9) blir inkludert i planen.



Figur 2-4 Plan 1010-1b, under arbeid

2.3.2 Plan 1038, Reiestadmarka (2005)



Figur 2-5 Plan 1038

Gjeldende reguleringsplan ble regulert til bolig, grøntområder, jernbane og holdeplass for buss. Planen forstås som en områdeplan etter dagens begrepsbruk.

Planen åpner for etablering av 160-236 boliger, med byggehøyder varierende fra kote +43 til +57 og bestemmelser om en utbygging i 2-4 etasjer. Eksisterende boliger og kulturminneområde inngår i planen.

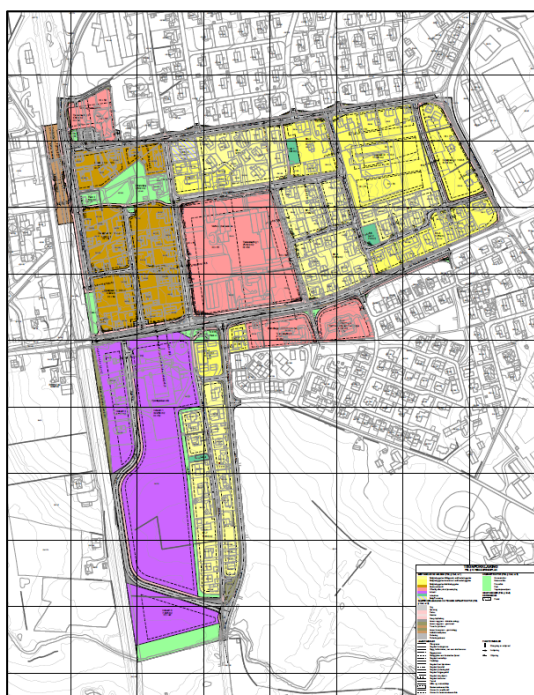
Planen har rekkefølgekrav om at rundkjøring/kryss ved fv 504, samt gs-vei med undergang under fylkesveien, må være ferdig opparbeidet innen boliger tillates oppført. Undergang er regulert ved bro over jernbanen nord-øst i planområdet.

Plan 1038 har regulert 25 m byggegrense fra nærmeste jernbanespor, og det tillates to avkjørsler til atkomstveien i vest

Planen regulerer også en busslomme i nord. Denne utgår etter føringer fra Statens vegvesen.

Sør i planen ligger bevaringsområde for kulturminner samt et friluftsområde.

2.3.3 Plan 1119-1107, Område ved Varhaug skole (2010)



Områdeplanen ligger vest/ nordvest for planforslaget og dekker et område på 283 daa. Planen legger til rette for boligbebyggelse, offentlig/privat tjenesteyting (skole og barnehager), sentrumsformål, industri, grøntstruktur samt kombinert bebyggelse bolig og forretning.

Formålet med planen er å tilrettelegge for:

- Sentrumsavgrensingen for Varhaug
- Potensial for fortetting
- Lokalisering av ulike byggeområder
- Byggehøyder/ byggegrenser
- Kvartalsstruktur
- Grønnstruktur
- Trafikk løsninger

2.3.4 Plan 1140, Varhaug sentrum, igangsatt



Hå kommune har startet arbeidet med kommunedelplan for Varhaug sentrum. Planen skal konsekvensutredes. Oppstart på arbeide ble meldt oktober 2017.

Planprogrammet skal fastlegge tema som skal utarbeides i prosessen mot et endelig planforslag for Varhaug sentrum. Disse tema skal favne bredt og gi et best mulig representativt bilde av Varhaug sentrum i dag, og hvordan det skal være i framtida.

Sentrumsplanen omfatter hoveddelen av plan 1010-1B og kun deler av rundkjøring til sentrumsområdene.

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

3.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet utgjør 48,4 daa og ligger 300-600 m fra stasjonsområdet. Nord for planområdet ligger Varhaug sentrum, i sør grenser planen til friområder med skog og kulturminnet Leksaren. I vest grenser området gårdsanlegget gnr/bnr 54/2 og areal avsatt til fremtidig barnehage. Øst langs planområdet ligger jernbanen. Det er under 2 km til strandlinjen i vest.



Figur 3-1 Planområdets beliggenhet i forhold til Varhaugvegen, sentrum, kystlinjen og jernbanen.

3.1 Arealbruk og markslag

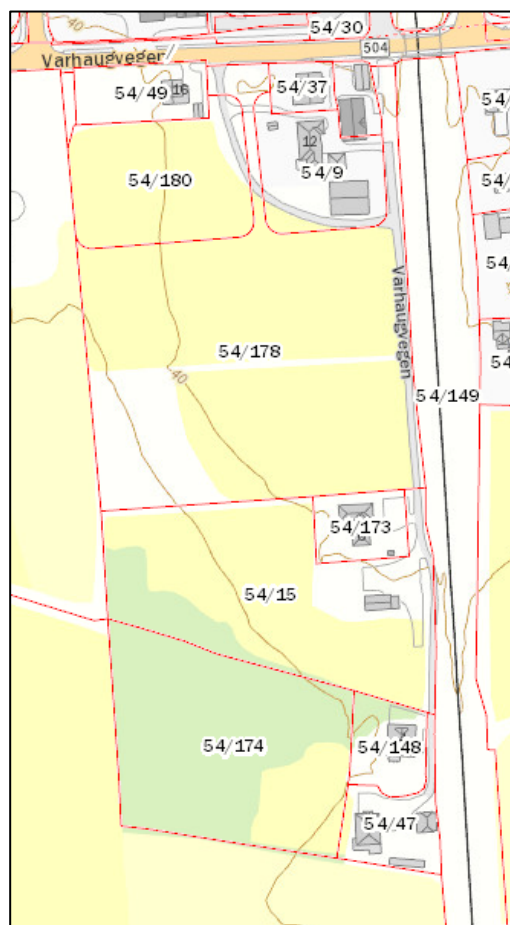
I dag er størsteparten av arealene dyrka mark, fortrinnsvis gress. I sør er et lite men verdifullt skogområde. Planen omfatter tre spredte og frittliggende eneboliger; i nordøst, nordvest og sørøst. Dyrka mark utgjør ca 15 daa, beite ca 5 daa.

3.2 Eierforhold og eksisterende bebyggelse

Utbyggingsområdet består av flere eiendommer. Reiestadmarka Utvikling har avtaler på hovedvekten av arealene. Som del av prosessen med å utvikle et helhetlig boligområde har Reiestadmarka Utvikling også avtale om å overta eneboligen i 54/173.

Planområdet berører følgende eiendommer:

Gnr./Bnr. 54/37	– Enebolig
Gnr./Bnr. 54/49	– Enebolig og garasje
Gnr./Bnr. 54/179	– Eldre løe og smie
Gnr./Bnr. 54/173	– Enebolig
Gnr./Bnr. 54/15	– Eldre løe
Gnr./Bnr. 54/47	– Enebolig med garasje
Gnr./Bnr. 54/148	– Enebolig
Gnr./Bnr. 54/9	– Enebolig, garasje, lager/ verksted



Figur 3-2 Eiendomskart

3.3 Landskap og topografi

Planområde ligger som åpne marker inntil sentrumsområdene, med stedvise trerekker. Områdets laveste punkt ligger i sørvest på kote +33 og strekker seg opp til kote +45 i nordøst med en helning mellom 8-14 %.

3.4 Sol/skygge og vindforhold

Hele området har gode solforhold, uten nabobebyggelser eller infrastruktur som skyggelegger arealene. Mot vest er det utsikt til havet fra størstedelen av planområdet.

Dominerende vindretninger er fra vest/nordvest om sommer og fra sørøst om vinter.

3.5 Grønnstruktur og rekreasjonsverdier

Området avgrenses i nord mot Varhaugvegen med høye løvtrær. Området består ellers av åpne marker og noen lave steingarder.

I friområdet i sør, GF, er det blandet løvskog av høy kvalitet. Lenger sør ligger Reiestadbekken, en betydelig kvalitet for hele utbyggingsområdet.



Figur 3-3 Løvskogen i friområdet



Figur 3-4 Reiestadbekken sør for utbyggingsområdet

3.6 Kulturminner

Leksaren

Det er ikke registrerte automatisk freda kulturminner innenfor varslet planområdet. På eiendommen 54/9 er fjøs, stall og løe fra 1919 og smie fra 1926 er vurdert i verdiklasse B i Hå kommunes kulturminneplan. Hovedhuset som tilhørte tunet er revet.

Lenger sør, utenfor planområdet, er et område båndlagt etter lov om kulturminner. Leksaren er et automatisk fredet ringformet tunanlegg som har vært brukt fra ca 0-500 år e. Kr. Fra riksantikvaren er det hentet:

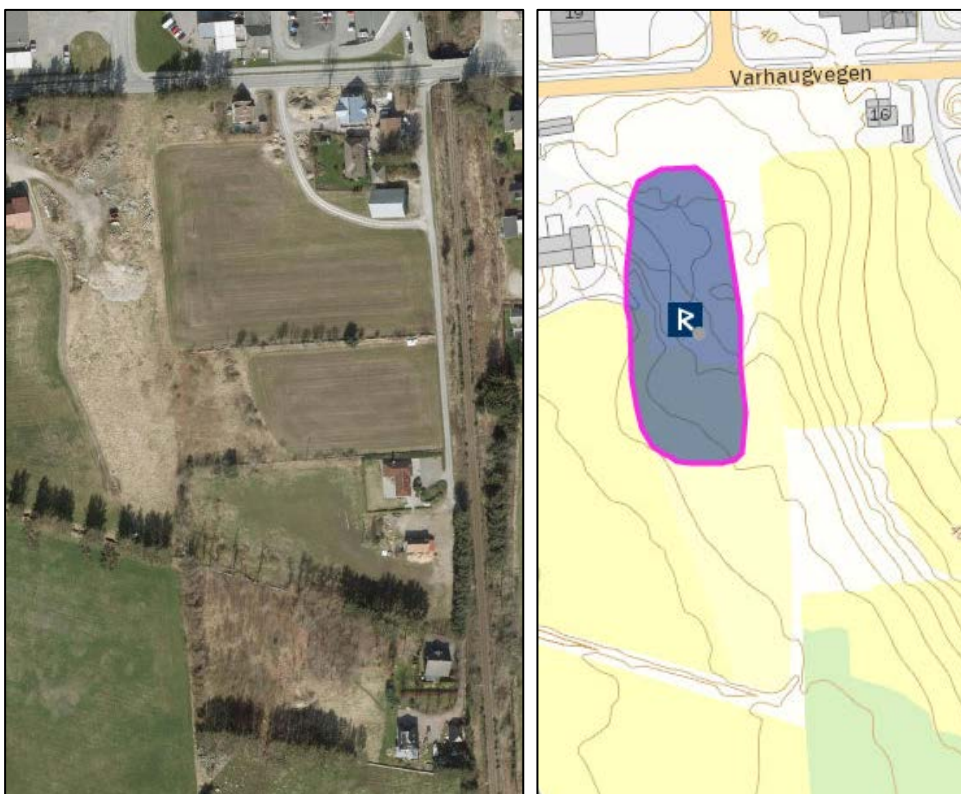
«Leksaren er eit ringforma tunanlegg frå jernalderen. Det består av 15 hustuffer som ligg med den eine kortveggen mot ein open rund plass. Tuftene er 8-16 meter lange og 4-8 meter breie. Dei ligg i tre grupper på sju, fire og tre tufter. To av gruppene er bundne saman med ein 3,5 meter lang steingard. I tilknytning til tunet ligg to gravhaugar, ei gravrøys, ei steinsetning, ei rydningsrøys og eit gardfar»



Figur 3-5 Flyfoto av Leksaren (Norge i bilder).

Gravrøys

I vest, utenfor planområdet, ligger et registrert fornminne, en gravrøys med id 64736. Med bakgrunn i observasjoner fra befaring, samt eldre flyfoto og opplysninger fra Hå kommune, er det enighet mellom Arkeologisk museum, UiS og Rogaland fylkeskommune at utstrekningen av det automatisk freda kulturminnefeltet i dag er betydelig redusert. Det vil bli foretatt en nøyaktig innmåling av den intakte delen av feltet. Det er avklart at plangrense for Reiestadmarka, plan 1038-1, varslet 18.09.14, ikke kommer i konflikt med fornminnefeltets sikringsone.

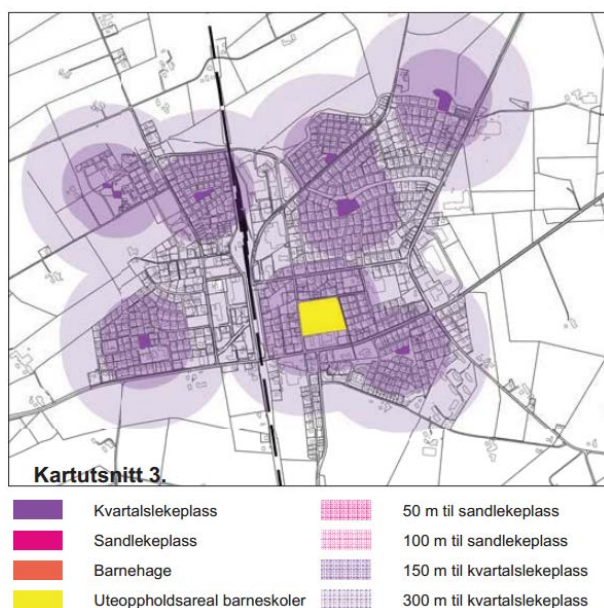


Figur 3-6 Flyfoto og utsnitt fra Riksantikvarens databaser

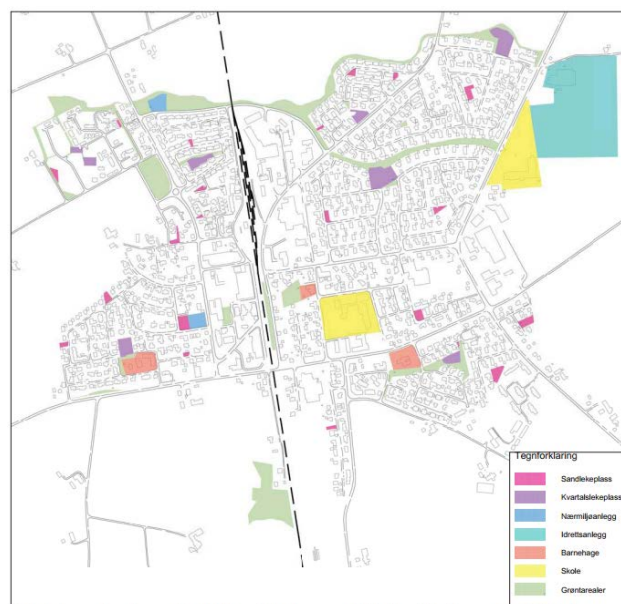
3.7 Lekeplasser og nærmiljøanlegg

En viktig forutsetning for konsentrert utbygging av boliger, fra kpl, er at det er god tilgang til felles oppholds-, leke- og turområde. Varhaug IL har opparbeidet et stort idrettsanlegg med ulike aktivitetstilbud. Anlegget har to nye kunstgressbaner, en gressbane og to grusbaner for fotball. I tillegg har anlegget en friidrettsgrusbane, ballbinge, bordtennisanlegg, skateboardanlegg, sandvolleyballbane, tennisbane, diverse småanlegg og diverse haller, en av dem med et innendørs klatreanlegg.

Figur 3-7 og 3-8 er hentet fra rapport om grønnstrukturer, vedlegg til kommuneplanen, og viser at Varhaug er godt utbygget med hensyn til lekeplasser og nærmiljøanlegg.



Figur 3-7 Kvartalslekeplasser på Varhaug, avstander på 150 og 300 m illustrert



Figur 3-8 Ulike leke- og rekreasjonsarealer på Varhaug

3.8 Offentlig og privat service

Barnehager

Tre barnehager ligger i nærområdet; Tjemslandshagen, Lensmannsgarden og Trekløveren barnehager. I tillegg er det avsatt areal for ny barnehage vest for planområdet.

Skoler

Nærmeste barneskole er Varhaug skule, beliggende 500-900 m fra området. I følge kommuneplanen skal både barneskolen og Varhaug ungdomskule utvides med inntil 70 og 90 elevplasser. En anser skolekapasiteten å være avklart for utbyggingen på Reiestadmarka.

Nærservice

Dagligvarer og øvrige sentrumstilbud ligger 150-500 m fra området.

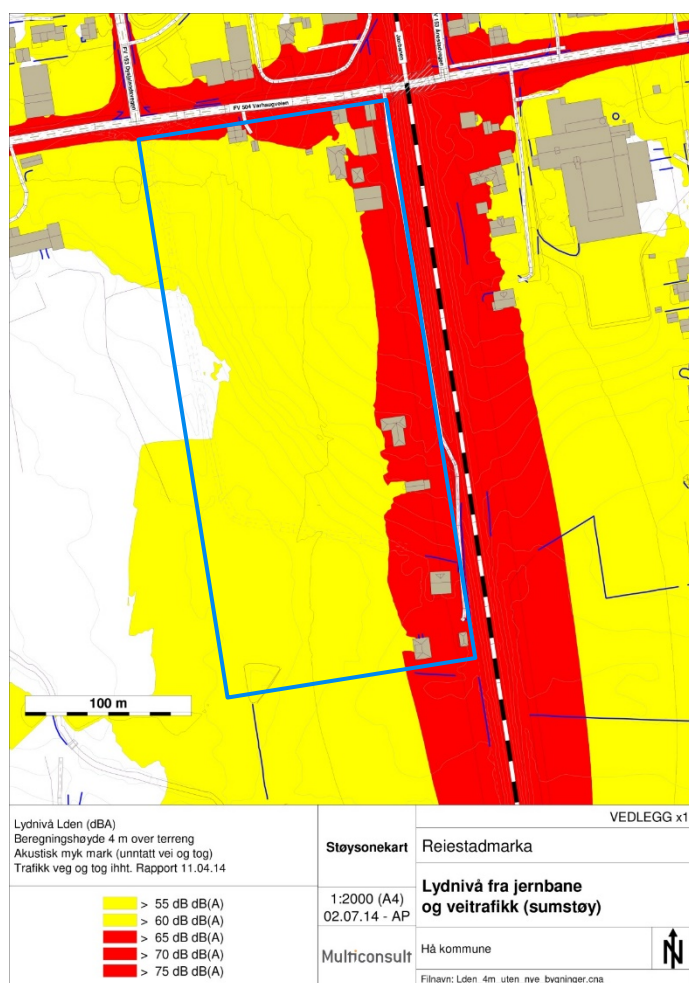
3.9 Grunnforhold

Det er innledningsvis gjennomført grunnundersøkelser. Undersøkelsene viser at området i hovedsak består av leire og siltige masser. Det er foretatt 15 totalsonderinger. I en dybde på mellom 12 og 16 meter har det vært behov for å bruke slaghammer for å penetrere grunnen.

I den høyereliggende, østre delen er det påtruffet noe lavere motstand i massenes øvre lag, ca. 10 m av grunnen. Det er her registrert leire som antas å være overkonsolidert og det bør utføres beregninger av forventede setninger før valg av fundamenteringsmetode gjøres. Øvrige områder viser fast masse av tilstrekkelig kvalitet for direktefundamentering av småhusbebyggelse. For videre info vises det til vedlagt geoteknisk rapport.

3.10 Støy

Området er utsatt for støy fra fv. 504 Varhaugvegen og jernbanen. Godstrafikken er spesielt dominerende støykilde. Deler av området langs jernbanen har støynivå over 70 dBA, belastningen avtar mot vest. Områdene som grenser nærmest Varhaugvegen er utsatt for støy over anbefalte grenseverdier. Områdene er ikke støyskjermet.



Figur 3-9 Dagens støysituasjon, sumstøy. Største støykilde er godstogtrafikken på kveldstid. Omtrentlig plangrense markert i blått.

3.11 Trafikk

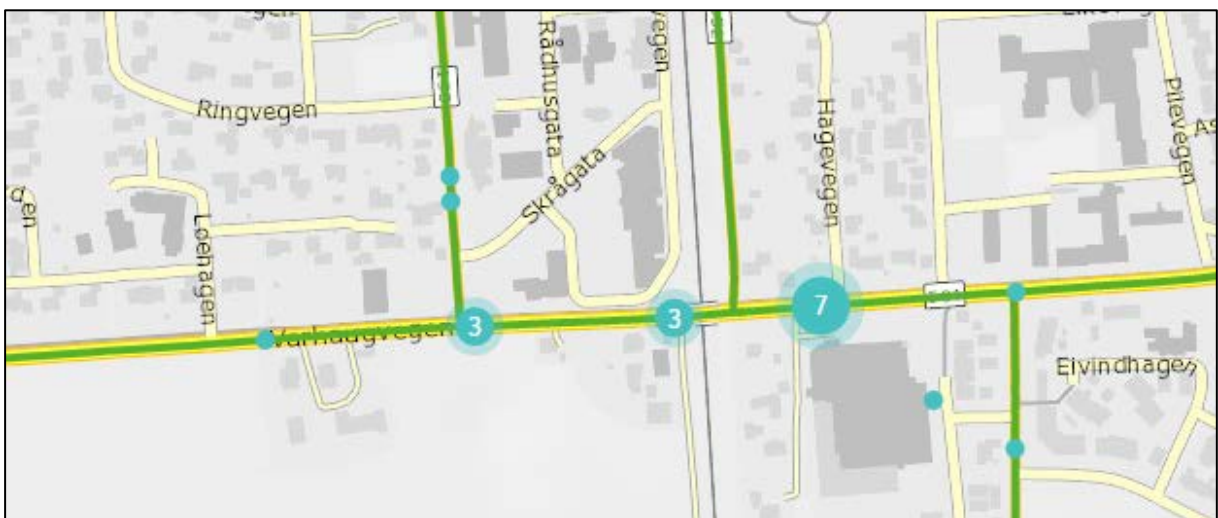
Eiendommene har adkomst direkte fra Varhaugvegen. Gående og syklende kommer til området dels via g/s-veien langs fylkesveien og må krysse Varhaugvegen for komme inn på området. Det er ikke etablert krysningspunkt over fylkesveien. Sikt og fart i dette området er noe usikker. Jernbanebroen utgjør en bakketopp og har liten sikt.

Fra og med jernbanebroen er det tosidig gangforbindelse østover.

Området betjenes kollektivt med halvtimesfrekvenser for jernbanen og bussrute Bryne-Lye-Undheim-Figgjo-Ålgård.



Figur 3-10 Fra streetview.



Figur 3-11 Utsnitt fra vegvesenets kartdatabase med registrerte trafikkuhell.

3.12 Jernbane

Jernbanen er enkeltsporet forbi planområdet. I kommuneplanen og gjeldende reguleringsplan er det tatt høyde for utvidelse til dobbeltspor på østsiden av eksisterende spor. Planområdet er sikret mot jernbaneområdet med gjerde.

3.13 Kommunalteknisk infrastruktur

3.13.1 Spillvann

Det går en eksisterende 375 mm SP under jernbanen og gjennom planlagt boligområde. Vest for Reiestadmarka finnes en eksisterende 400 mm SP som går mot vest. Til denne kommer også spillvann fra sentrum via en 400 mm SP som ligger der samlevei inn til boligområde kommer. Også sør for Reiestadmarka, gjennom Leksaren, ligger en eksisterende 250 mm SP som går mot vest.

3.13.2 Overvann

Det finnes i dag en 1000 mm OV som går fra Reiestadmarka og under fylkesvei 504 Varhaugvegen. Denne ligger ikke dypt nok til å ta overvann fra hele boligområdet.

3.13.3 Vannforsyning

Det finnes vannledninger i vestenden av Skrågata og sørenden av Stasjonsvegen.

3.13.4 Gass

Trasé for gass fra Lyse går i øst-vestlig retning, under veien i sør, og videre østover under jernbanen.

3.14 Undergang

Gjennomføring av planforslaget utløser krav om rundkjøring og undergang under fv 504.

Ulike løsninger på plassering av undergang, mellom planområdet og sentrumsområdet, er utredet i eget notat, 'Kryssing av fv 504 Varhaugvegen'. Notat som beskriver virkning og konsekvenser for de ulike alternativene.

Denne var også sendt inn sammen med plandokumentene men ble ved en feiltagelse ikke lagt ved plandokumentene til førstegangsbehandling 03.03.2015.

Kort oppsummering av vurderingene gjort her oppsummeres under.

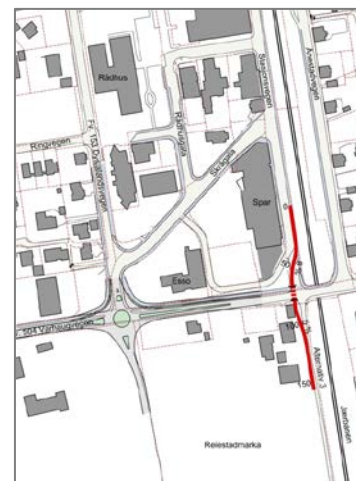
Alternativ 1



Alternativ 2



Alternativ 3



Figur 3-12 Illustrasjoner fra Alternative kryssinger av fv. 504 Varhaugvegen. Illustrasjon Multiconsult.

Alternativ 1 lar seg ikke gjennomføre med tilfredsstillende tilgjengelighetskrav og avkjørsel fra bensinstasjon.

Alternativ 2 peker seg ut som beste løsning med hensyn til universell utforming, styrking av eksisterende akser, nærhet til sentrum, trafiksikkerhet, samt tap av privat grunn og er lagt til grunn for planforslaget. Alternativ 2 er også foretrukket løsning fra Statens Vegvesen. Plasseringen krever at det avsettes noe arealer til formålet på nordsiden av Varhaugvegen, Stuelandtomten. Det er utarbeidet eget mulighetsstudie som viser konsekvensene for eiendommen, se vedlegg.

Konsekvenser for Stuelandtomten er også omtalt i punkt 6.12.4 og 5.7.

Alternativ 3 er den regulerte løsningen i plan 1038, men det vil kreves flere beregninger og undersøkelser før man med sikkerhet kan fastslå at løsningen i det hele tatt er gjennomførbar på grunn av grunnforhold. Det er knyttet stor usikkerhet om løsning vil aksepteres av Jernbaneverket, selv om løsningen er vedtatt i tidligere reguleringsplan. Plasseringen an undergang her medfører en trafiksikkerhetsmessig fare for uønsket kryssing over fv. 504 Varhaugvegen over andre deler av Varhaugvegen. Alternativ 3 vil også komme i konflikt med bevaringsverdig smie og er en omvei for gående til sentrum.

Med bakgrunn i grunnundersøkelser og alternativsvurderingen har Reiestadmarka Utvikling, i samråd med Hå kommune, valgt å gå videre med alternativ 2.

4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 Rammer og overordnet målsetting

En rekke premisser har lagt føringer for planforslaget;

- Byggegrense fra fylkesvei og jernbane
- Rekkefølgekrav om etablering av rundkjøring
- Rekkefølgekrav og plassering av undergang
- Krav til tetthet og utnyttelse
- Sikre gode solforhold og MUA.

Overordnet målsetting for planforslaget har vært å utvikle et attraktivt, tilgjengelig boligområde med høy trivselsverdi. Planforslagets utforming kan oppsummeres med følgende kvaliteter;

- Tilrettelegger for sammenhengende og universell utformet grøntstruktur med lekeplasser fra sentrum i nord til Reiestadbekken i sør.
- Sikrer trygg ferdsel for alle trafikantgrupper til sentrale målpunkt.
- Skjermer boliger og lekeplasser for støy fra jernbane og fv. 504.
- Sikrer en variert boligsammensetning av leiligheter og småhusbebyggelse i ulike størrelser.
- Utformet for å gi best mulig sol- og utsiktsforhold.
- Setter rammer for variert arkitektur og trinnvis utvikling.



Figur 4-1 Illustrasjon fugleperspektiv, Asplan Viak

4.2 Boliger

I følge regionalplan for Jæren er tetthetskravet på 4-10 boliger per dekar for dette området. Kommuneplan for Hå krever minimum 4,5 boliger/ daa innenfor 500 m fra baneholdeplass.

På grunn av størrelse på tiltaket og behov for fleksibilitet i utviklingen åpner planen for å etablere mellom 167-223 nye boenheter. Dette gir en tetthet på 5,5-6,5 boliger/ daa. Planforslaget har lagt maksimal utnyttelse til grunn for alle beregninger og illustrasjoner.

Forslaget sikrer variasjon i størrelser og boligtyper, fra leiligheter til småhusbebyggelse. Områdenes sentrale beliggenhet gir korte veier til sentrumsfunksjoner, friområder, skole og jernbanestasjonen.



Figur 4-2 Illustrasjon boligaten SKV4

Småhusbebyggelsen

Småhusbebyggelsen utgjør 41-44 boliger som rekkehus og eneboliger i kjede på to og tre etasjer. Bebyggelsen får garasje og biloppstillingsplass på egen tomt. Småhusbebyggelsen utgjør rundt 20 % av ny bebyggelse i området, sett i forhold til antall boliger.

Bebyggelsen er organisert slik at en oppnår maksimale utsiktsforhold mellom bygg og over garasjer. Lokalisering og stigningsforhold på feltet gir boligområdene gjennomgående gode solforhold i hager og på balkonger.

Blokkbebyggelsen

Blokkbebyggelsen er trukket lengst mot øst slik at skyggevirkingen treffes infrastruktur på trafikkområder og jernbane, slik vil blokkene også gi en støyskjermende virkning for småhusbebyggelsen i vest. Store deler av leilighetene får flotte utsiktsforhold mot vest. Leilighetene som etableres på bakkenivå vil få private oppholdsarealer på terreng.

Forslaget åpner for etablering av mellom 126-179 nye leiligheter. Bestemmelser sikrer en god spredning i bolig størrelser og typer enheter. Det er en viktig forutsetning med robust fleksibilitet for å kunne være levedyktig over tid og treffe et bredt spekter av befolkningen og et stadig skiftende marked.

Blokkbebyggelsens leiligheter vil være tilgjengelig etter krav i TEK 17. Blokkbebyggelsen har varierende størrelser og bygges maksimalt på 5 og 7 etasjer. Det er en intensjon å bygge et sprang på to etasjer for å dempe dominerende virkninger og for å skape arkitektonisk variasjon. Det har vært administrasjonens ønske å gå opp til 7 etasjer, dette er ikke et pålegg men en mulighet i fremtidig utvikling av boligområdene.



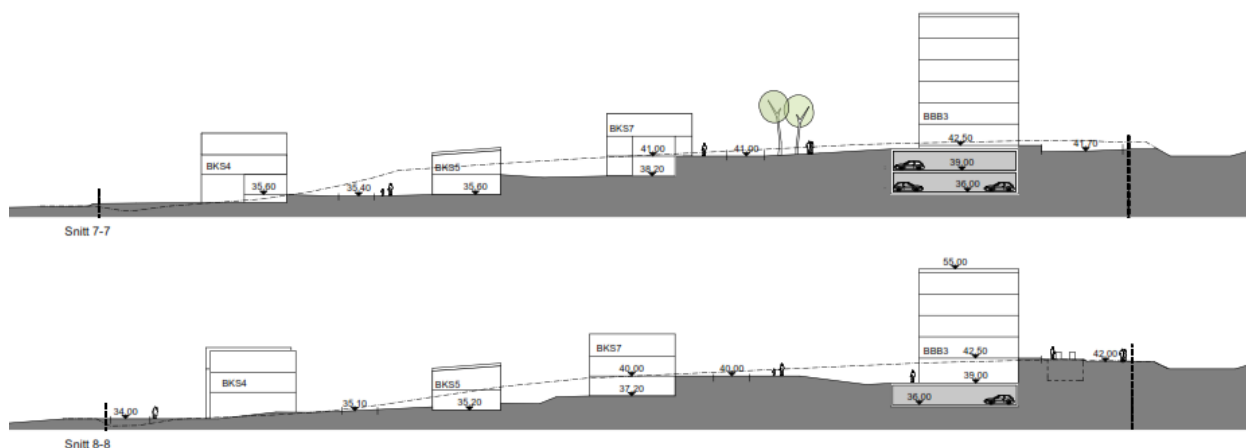
Figur 4-3 Snitt A.

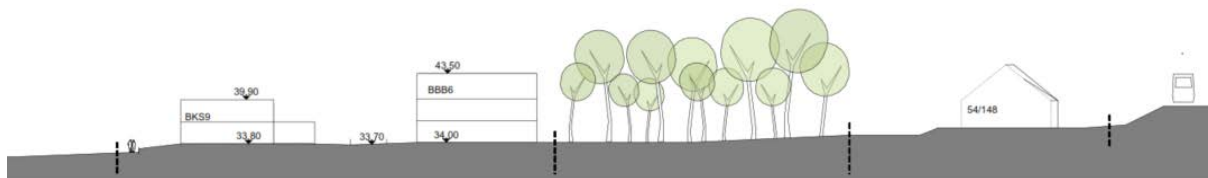
BBB1 vil få innkjørsel i et parkeringsanlegg der underetasjen delvis under terreng. Blokkbebyggelsen får to etasjer + sokkel, organisert rundt et felles 'tun'.

BBB2-BBB3 blir opparbeidet med parkeringsanlegg i to underetasjer med atkomst fra SKV8. Deler av atkomsten ligger i kulvert under terreng. Grunnundersøkelsene viser funn av leire i denne delen av området og etablering av parkeringsanlegget representerer et nødvendig tiltak med tanke på grunnforholdene her. På grunn av terrengets helningsgrad vil deler av øverste underetasje bli førsteetasje på terreng og ha boligformål, se pkt 4.4.2.

BBB4-BBB5 får adkomst fra SKV8 til parkeringsanlegg under terreng.

BBB6 blir opparbeidet i 3 etasjer, hvor første etasje utgjør parkering på terreng.





Figur 4-4 Snitt 7, 8 og 14.

Tabell angir størrelser og fordeling av fellesområder med tanke på opparbeidelse og vedlikehold:

	Boligtype	Antall (min-maks)	Maks BRA	Sokkel	Maks høyde over TG*	Felles lek/uteopp.	Parkering
BKS1	Kjedet enebolig	3	900		8 m	f_BUT2, f_BLK2	
BKS2	Rekkehus	4-5	900	X	7 m	f_BUT3, f_BLK2	
BKS3	Rekkehus	4	1 000		8 m	f_BLK4	
BKS4	Kjedet enebolig	6-7	2 000		8 m	f_BLK5	
BKS5	Rekkehus	5-6	1 100	X	7 m	f_BLK4	
BKS6	Rekkehus	4	800		7 m	f_BLK5	
BKS7	Kjedet enebolig	4	1 200	X	8 m	f_BLK5	
BKS8	Kjedet enebolig	4	1 200	X	8 m	f_BLK6	
BKS9	Kjedet enebolig	7	1 400		7 m	f_BLK7	
SUM		41-44					
BBB1	Blokk	28-35	3 300	X (i vest)	7 m (10 m fra sokkel)	f_BLK2, f_BUT1, f_BUT4	SPA1 OG SPA8
BBB2	Blokk	22-35	3 600		22,5 m	f_BLK5	SPA2 og SPA9
BBB3	Blokk	28-40	4 000	X (i sør)	22,5 m (u/sokkel)	f_BLK4	SPA3 og SPA9
BBB4	Blokk	16-25	3 000		22,5 m	f_BLK5	SPA4 og SPA10
BBB5	Blokk	18-26	3 600		22,5 m	f_BLK6	SPA5 og SPA10
BBB6	Blokk	14-18	2 000		9,5 m	f_BLK7	BBB6 og SPA7
SUM		126-179					
SUM		167-223	30 000 BRA				

Figur 4-5 Tabell angir også ansvarsområde for fellesarealer.

*Topp gulv (TG) er angitt høyde på inngangsnivå.

4.3 Utnyttelse og tetthet

Utnyttelser og tetthetsforhold er beregnet under, både for minimum og maksimal utbygging. Regionalplan for Jærens retningslinjer for utnyttelse antyder en utnyttelse på mellom 70-140 %-BRA for Varhaug, eller en tetthet på 4-10 boliger/daa innenfor kommunesenter. Beregningene ligger innenfor regionalplanens anbefalinger.

Hele planområdet sør for Varhaugvegen, unntatt kjørevei, friområde og eksisterende bebyggelse:	223 boliger 31,3 daa	7,1 bolig/ daa
Hele planområdet sør for Varhaugvegen, unntatt kjørevei, friområde og eksisterende		5,3 bolig/ daa

<i>bebyggelse:</i>	$\frac{167 \text{ boliger}}{31,3 \text{ daa}}$
--------------------	--

Kommuneplanen oppgir en skala på 70-160 %-BRA.

Planforslaget holder maksimalt 95,6 %-BRA og vurderes å være en god oppnåelse for utvikling av lokalsenter i kommunen med begrenset kollektivtilbud.

Parkeringsanlegg er ikke med i beregningen.



Figur 4-6 Illustrasjonsplan

4.4 Grøntareal, lek og opphold

Planforslaget dobler bredden på grønndraget i forhold til vedtatt reguleringsplan 1038 som avsetter et grønndrag på 10 m bredde.

Kommuneplanen har arealkrav på 1500 m² for kvartalslekeplass og 250 m² for sandlekeplasser. Med forslagets utnyttelse utløser det krav om;

1 kvartalslekeplass og 7 sandlekeplasser, i alt 3250 m² lekeareal.

Kvartalslek opparbeides som del av sammenhengende grønndrag, BLK1. Stedvis i grønndraget vil det opparbeides sandlekeplasser for de minste barna for god kontakt mellom små og store barn. Plassering og opparbeidelse av gjennomgående sti, aktiviteter for kvartalslek og sandlekeplasser fastsettes i tekniske planer for optimal stedlig plassering.

Kvartalslek er universelt tilgjengelig fra undergang i nord til og med friområdet GF i sør.

Planforslaget tilrettelegger også en grønn forbindelse i øst-vestlig retning med lekeplass ved BLK4/BUT3. Deler av arealene ligger over kulvert for innkjøring til parkeringskjeller. Det vil være behov for trapper i gangforbindelsen videre vestover pga. stigningsforholdene her.

Avstandskravene til sandlekeplasser er vurdert å være ivaretatt. BKS4 ligger med størst avstand til sandlek, derfor er det lagt opp en snarvei mellom bebyggelsen, SGG1, for trygg og enkel tilgang til lekeklassene i grønndraget.

Alle lekeareal er større enn overordnede arealkrav oppgir som minimum.



Figur 4-7 Illustrasjon kvartalekeplass

Intensjonen er at BLK-felt ikke leses ensidig som lekeplasser, men at områdene kan opparbeides med sittegrupper, beplantning og andre elementer som gir en merverdi til boligmiljøet tilpasset folk i alle aldre.

Friområde i sør, GF, består av gresslette og et høyvokst skogholt med flotte og varierte lekemuligheter. Skogholtet har høy verdi og gir en fin kvalitet til planområdet som ellers ikke har høyreist beplantning. Skogholtet ønskes i størst mulig grad bevart urørt for fri lek og utfoldelse.

På grunn av støykrav får BLK7 oppført støyskjerm som skiller lekeplassen fra skogsområdet i GF. Dette er uheldig ettersom skogholtet kunne vært en del av lekeplassen. Den største støypåkjenningen er fra kveldspasserende godstog - et tidsrom det er lite sannsynlig at barn vil leke her. Ved utforming av lekeplassen er det viktig at sikt og kontakt inn til friområdet ivaretas på en hensiktsmessig og funksjonell måte for sikkerhet og trivsel. Plassering mellom parkeringsplass og støyskjerm må avveies. Forslagsstiller ønsker at dette forholdet vurderes spesielt.

Ballfelt har også være tema i planprosessen. Krav til leke- og oppholdsarealer i kommuneplanen tilsier krav om ballfelt ved etablering av 150-600 boenheter. Ballfelt kan opparbeides i friområdet GF, men må veies opp mot ulempene det vil ha ved å hogge ned skogholtet, planområdets eneste naturlige lekeområde, og hvordan hovedforbindelsen ned til kulturminnet leksaren blir berørt av ballbanen. Ballbane bør vurderes sammen med fremtidig bebyggelse vest for Reiestadmarka slik at en sikrer god tilgang for alle fremtidige boliger.

4.4.1 Uteoppholdsarealer

Regionalplan for Jæren og kommuneplanen har krav til minimumsstørrelse på uteoppholdsarealer, på min. 30 m² per boenhet, samt retningslinjer på hvordan uteoppholdsarealer skal beregnes. Uteoppholdsarealer (MUA) i planforslaget er beregnet ut fra regionalplanens definisjoner:

- *Minste felles uteoppholdsareal er areal som er egnet til lek, opphold og rekreasjon og omfatter den ubebygde delen av tomten som ikke er avsatt til trafikkareal. Restareal og areal avsatt til fellesfunksjoner som avfallshåndtering, sykkelstativ og lignende er ikke egnet til opphold og medregnes ikke. Areal til private uteplasser medregnes ikke.*

Ved utbygging av maksimalt antall boliger (223 boenheter) utløses krav om 6690 m² uteoppholdsarealer.

Dersom en regner kun BLK1-7 og GF som 'egnet til lek, opphold og rekreasjon' holder forslaget rundt 8 000 m² uteoppholdsarealer. Dette gir ca. 36 m² utearealer pr. boenhet ved utbygging av maksimalt antall boenheter.

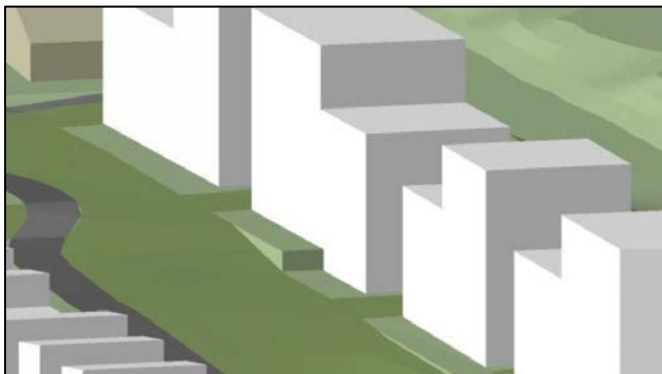
Private uteoppholdsarealer i hager, på balkonger og terrasser/takterrasser kommer i tillegg.

Krav til felles uteoppholdsarealer innfris med god margin.

4.4.2 Høyder i grønndraget og på blokkbebyggelsen

Blokkbebyggelsens inngangspartier legges fra kote +39,5 til +43. Det er et ønske å bearbeide grønndraget mest mulig innenfor naturlige høyder. Deler av høydeforskjellen tas opp i bebyggelsen. Ved BBB3 får bolig og parkering på samme nivå. Parkeringsdelen ønskes blendet/ bygget opp mens boligdelen ønskes på terreng. Slik vil boenhet på bakkenivå få en god solvegg og man oppnår arkitektonisk variasjon i grønndraget og bebyggelsen.

Universelle prinsipper for boligdelen og uteoppholdsarealene vil fortsatt kunne ivaretas.



Figur 4-8 3D-modell av høyder og terreng, BBB3.

4.4.3 Boligbebyggelse på gnr./bnr 54/20 nord for Varhaugvegen

Stuelandtomten er regulert til kombinerte formål av bolig/ forretning og kontor (se pkt. 2.3.1). Det er ingen konkrete utbyggingsplaner eller planer om bruksendring på tomten.

Med undergangen vil det være mulig for trafikk sikker adkomst til kvartalslekeplass og friområdet på Reiestadmarka for alle fremtidige, potensielle beboere på Stuelandstomta.

4.5 Eksisterende bebyggelser

Eksisterende bebyggelse inngår i planen med gjeldende bestemmelser. Eksisterende boliger vil få ny renovasjonsordning og noen eiendommer får noen nye forutsetninger:

Gnr./ bnr. 54/ 49 (BFS1), ny atkomst

Tomten får ny atkomst fra SKV6. Tomten får noe utvida arealer i øst og i vest. Deler av arealene i vest vil benyttes til forbindelse for midlertidig kryssing over fv. 504 inntil undergang er etablert.

Gnr./ bnr. 54/ 179 (BFS2), hensynssone bevaring og ny atkomst

Den eldre bygningsmassen med fjøs, stall, løe og smie reguleres med hensynssone bevaring etter innspill fra fylkeskommunen. Hovedprinsippet for vedlikehold er bevaring av opphavlige eller gamle bygningselement og detaljer så langt som råd er; kledning, vindu, dører, listverk og overflatebehandling. For hus i verneklasse B skal om- og påbygginger, arbeid som fører med seg fasadeendring og større reparasjoner meldes til Hå kommune. Også ved mindre reparasjoner som innebærer utskifting av materialer bør en rådføre seg med Hå kommune. Dette er sikret i reguleringsbestemmelser. BFS2 vil få ny atkomst fra offentlig vei, SKV5.

Gnr./ bnr. 54/ 173, (BBB4) eksisterende bolig saneres

Eiere av enebolig har inngått avtale om salg med Reiestadmarka Utvikling og vil få ny erstatningsbolig innenfor planen. Planforslaget benytter denne tomten til deler av blokkbebyggelsen. Løsningen sikrer et bredere grøntdrag og gir bedre skjerming mot støy.

4.6 Parkering

For småhusbebyggelsen løses parkering som individuelle plasser på egen tomt.

For blokkbebyggelsen løses individuelle parkeringsplasser i parkeringsanlegg under underetasjene. Parkeringsanlegg under BBB2/BBB3 etableres i to etasjer.

Kommuneplanens bestemmelser for parkering er lagt til grunn for bestemmelsene. Planforslaget vurderes å ligge innenfor sone 2:

Følgende krav gjelder i sone 2:

	<i>Min P-krav</i>	<i>P-krav felles anlegg</i>
<i>Enebolig med utleiedel < 70 m2</i>	1	-
<i>Enebolig med utleiedel =>70 m2</i>	2	-
<i>Konsentrert bolig < 10 boenheter</i>		
<i>< 70 m2</i>	1,25	0,25
<i>=> 70 m2</i>	1,5	0,5
<i>Konsentrert bolig > 10 boenheter</i>		
<i>< 70 m2</i>	1	0,25
<i>=> 70 m2</i>	1	0,5

Planforslaget legger opp til fleksibilitet i antall og størrelser på boenheter, det gir også utslag i disponering og behov for antall parkeringsplasser.

En kan derfor ikke beregne presist behov for antall parkeringsplasser i denne fasen. Men for å dokumentere at planforslaget kan oppnå parkeringskravene som kan utløses kan følgende scenario være beskrivende;

Dersom det bygges ut maksimalt antall leiligheter (179) hvorav 50% over og 50% under 70 m2 utløses krav om samlet maksimalt 246 parkeringsplasser.

Slik planen foreligger viser det at forslaget oppnår 236 felles parkeringsplasser og 6 offentlige parkeringsplasser = 242 parkeringsplasser totalt.

	Antall	Faste p-plasser	Gjesteparkering	Parkeringsplasser totalt
Småhusbebyggelse	41-44	41-44	41-44 (på egen grunn)	82-88 p-plasser
Leiligheter	179	175 (p-anlegg)	61 (SPA)	242 ved maks. ant. leil. Beregnes ift rammesøkn.

Variablene er antall leiligheter og størrelsen på leilighetene. Behovet (ca 246) og illustrasjonsplan (242) som skissert vurderes å være samstemt nok med tanke på at maksimale forhold er lagt til grunn for beregningene.

Bestemmelser sikrer at 5 % av felles parkeringsplasser skal utformes som HC-plass.

Gjesteparkering

Gjesteparkering for leilighetene er løst på bakkenivå. Det tilrettelagt for 50 gjesteplasser er avsatt til gjesteparkering for BBB2-BBB5 på bakkenivå mot jernbanen SPA2-SPA5. BBB1 har gjesteplasser på SPA1 (ev. i SPA8). BBB6 har gjesteplasser på SPA7. Det tilrettelegges for offentlig tilgjengelige parkeringsplasser innenfor SPA6.

Sykkelparkering

Bestemmelser sikrer at det skal tilrettelegges for minimum to sykkelplasser pr. 100 kvm BRA boligareal. Sykkelparkering skal plasseres nær hovedinnganger eller i parkeringsanlegg. Syklende har adkomst til parkeringskjeller over SKV8 og eventuelt via heis.

Minst 50 % av sykkelparkeringa skal plasseres ved hovedinngang og være overdekket.

4.7 Utrykning

Nødetatene har god adkomst til alle boligområdene. Brannbiler kan parkere med labber i gatene. Østlig fløy av BBB1, og deler av BFS2, kan nås fra SGT1. Dimensjonerende vannforsyning for brannvann gjøres i tekniske planer sammen med plassering av slangeuttak og brannkummer.

4.8 Kulturminner

Hovedanlegget på gnr. 54, bnr 9, med hovedbygning, stall, fjøs og smie er vurdert til verneklasse B i Hå kommunes kulturminneplan. Bygga er ikke sefrak-registrerte. I sin uttale til varsel om oppstart ber Rogaland Fylkeskommune bygningene reguleres til hensynssone C med formål bevaring med retningslinjer.

Utdrag fra kulturminneplanen for Hå sier følgende om retningslinjer for verneklasse B:

«Også klasse B er kulturminne med høg verneverdi. Dei har såleis stor samfunnsverdi og er ein verdfull del av livsmiljøet for oss alle. Ein må likevel akseptera at eigedommane også skal vera nyttige og naudsynte for eigaren sine interesser.

På same vis som for verneklasse A gjeld at hovudprinsippet for vedlikehald er bevaring av opphavlege eller gamle bygningsselement og detaljar så langt som råd; kledning, vindu, dører, listverk og overflatebehandling.

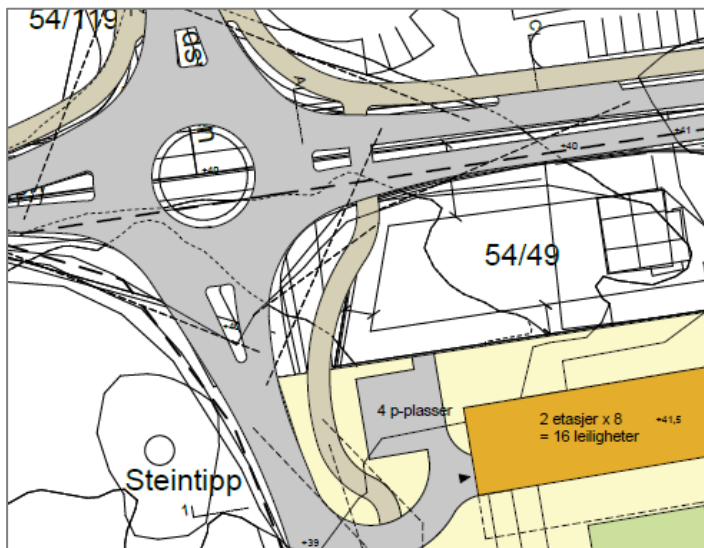
For hus i verneklasse B skal om- og påbyggingar, arbeid som fører med seg fasadeendring og større reparasjonar meldast til bygningsstyremaktene. Ved mindre reparasjonar som inneber utskifting av materialar bør ein rådføra seg med rådmannen ved kommunalsjefen for skule og kultur.»

4.9 Trafikk

Planforslaget endrer regulerte atkomstmønstre for boligområdene, blant annet for å bedre ivareta og utnytte høydeforskjellene i området. Eksisterende direkteadkomster fra fylkesveien vil bli stengt. Atkomst til boligområdet vil skje fra ny rundkjøring fv. 504 x Dysjalsvegen.

Atkomstveien vil bli etablert med 2,5 meter bredt fortau i vest. Området fordeler trafikken internt på en effektiv og trygg måte. Hovedparten av trafikken sluses inn i første avkjørsel inn til parkeringsanlegg. Syklister vil ha samme adkomst til parkeringsanlegg med eget felt ved kjørebanelen. Adkomstvegene vil videre opparbeides med trafiksikkerhetstiltak, som opphøyde felt/ innsnevringer/ fartshumper oa. Smedatunet vil bli en rolig boliggate, ref. figur 4-12. Det blir anlagt to gatetun for å sikre trygg ferdsel, senke farten og gi fotgjengerne prioritet ved sentrale forbindelser. SKV13 vil utformes som opphøyet felt med shared-space funksjon for gående som skal krysse BLK1 og GF, gå til avfallsanlegg og besøkende som parkerer langs gaten.

Alle internveger har maks 5 % stigning.

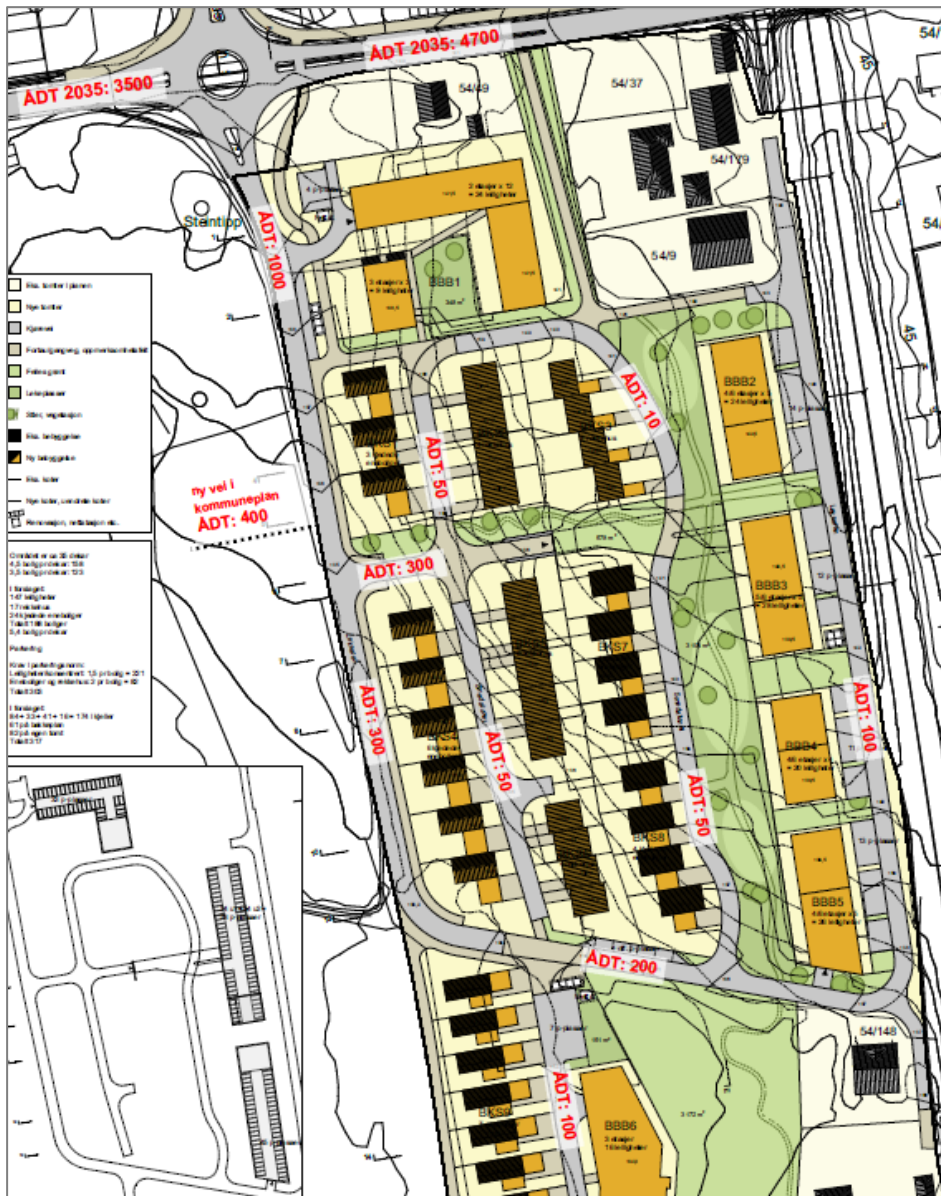


Figur 4-9 Midlertidig kryssing i vei over 54/49.

Innen undergangen er ferdigetablert stilles det krav fra vegvesenet om midlertidig gangfelt over fv. 504.

Bestemmelsene sikrer midlertidig forbindelse til kryssing i nordvest over gnr/bnr 54/49 og samtidig krav om fjerning av denne når undergangen er etablert.

For utfyllende utredning om vei- og trafikkforhold vises det til vedlegg 5, rapport «216522-TVF-NOT-005_Premiss vei og trafikk» fra Multiconsult.



Figur 4-10 Illustrasjonsplan med dimensjonerende trafikkmengder. Tall hentet fra Multiconsult.

4.9.1 Undergang

Utbygger har opprinnelig ønsket at undergangen skal være bygget seinest 5 år etter byggestart for å forplikte gjennomføringen i tid. Bestemmelser knytter etablering av undergang til et gitt antall boliger. Løsningen er innarbeidet som rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Kryssing av fv. 504, i påvente av undergangen, er et midlertidig tiltak og gangfeltet skal fjernes straks fotgjengerundergangen er etablert.

4.10 Jernbane

Planen beholder byggegrensen mot jernbanen på 25 meter, tilsvarende som i gjeldende reguleringsplan. Bebyggelsen er trukket mest mulig mot øst og den byggegrensen jernbanen berammer. Bestemmelsene ivaretar Bane NOR sitt krav om gjerde mellom utbyggings- og sporområdet. Ang. støy, se kap. 4.14.

4.11 Kommunaltekniske forhold

4.11.1 Spillvann

Avløpet kobles til eksisterende ledningsnett. Det antas at kapasiteten er tilstrekkelig for spillvann, men dette må undersøkes nærmere som en del av utarbeidelsen av tekniske planer.

4.11.2 Flomveier

Svikt i overvannsystem eller ekstremvær kan medføre lokal flomfare. Reiestadmarka ligger øverst i nedslagsfeltet, og ligger slik til at det ikke er fare for tilkomst av flomvann fra andre steder.

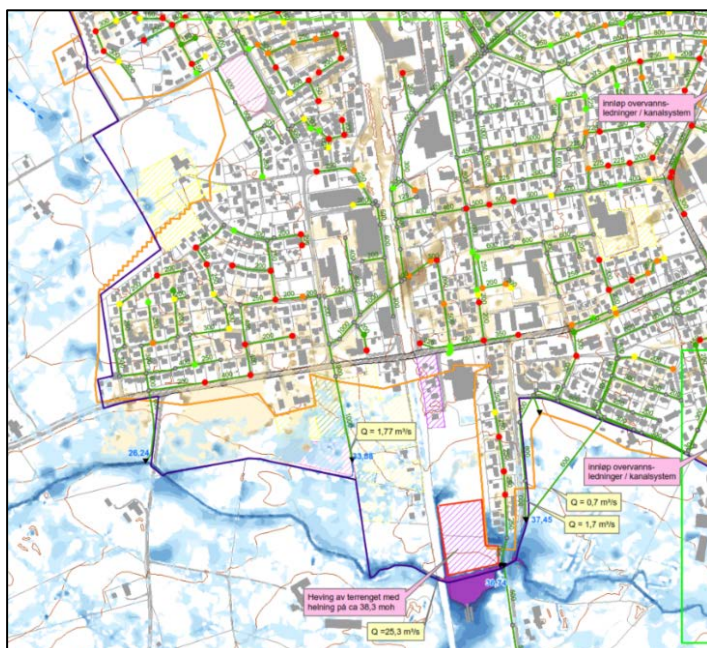
Boligområdet er planlagt svakt hellende mot sørvest. Nytt terreng og veier planlegges slik at vann heller mot sørvestre del av planområdet, med Reiestadbekken som resipient.

Det som ved eventuell flom ikke tas av sluk vil renne bort fra boliger og ut i terreng. Innkjørsel til den største parkerings-kjelleren utformes med helling ut av kjeller, slik at regnvann ikke renner inn i denne. I de minste parkeringskjellerne vil regnvann kunne renne

inn. Det må derfor gjøres lokale tiltak her for å håndtere flomvann.

Flomvann fra sentrumsområdene vil ledes til ny rundkjøring i Dysjalsvegen x Varhaugvegen, og følge adkomstveien videre til terreng og til resipient.

Hå kommune har fokus på flomveier og har utarbeidet flomkart for Varhaug. Forslagsstiller er ikke kjent med hvor langt dette arbeidet er kommet.



Figur 4-11 Utsnitt av Hå kommune sin flomssikringsplan, august 2015

4.12 Renovasjon

Planforslaget tilrettelegger for tre stasjoner med nedgravde containere. Erfaringer viser at en stor del av avfallet kastes fra bilturer. For å ta høyde for dette er det satt av tilstrekkelig areal til oppstillingsfelt ved BRE1 og BRE3 (se illustrasjonsplanen). Dette letter trafikkavviklingen ved kast av avfall og ved tømning. Renovasjonsteknisk plan er vedlagt. Eksisterende boliger kan også benytte seg av planlagt renovasjonsløsning.

4.13 Energi

Det er avsatt to områder for etablering av nettstasjoner; BKT1 og BKT2. Områdene har tilgang på oppstillingsplass for tjenestebil ved vedlikehold. Antall stasjoner og plassering av gjort i samråd med Jæren Everk.

Det er lagt opp til bruk av varmepumper og energibrønner til oppvarming i planområdet.

I planprosessen er utbygger bedt om å ta inn følgende bestemmelse fra pbl § 27-5.:
«Dersom det blir gitt konsesjon til fjernvarme, kan kommunen pålegge tilknytning til fjernvarmenettet ved opparbeidelse av ny bebyggelse».

Det er riktig at man gjennom pbl kan pålegge en tilknytningsplikt til konsesjonsområder. Samtidig er det fra kommunens side uttrykt at dette er noe som er langt fram i tid, og vil trolig ikke påvirke feltet.

I og med at det ikke er noen kjente konsesjonsområder pr i dag kan og bør en forskuttering av plikten heller ikke hjemles.

4.14 Støy

Det er estimert sumstøy fra jernbanen og Varhaugvegen og foreslått lokale skjermes for å kunne oppnå tilfredsstillende lydnivå på uteområder og lekeareal for de nye områdene. Planforslaget utløser ikke krav til støyskjerming av eksisterende bebyggelse. Støyskjermingen kan bygges som skjermes, voll eller en kombinasjon av disse. Figuren på neste side viser forslag til støyskjerming.

I følge Jernbaneverkets ruteordning, gjeldende fra 15. desember 2013 til 14. juni 2014, er dagens frekvens følgende og aktuelle for bruk i støyberegninger.

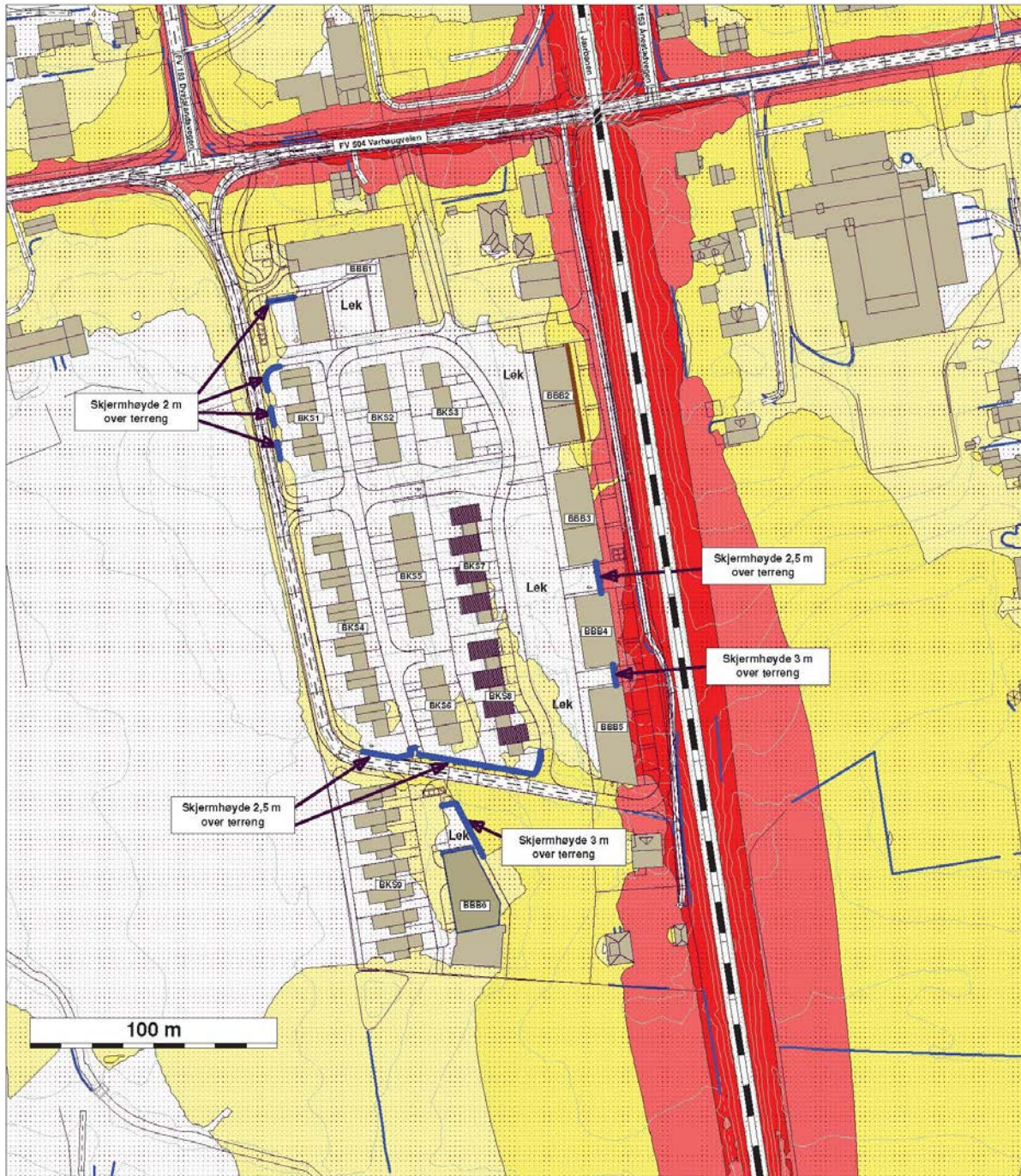
Normalt brukes dagens trafikk tall til slik dimensjonering, men Jernbaneverket/Bane NOR ønsker å bruke fremskrevne trafikk tall for Jærbanen på grunn av planer om utbygging av dobbeltspor mellom Egersund og Sandnes.

Planforslaget utreder støyforholdene i egen rapport, se vedlegg 9.

Støyrapporten avdekker at planlagte blokker BBB2-BBB6 og ubebygd eneboligtomt BBB1 ligger i rød støysone. Det er derfor lagt inn rekkefølgebestemmelse om at det skal fremlegges dokumentasjon på nødvendige fasadetiltak for å oppnå innvendig ekvivalent støynivå som ikke overstiger forskriftsmessige støykrav av jernbanestøy. I tillegg er det lagt

inn i bestemmelsene at det skal dokumenteres i byggesøknad at de til enhver tid gjeldende retningslinjer for støy er oppfylt.

Flere uteplasser og lekeplasser har støynivå over grenseverdien på 55 dBA. På bakgrunn av dette, er det innarbeidet støyskjermer i planforslaget, som bidrar til tilfredsstillende støyforhold på uteplasser.



Figur 4-11: Forslag til lokale støyskjermingstiltak, hentet fra støyrapport.

4.15 Universell utforming

Alle kjøreveier vil ha en stigning på 5 % eller slakere. Grøntdraget og alle lekeplasser vil også utformes etter prinsipper om universell utforming i tråd med håndbok 289. Tilsvarende gjelder for øvrig infrastruktur innenfor området og g/s-forbindelsen under fylkesveien.

4.16 Avvik fra overordnede planer

BKS9

I planprosessen har Hå kommune bedt utbygger beholde mot vest på 3+7 meter for BKS9, som regulert i gjeldende plan.

Regulert gs-vei ender i en steintipp og har ingen naturlig videre påkobling. Det opplyses fra kommunen at det er lagt ledningstrase i gs-veien.

Utbygger kan ikke se behovet for å avsette så store byggegrenser når bebyggelsen ikke vil belaste eller få negative konsekvenser for annen bebyggelse eller andre anlegg. Gs-veien grenser også til langsiktig grense for landbruk i kommuneplanen. Områdene vest for gs-vei vil derfor ikke bebygges. Areal regulert til boligformål må utnyttes best mulig med tanke på jordvern. Offentlige ledningstraseer vil uansett hensyntas slik planen foreligger.

Utbygger ønsker derfor å fremme planforslaget med byggegrenser som vist, 3+4 meter.

5 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.1 Barns og unges interesser

Gjennomføring av planforslaget vil sikre nye gang- og sykkelforbindelser og knytte utbyggingsområdene bedre sammen med sentrumsområdene. Store sammenhengende og universelt utformede grøntområder med arealer for lek gir barn og unge fin og variert tilgang til rekreasjon og utfoldelse.

Friområdet i sør og Reiestadbekken vurderes til å være svært gode kvaliteter for alle aldre. Det vurderes dithen at gjennomføring av planen medfører store positive konsekvenser for barn og unge.

5.2 Sosial infrastruktur

Planområdet har god tilgang til offentlig infrastruktur på Varhaug. Revidert kommuneplan har avsatt et område til offentlig tjenesteyting vest for planforslaget, barnehageformål er sannsynlig her.

Det vurderes dithen at utbyggingsområdet har god tilgang til offentlige og private tilbud, både for gående/syklende og bilister.

5.3 Universell utforming og tilgjengelighet

Udergangen vil etableres med maks 5 % stigning. Påkobling til gang- og sykkelveier, grøntområder og friområde skjer med universelt tilpasset stigningsforhold. Alle kjøreveier har maksimalt 5 % stigning. For øst/vestgående grøntdrag har det ikke vært mulig å tilrettelegge universelt. Denne forbindelsen ivaretas med trapp. Alternativ adkomst ivaretas gjennom internveisystemet.

5.4 Solforhold

Solstudiene viser gjennomgående gode solforhold for planlagt og eksisterende bebyggelse. Alle boliger får privat uteoppholdsarealer minst 50 % solbelyst kl. 15 ved jevndøgn.

Småhusbebyggelsens byggehøyder er planlagt i forhold til sol-innslipp i hagearealene på østlig side for å sikre naboers solforhold.

Solstudiene dokumenterer også gode solforhold på lekeplasser og friområder.

Eksisterende nabobebyggelse øst for jernbanesporet berøres ikke av blokkbebyggelsens slagskygge ved jevndøgn kl. 15 eller sommersolverv kl. 18.



Figur 5-1 Solstudie ved jevndøgn kl. 15 (t.v.) og sommerv kveld kl 18 (t.h.).

5.5 Konsekvenser for naturmangfold

I følge artsdatabanken.no og miljødirektoratets naturbaser er det ikke gjort funn av rødlistearter eller særlig verdifulle plantearter. Det vurderes at gjennomføring av planen medfører lav risiko for naturmangfold. Utbyggingsområdet utgjør 22,8 daa dyrka mark. Bestemmelser sikrer at matjord får forsvarlig gjenbruk, primært til jordbruksformål. Tap av matjord skal være registrert fra før hos fylkesmannen ved forrige regulering.

5.6 Konsekvenser for Varhaug sentrum

Varhaug vil få et nytt og variert boligtilbud med kort vei til sentrum. Undergangen styrker forbindelsen for gående og syklende mellom ulike målpunkt i Varhaug sentrum. Plassering av undergang ved Stuelandtomten styrker aksene inn mot til Rådhusgata. Gjennomføring av planen vil kunne oppleves som en utvidelse og styrking av Varhaug sentrum.

5.7 Konsekvenser for gnr./bnr. 54/20

Etablering av undergangen vil påvirke Stuelandtomten, gnr/bnr 54/20. Det er viktig at intern logistikk knyttet til parkering, adkomst og vareleveranser kan realiseres og gjennomføres uten større endringer for tomten. Etablering av undergangen støtter og åpner i større grad mulighet for handel til fots, dette må veies opp mot ulempene.

5.8 Konsekvenser for eksisterende bebyggelse

Naboer vil oppleve en stor overgang fra å bo spredt og frittliggende til å bli del av et konsentrert boligområde med høyere utnyttelse. Eksisterende bebyggelse får et bedre tilbud på lekearealer, grøntarealer, planskilt undergang, nye gang- og sykkelforbindelser og ny renovasjonsordning. Gjennomføring av planen medfører ikke forringelse av eksisterende boligers solbelysning. Djuphødl 7 vil miste utsikt til sjøen. Eiendommer i nord vil få endret atkomstforhold.

5.9 Støy

Støyrapporten avdekker at planlagte blokker BBB2-BBB6 og ubebygde eneboligtomt BBB1 ligger i rød støysone. Det er derfor lagt inn rekkefølgebestemmelse om at det skal fremlegges dokumentasjon på nødvendige fasadetiltak for å oppnå innvendig ekvivalent støynivå som ikke overstiger forskriftsmessige støykrav av jernbanestøy. I tillegg er det lagt inn i bestemmelsene at det skal dokumenteres i byggesøknad at de til enhver tid gjeldende retningslinjer for støy er oppfylt.

Flere uteplasser og lekeplasser har støynivå over grenseverdien på 55 dBA. På bakgrunn av dette, er det innarbeidet støyskjermer i planforslaget, som bidrar til tilfredsstillende støyforhold på uteplasser.

5.10 ROS analyse

Det er gjennomført en overordnet ROS-vurdering. Gjennomføring av planen medfører ikke behov for særskilte tiltak. Faren for hendelser er knyttet til fem forhold, alle med lav risiko.

Hendelser	Kommentar
Radon	Håndteres i byggesak.
Hendelser på jernbanen	Risikoen anses som liten. Bestemmelsene stiller krav til sikringsgjerdet mellom planområdet og jernbanen.
Utslipp fra eksplosjons-farlige/brennbare gasser/væsker	Risikoen knyttet til bensinstasjonen anses som liten og ivaretatt gjennom etablering/drift, spesifisert gjennom annet lovverk.
Transportnett	Planen ivaretar etablering av både midlertidig og permanent krysningsspunkt. Risikoen knyttet til kryssing av Varhaugvegen anses som liten.
Brannberedskap	Risikoen anses som liten/middels. Området har stort sett alternative adkomstveier. Ikke ivaretatt fra rundkjøringen til første adkomst – ca 80 m. Det forutsettes at kapasitet på kommunalt vannett gir tilstrekkelig brannvanndekning.

6 MOTTATTE MERKNADER

6.1 Følgende merknader kom ved varsel om oppstart

6.1.1 NVE, 11.09.2103

NVE har ikke registrert særskilte opplysninger om det aktuelle planområdet. Vedlagt følger en sjekkliste med informasjon om forhold som alltid skal vurderes i reguleringsplanarbeid:

- Er det vassdrag i planområdet?
- Er planområdet innenfor 20-metersbeltet langs bekk eller 100-metersbeltet langs elv?
- Er vassdraget vernet?
- Kan området være flomutsatt?
- Kan området være skredutsatt?
- Kan klimaendringer påvirke planområdet?
- Er det energianlegg i området?

For å lette høringsprosessen ber vi om at det kommer tydelig frem av plandokumentene dersom ovennevnte tema blir berørt. Dersom det foreligger fagkyndige utredninger innenfor noen av disse temaene, ønsker vi å få dette tilsendt.

Forslagsstiller: Vedlagte sjekkliste er gjennomgått og det er ikke funnet momenter av stor risiko. Det er avsatt arealer til to nettstasjoner i området. Nødvendig byggeavstand på 5 m fra boligbebyggelse er ivaretatt. ROS-sjekkliste er vedlagt planforslaget.

6.1.2 Statens vegvesen, 14.10.2013

Det er parallelt med denne planen også varslet oppstart av ny reguleringsplan for Varhaug sentrum, plan 1140. Denne planen vil også omfatte fv. 504. Gjeldende plan 1010-1 omfatter fv. 504 med rundkjøring i krysset fv. 504 x fv. 153 x ny atkomstvei til Reiestadmarka. Videre omfatter planen fotgjengerundergang under fv. 504 parallelt med jernbanen. Sistnevnte har vist seg vanskelig å få til på dette stedet. Det må derfor i plan 1140 samt plan 1038-1 tas stilling til ny plassering av fotgjengerundergang.

Vi har følgende krav og merknader til planen:

1. Myke trafikanter- kryssing av fv. 504:

- Plassering av fotgjengerundergang under fv. 504 må reguleres og samsvare med plan 1140.
- Det må sikres naturlige gangforbindelser gjennom området og fram til fotgjengerundergangen.
- Rekkefølgekrav vedr. fotgjengerundergangen og gs-veier må videreføres fra plan 1038.

I e-postkorrespondanse den 11/9-13 er det avklart med Yvonne Gabrielsen i Block Watne at det som en midlertidig løsning kan aksepteres at det etableres kryssing i plan (gangfelt) ved rundkjøringen på visse vilkår;

- Regulering av g/s-undergangen må skje parallelt med detaljregulering av Reiestadmarka.
- Kryssing av fv. 504 i plan er et midlertidig tiltak, og gangfeltet skal fjernes straks fotgjengerundergangen er etablert.
- Det må sikres naturlige gangforbindelser gjennom området fram til gangfeltet.
- Kun en mindre del av området tillates utbygd før fotgjengerundergang skal være etablert. I bestemmelsene må det dermed framgå at maks. 50 boenheter kan bygges ut før fotgjengerundergangen er etablert.

Rundkjøring:

- Rekkefølgekrav vedr. etablering av rundkjøring i krysset fv. 504 x fv. 153 x atkomstvei til Reiestadmarka må videreføres fra plan 1038.

Støy:

- Krav til støy må ivaretas iht. nasjonale retningslinjer for støy, T-1442/2012.

Byggegrenser:

- Byggegrensen mot fv. 504 er i plan 1038 satt til 10 m fra veimidte på felt B1. På felt B2 varierer den mellom 30 m og 7 m. Sistnevnte er valgt for å kunne beholde eksisterende bygninger mot fv. 504. Dersom bygningene skal rives, må byggegrensen økes fra 7 til 10 m på denne strekningen. Det er ikke tillatt å plassere garasjer, boder, faste parkeringsplasser o.l. i strid med byggegrensen mot fv. 504.

Forslagsstiller: Ny plassering av undergang reguleres med vilkår om at midlertidig gangfelt etableres ved rundkjøring. Naturlige gangforbindelse til undergang og til midlertidig overgang sikres i bestemmelser.

Undergangen utløser behov for innløsning/ekspropriasjon av eiendommer i nord. Rekkefølgekrav om opparbeidelse er knyttet til antall brukstillatelser for boliger.

Rekkefølgekrav om etablering av rundkjøring i krysset fv. 504 x fv. 153 x atkomstvei fra plan 1038 er videreført. Det er stilt krav om midlertidig overgang og gangforbindelse i perioden før undergangen er bygd ut. Videre at midlertidig gangfelt skal fjernes når undergangen er etablert.

Krav til støy ivaretas iht. T-1442.

Byggegrenser mot jernbanen er videreført fra gjeldende plan 1038. Byggegrenser mot fv. 504 er økt til 10 m.

6.1.3 Jernbanelinjen, 18.10.2013

Jernbanelinjen sine interesser i reguleringsplanen omfatter først og fremst sporområdet og utnyttning av arealene langs dette. Jernbaneloven § 10, første ledd sier:

Det er forbudt uten etter avtale med kjøreveiens eier å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, dersom ikke annet følger av reguleringsplan. Dette gjelder ikke når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei.

Det går fram av lovteksten at det er gjennom reguleringsplan at kravet om byggegrense på 30 meter fra spormidte kan fravikes. Det skal imidlertid gode grunner til for å fravike kravet.

I denne saken synes det naturlig å legge til grunn 30 meters byggegrense fra midtlinje jernbanespor. Dersom planområdet ikke er tilfredsstillende sikret mot jernbanesporområdet, må det innarbeides krav om oppsetting av minimum 1,8 meter høyt flettverksgjerde i reguleringsbestemmelsene.

Videre må det i bestemmelsene vurderes behov for krav til skjerming mot støy, rystelser og strukturlyd fra jernbanelinjen i området.

Det må unngås at byggearbeidet forårsaker utgliding av masser i grunnen. Dokumentasjon om grunnforholdene langs sporområdet må derfor fremlegges ved høringen av planforslaget.

Forslagsstiller: Planområdet kan sies å være en utvidelse av tettbygde strøk. Varhaug sentrum har en byggegrense på 20 m til jernbane. I vedtatt reguleringsplan for utbyggingsområdet er byggegrensen satt til 25 m. Regulert byggegrense på 25m oppfattes å være en naturlig videreføring i planforslaget.

Sikringsgjerde er ivaretatt som rekkefølgekrav.

Bestemmelser sikrer at støy fra jernbane blir håndtert iht. nasjonale retningslinjer, T-1442. Støyen er forslått begrenset med bruk av lokale skjerm/voller, ev i kombinasjon. Planen viser ikke støyskjerming av eksisterende bebyggelse. Se for øvrig vedlagte støyrapport.

Det er utført innledende grunnundersøkelser. Rapport fra undersøkelsene er vedlagt planbeskrivelsen.

6.1.4 Rogaland fylkeskommune, kulturseksjonen, 18.10.2013

Innenfor planområdet ligger gnr 54 bnr 9 "Fredheim" som er stasjonsbruk ved jernbanelinjen, Varhaug. Hovedbygningen er fra 1905, fjøs, stall og løe er fra 1919. Smie fra 1926. Anlegget er med i Hå kommune sin kulturminneplan, og vurdert til verneklasse B. I det videre arbeidet må det tas hensyn til disse bygningene. Bygningene bør også reguleres til hensynssone C med formål bevaring med retningslinjer.

Forslagsstiller: Hovedhuset er revet. Fjøs, stall, løe og smie reguleres med hensynssone B bevaring av kulturmiljø med tilhørende bestemmelser. Flytting av undergangen, iht. gjeldende plan, gjør at smien ikke rives.

6.1.5 Rogaland fylkeskommune, regionalplan, 21.10.2013

Området omfatter i hovedsak fulldyrka jord i drift, samt noe frittliggende bebyggelse med kulturminneverdi.

En av de sentrale utfordringene i planarbeidet, vil være å utvikle området som en integrert del av Varhaug som sted. Dette gjelder både hvordan området må forholde seg til allerede etablert bebyggelse og fysiske strukturer, men det må også ta hensyn til at området i vest grenser til prioriterte utbyggingsområder i Regionalplan for Jæren.

Det vises videre til varslet planarbeid for Varhaug sentrum, der forbindelser på tvers av Fv504 Varhaugvegen vil være tema, herunder fotgjengerundergang. Det må sikres gode interne forgjengerforbindelser, som må kobles opp mot undergangen, og at rekkefølgebestemmelser innarbeides i planen.

Utnyttingsgrad, steds- og landskapstilpasning av bebyggelsens utforming og volum, gode bokvaliteter, grønnstruktur og gangforbindelse til sentrum/tettstedet for øvrig, vil være viktige hensyn i planleggingen. Både interne grøntområder og god tilgang til eksterne rekreasjonsområder er viktig i et folkehelseperspektiv.

Vedrørende utnyttingsgrad og bokvalitet viser vi til Regionalplan for Jæren, som angir en tetthet på 4-8 boliger/daa innenfor 500 m fra sentral holdeplass. I dette tilfellet anses jernbanestasjonen som sentral holdeplass.

Området må få en arealeffektiv utnyttelse, jf. at det i overordna planer er gitt aksept for omdisponering av svært verdifullt landbruksareal. Samtidig må det gis begrensninger oppad, for å ivareta bokvaliteter og tilpassing til stedets identitet. Regionalplanen gir føringer for at sentre med best kollektivtilbud kan gis høyere utnyttelse enn sentre med begrenset kollektivtilbud og størst avstand til hovedsentrene. Ut fra dette bør ikke området ligge i øvre del av anbefalt skala for utnyttelse. Variasjon i boligtyper vil være viktig, men blokk-bebyggelse opp til 7 etasjer vurderes å være svært høyt med hensyn til god stedstilpassing.

Det må legges til rette for sykkelbruk som enkel og attraktiv transportform, både vedrørende kvalitet på sykkelveier, og at sykkelparkering til leilighetsbygg gis kvalitet i form av innebygde og låsbare anlegg. Det må forutsettes at parkering i vesentlig grad løses i form av fellesanlegg under bebyggelsen.

Området vil være støyutsatt fra vei og jernbane. Støyutredning må gjennomføres tidlig i prosessen slik at støysituasjonen blir premissgivende for planleggingen.

En mulig utvidelse av jernbanen til dobbeltspor må legges til grunn for planleggingen, noe også en ROS-analyse må ta hensyn til.

Forslagsstiller: Planforslaget vurderes å være en utvidelse av tettbygd strøk og interne gangveier og undergang sikrer tilknytning med sentrumsområdet i nord. Atkomstvei vil også betjene fremtidige utbyggingsområder i vest.

Planforslaget sikrer en utnyttelse iht regionplan for kommunesenter, ikke lokalsenter som uttalen over bygger på.

Bebyggelsens utforming, volum og høyder er vurdert ut fra best mulig solbelysning. Høyeste bebyggelse har nå 7 etasjer etter ønske fra administrasjonen. Gjennomføring av planen sikrer sammenhengende grøntdrag ned til Reiestadbekken og tilrettelegger for mer grøntareal enn gjeldende reguleringsplan.

Planen tilrettelegger for variasjon i boligtyper i et godt bomiljø med store områdekvaliteter.

Bestemmelser sikrer at minst 50 % av sykkelparkeringen skal være overdekket.

Det bekreftes at støyberegninger har vært førende og premissgivende for utforming av planen.

6.1.6 Jæren Everk, 04.03.2014

For Jæren Everk (JEV) er følgende forhold viktige å ta hensyn til for utbygger i det videre arbeidet med å få planlagte bygninger tilkoblet JEV sitt nett.

Eksisterende infrastruktur:

- Høyspent. Ikke aktuelt. (IA)
- Lavspent. Det er stolper med ledninger til eksisterende kunder/boliger. Disse kundene må sikres en sikker strømforsyning i byggeperioden. Får mest sannsynlig ny forsyning i forbindelse med dette prosjektet.

Byggestrøm:

- Det må avklares tidspunkt og størrelse på effektforbruk. Det er i dette området ikke sikkert at det er ledig kapasitet for byggestrøm tilkoblet eksisterende nett.

Fremføring av nødvendig infrastruktur:

- Høyspentkabler. Fra Buevegen til nettstasjoner og mellom nettstasjoner.
- Lavspentkabler fra nettstasjoner til kunder/målepunkt.

Plassering av Nettstasjoner:

- Inneholder bla transformator fra høyspent til lavspent.
- Plasseres iht til lover og regler ang avstander til varige oppholdsrom og uteområder.
- JEV bruker standard frittstående nettstasjoner. Det finnes alternative løsninger om utbygger ønsker dette, men det kan bety økte kostnader for utbygger.
- Utbygger legger disse inn plankart i samarbeid med JEV.

Utbyggers beregning av effektforbruk:

- Får innvirkning på dimensjonering av JEV sin infrastruktur og antall nettstasjoner.
- Type belastninger og samtidighetsfaktor.

Nettselskaps beregning av anleggsbidrag og utforming av en tilknytningsavtale til nettet mellom partene:

- Denne type avtaler er med på å avklare detaljene for valgt løsning for tilknytningen, og arbeidet med disse bør starte så snart utbygger er klar.

Gate/veilys i området:

- Det må avklares med Hå kommune hvem som er ansvarlig for prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av dette.
- JEV bar en avtale om å prosjektere, bygge, drifte og vedlikeholde gate/veilys for Hå kommune der de tar ansvaret for dette.

Andre aktører som JEV normalt har kontakt/dialog med i denne type planer:

- Lyse, Telenor og lokalt kabel-tv selskap er typiske aktører som JEV kan koordinere i forbindelse med bygging av teknisk infrastruktur. Blir regulert i tilknytningsavtale med utbygger og avtaler mellom JEV og aktuelle aktører.

Forslagsstiller: I møte med JEV er det avklart behov for to mindre nettstasjoner i området. Areal for nettstasjoner og oppstillingsareal er avsatt. Øvrige forhold vil bli ivarettatt i tekniske planer.

6.1.7 Kristin og Asbjørn Stueland, Djuphodl 7, 22.10.2013

Vi ser på utbyggingen av Reiestadmarka som et spennende prosjekt, og vil være en positiv utvikling for Varhaug. Undertegnede har bolig i Djuphodl 7, øst for planområdet. Vi har i dag utsikt til sjøen, samt meget gode solforhold ettermiddag og kveld. Vår bekymring er at dette vil bli vesentlig forringet, og ber derfor utbygger tilstrebe en regulering av bygninger som også ivaretar sol på ettermiddag og kveld på vår eiendom.

Forslagsstiller: Sol- og skyggestudiene dokumenterer gode solforhold på deres eiendom ved jevndøgn og sommersolhverv. Noe utsikt til sjø vil nok gå tapt, men byggehøyde på blokkbebyggelsen er gjort med hensyn for å ivareta en god solbelysning for all nabobebyggelse.

6.1.8 Damebyen, 25.09.2013

Det er kanskje ein tanke å pålegge utbygger å lage ei bod på 12 - 15 kvm som kan disponerast av vellag. Damebyen Vel har hatt stor nytte av bod i Damebyen. Andre vellag har brukt mykje energi for å få til dette i ettertid.

Forslagsstiller: Innspillet tas til følge. Bestemmelser vil sikre at det avsettes bodareal for sameiet/ vellaget.

6.1.9 Løenaboane v/ I. og J.Hafver, Ævestvollmarka 13, 16.10.2013

Vi fra Løenaboene ønsker at det blir foretatt en konsekvensanalyse grunnet barn og unges oppvekstvilkår rundt Løa. Tidligere i sakens gang rundt Løa, ble det nevnt at utbygging i Reiestadmarka kan øke antall parkeringsplasser til brukere av Løa - og dermed antall besøkende pr. arrangement. Økt antall besøkende vil og medføre øket bil- og traktortrafikk med mer, for av og påstigning til disse arrangementene.

Forslagsstiller: Vi kan ikke se at gjennomføring av planen vil medføre økt behov for parkering for Løas arrangement. Utbyggingsområdet dekker eget parkeringsbehov og ligger mindre enn 400m gangvei til Løa men nye gangveier. Det synes naturlig at beboere vil gå eller sykle den distansen. Innspillet tas ikke til følge.

6.1.10 A. Gjedrem og A. Skretting, Varhaugvegen 2, 13.09.2013

Me viser til plan 1038-1 Reiestadmarka, Varhaug og vil med dette be om at det vert lagt føringar for utbyggerane for at:

Mest mulig av lauvtrea på friområdet vert bevart

- Det er unikt for Varhaug at det finst ein "skog" med alm, svartor, eik, bøk og ask.

Mest mulig av steingardane vert bevart.

- Dette vil vera med på å bevare den jærskje historien.

At det vert opparbeidd nok parkeringsplassar for bebuarane sine arbeidsbilar og mindre lastebilar.

- Det er eit problem på andre felt at det ikkje finst slike parkeringsplassar.

Forslagsstiller: Bestemmelser sikrer at mest mulig av skogholtet bevares. Planen sikrer ingen steingarder. Steingardene er av middels til lav kvalitet når det gjelder sikkerhet. Planen ivaretar parkeringskravet for nye boligområder.

6.1.11 Espen Woldstad, Tjemslandshagen 12, 30.09.2013

Viser til innspill til plan 1107 tidligere om å legge Fv 504 i kulvert under jernbanen. Jeg ser at plangrense for plan 1038-1 er lagt helt inn til Fv 504. Det er her viktig å presisere at planen ikke må låse et valg av bru løsning for kryssing av jernbanen.

En eventuell bygging av kulvert vil kunne gi andre konsekvenser og muligheter ut over selve vei-bredden, og ved utvikling av planer helt inn til veien slik den ligger i dag, vil mulighetene til senere valg av jernbane kryssing ved et kommende dobbeltspor være låst.

Derfor bør det ligge muligheter i planen til en framtidig utvidelse av Fv 504 i bredde slik det blant annet er lengre oppe langs Fv 504 ved Tjemslandshagen.

Ved en byggefase av kulvert eller bru vil det uansett være behov for midlertidige løsninger som krever mer plass enn den bredden som veien tar i dag. Dette vil gjelde på begge sider av jernbanen, og begge sider av Fv 504 vest for jernbanen.

Forslagsstiller: Innspill tas ikke til følge. Det ligger utenfor denne planens mandat å foreslå annen kryssing av jernbanen.

Avinor, Fiskeridirektoratet og Lyse har ingen merknader til planen.

6.2 Merknader til varsel om utvidet planområde

6.2.1 Jæren E-verk, 24.09.2014

Vi viser også til tidligere tilbakemelding på denne plan, 04.03.2014.

Jæren Everk (JEV) nevner en rekke nødvendige, tekniske forhold som blir viktige å ta hensyn til for utbygger i det videre arbeidet med å planlegge utvidelsen av plangrensene i tiltaket.

Forslagsstiller: Nevnte forhold vil kunne vurderes og ivaretas i tekniske planer. Bestemmelser sikrer at ledningsnett skal være satt i drift før nye bygg kan tas i bruk. Det har vært kontakt mellom utbygger og JEV i forbindelse med detaljregulering og plassering av trafokiosker i området. Samarbeid fortsetter frem til overlevering av anlegg.

6.2.2 Statens vegvesen 3.10.2014

Utvidelsen av plangrensen i nord omfatter fotgjengerundergang under fv. 504. Til denne har vi følgende merknader:

~ Fotgjengerundergangen må planlegges i tråd med veinormalene N 100 Veg- og gateutforming (tidl. HB 017) kap. E.2 og F.4 og N 500 Vegtunneler (tidl. HB 021).

~ Veinormalene setter krav om at bredden gjennom undergangen ikke må være smalere enn gs-veien på begge sider, dog ikke smalere enn 4 m. Vi ber dere vurdere hvorvidt det på dette stedet er ønskelig å skille gående og syklende for bedre å sikre de minste skolebarna. Skal dette være mulig, kan ikke undergangen være smalere enn 5 m.

~ Reguleringsbestemmelsene må sikre at tekniske planer for alle tiltak som berører fylkesveinettet, skal sendes Statens vegvesen til gjennomsyn.

Vi viser for øvrig til vårt brev av 14/10-13.

Vi forbeholder oss retten til evt. flere merknader når planforslag foreligger.

Forslagsstiller: Tas til orientering og legges til grunn. Bredden er vurdert med tanke på fremtidig bruk og på grunn av antall brukende er det konkludert at det ikke vil være nødvendig å skille mellom gående og syklende.

Planforslagets løsning legger til grunn krav i veinormalen på 4 m bredde, undergangen er oversiktlig og rettløpet med tilknytting til gs-veier på 3 m i begge ender. Det legges i stor grad opp til skråning i stedet for mur for å sikre gode lysforhold.

Bestemmelser skal sikre at tekniske planer som berører fylkesveinettet skal sendes Statens vegvesen til gjennomsyn.

6.2.3 Fylkesmannen i Rogaland, 13.10.2014

Fylkesmannen har ingen vesentlige merknader til utvidelsen av plangrensen.

Forslagsstiller: Tas til orientering.

6.2.4 Asbjørn Stueland, Stueland AS, 14.10.2014

Stueland AS har mottatt fra Asplan Viak en varsling om utvidelse av reguleringsområde for Reiestadmarka. Utvidelsen omhandler område og tilstøtende område til Stueland AS sin eiendom. Blant annet gjelder dette vei rundt vår eiendom.

Stueland AS har de siste 14 årene investert over 25 millioner kroner, eks. mva., i kjøp av tilstøtende eiendommer, rivning av gamle bygg, nybygg, oppgradering av eksisterende bygningsmasse, samt utvidelse av parkeringsplass. Eiendommen fremstår i dag som meget hensiktsmessig både for eier, leietaker og kunder.

I 2005 inngikk Stueland AS og Hå kommune en avtale om vei rundt eiendommen. Stueland AS gav tomt vederlagsfritt til Hå kommune, samt dekke opparbeidelseskostnader med kr. 160.000,-.

Dagens bygning er oppført innenfor gjeldende offentlige bestemmelser. Nyeste påbygg mot sør er oppført iht. gjeldende reguleringsplan 1010-1A, siste gang revidert 19.04.2005

Her ble det tatt hensyn til planlagt gang/sykkelvei fra Reiestadmarka inn i Stasjonsveien.

Vår planlegging og bygging av siste påbygg (mot sør/fv.504) ble gjennomført med hensyn til nytt varemottak for SPAR. Daglig mottar SPAR flere store lastebiler/trailere med varer. Det var/ er viktig at dette ble plassert lengst bort fra kundeparkering samtidig som det var viktig å få så god som mulig adkomst til og fra varemottaket med store kjøretøy. Veien rundt bygget var en nøkkel i dette.

Påbygget til SPAR ble også bygget med kjeller som skal brukes til parkering i et fremtidig bygg som skal stå øst-vest, på eiendommen helt mot sør (fra dagens SPAR ned mot Esso). Planlagt er en fremtidig innkjøring til parkeringskjelleren fra vei mellom Esso og vår eiendom. Her er terrenget gunstig for å ta høyde ned i kjeller.

Vi ser at det varslede utvidelse av reguleringsområdet kommer i konflikt med dagens varemottak samt våre fremtidige utvidelsesplaner, både trafikkert (adkomst varemottak Spar for store kjøretøy), planlagt bygg og adkomst til parkeringskjeller. Frykter også at dette kan vanskeliggjøre våre innkjøringer på dagens parkeringsplass på vest.

Som tidligere nevnt har vi hensyntatt planlagt gs-vei iht. gjeldende reguleringsplan i våre planlegging av bygg og logistikk samt fremtidige utvidelser.

Stueland AS ble tidligere i år innkalt til møte med utbygger (distriktssjef Garvik i Block Watne) og Hå Kommune angående undergang i nevnte utvidelse av planområdet. Vi ga i dette møte klart uttrykk for at dette var helt utelukket.

Stueland AS stiller seg undrende til det varslede utvidelse av reguleringsområdet, og synes dette er lite rasjonelt da området for gs-vei ligger inne i en godkjent plan (godkjent av blant annet Statens Vegvesen, Jernbaneverket) samt at området for dette ligger klar.

Derfor protesteres det mot utvidelse av plangrense mot nord og forventer at undergang anlegges ihht. plan 1010-1A.

Forslagsstiller: Planlagt undergang vil etableres slik at den ikke er i konflikt med varemottak, vei eller kundeparkering. Stueland er blitt presentert flere illustrasjoner over mulig løsning for varemottak og parkering i prosessen.

Opparbeidelse av undergangen som planlagt vil styrke sentrale hensyn i Varhaug sentrum, som forsterking av Rådhusgata, bedre tilgjengelighet til sentrums- og stasjonsområdet, bedre forhold for fotgjengere, tryggere skolevei og økt trafiksikkerhet. Undergangen berører i hovedsak de offentlige veiarealer rundt Stuelandtomten.

Som beskrevet i punkt 4.12 må den regulerte undergangen (fra 2005) endres på grunn av svært vanskelige tekniske forhold for gjennomføring med tanke på fundamenter for eksisterende bro, kulturminne (smie) og muligens støy. Det er også stor sannsynlighet for at Jernbaneverket vil være negative til ny undergang så nært sporområdet.

Undergangen nord for fv 504 vil reguleres i plan 1010-1b.

6.2.5 Varhaug Servicenter AS, 16.10.2014

Varhaug Servicenter AS har mottatt fra Asplan Viak AS en varslings om utvidelse av reguleringsområdet for Reiestadmarka. Utvidelsen omhandler området og tilstøtende område til Varhaug Servicenter AS sin eiendom.

Vi ser at den varslede utvidelsen av reguleringsområdet kommer i konflikt med dagens varemottak, samt våre fremtidige utvidelsesplaner. Varhaug Servicenter AS stiller seg undrende til den varslede utvidelsen av reguleringsområdet, da dette området for gang-/sykkelvei ligger inne i en godkjent plan (godkjent av blant annet statens vegvesen, jernbaneverket), samt at området for dette ligger klar.

Derfor protesteres det mot utvidelse av plangrense mot nord, og forventer at undergang anlegges iht. plan 1010-1A.

Forslagsstiller: Undergangen nord for fv 504 vil reguleres i plan 1010-1b.

6.2.6 Optimera 17.10.2014

Det ligger i meldingen at plangrensen flyttes 2 meter inn på Gnr 54 Bnr 2 som følge av nødvendig fylling og/eller skjæring.

Gjeldende avtale Orvel Varhaug har med utbygger Block Watne AS og SI Prosjekt AS gir tilgang til nødvendige veiareal og skråning innenfor plan Reiestadmarka – Varhaug plan 1038. Vi vil derfor gjøre oppmerksom på at det omsøkt flyttet grense ligger utenfor område BW og SIP disponerer på eiendommen.

Optimera AS har urådighetserklæring på eiendommen og vil derfor be om at grensen flyttes til opprinnelig plan.

Forslagsstiller: Tas til følge av flere grunner. Utvidelse av planavgrensning mot vest tas ut. Det foreligger en avtale med mellom utbygger og grunneier som sikrer veiareal og eventuelt nødvendige skråninger. Gjeldende/ opprinnelig planavgrensning legges til grunn.

6.2.7 Rogaland fylkeskommune, kulturavd., 19.10.2014

I det oversendte varsel om oppstart, er plangrensen utvidet mot nord og mot vest i forhold til tidligere oversendte oppstartvarsel (mottatt her 09.09.13). Som vi skrev i vår uttalelse, datert 16.10.13, og som vi også tidligere har uttalt i forbindelse med tidligere regulert plan 1038 (brev datert 13.10.05), ligger det to automatisk freda kulturminnefelt tett inntil plangrensen i vest og i sør, henholdsvis et gravfelt (id 64736) og et ringformet tunanlegg (id 34529).

Plangrensen går inn i sikringssonen til de to registrerte kulturminnefeltene. I henhold til kulturminneloven § 3, må ingen – uten det er lovlig etter § 8 – sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk freda kulturminner eller fremkalle fare for at dette kan skje. Dette gjelder også for sikringssonen til et automatisk freda kulturminne, jfr. § 6 i kulturminneloven. Vi ber igjen om at plangrensen settes utenfor sikringssonen til de to registrerte kulturminnefeltene.

I begge våre tidligere uttalelser har vi bedt om at det må tas tilbørlig hensyn til de to automatisk freda kulturminnefeltene i området, slik at disse ikke på noen måte utsettes for skade eller på annen måte blir skjemmet eller forringet ved gjennomføringen av tiltaket. Vi viser her særlig til vårt brev av 16.10.13 der vi presiserer hvilke grep som bør tas i forhold til høyder og byggeområder for å se til at kulturminnefeltene blir minst mulig skadelidende. Vi presiserer også at de automatisk freda kulturminnefeltene på ingen måte må bli berørt av fysiske tiltak under gjennomføringen av planen (se vedlagt brev).

Dersom Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, ser at kulturminnene ikke er tilstrekkelig ivaretatt når planen kommer på offentlig ettersyn, vil vi med dette varsle at det kan bli aktuelt å fremme administrativ innsigelse til planen.

6.2.8 Rogaland fylkeskommune, kulturavd., 04.12.2014

På bakgrunn av opplysninger oversendt den 10.11.14, samt observasjoner på eldre flyfoto, ble det gjennomført befarings til Reiestadmarka, id 64736, den 27.11.14. Både Arkeologisk museum, UiS og Rogaland fylkeskommune deltok på befaringsen.

Hensikten var å foreta en ny avgrensning av fornminnefeltet på bakgrunn av opplysninger om nyere forstyrrelser innenfor fornminnefeltet. Det ble på befaringsen klart at store deler av det automatisk freda kulturminnefeltet er ødelagt av moderne inngrep.

Konklusjonen etter befaringsen er at det bare er de midtre delene av kulturminnefeltet som fremdeles er noe intakt. Det ble observert enkeltliggende rydningsrøyser her. Disse vil bli målt inn nøyaktig ved anledning.

På bakgrunn av observasjoner fra befarings, samt eldre flyfoto og opplysninger fra Hå kommune, var det enighet mellom Arkeologisk museum, UiS og Rogaland fylkeskommune at utstrekningen av det automatisk freda kulturminnefeltet id 64736 i dag er betydelig redusert.

På bakgrunn av dette ble det klart at utvidet plangrense for Reiestadmarka, plan 1038-1, varslet 18.09.14, likevel ikke kommer i konflikt med fornminnefeltets sikringszone. Lokalitetsgeometrien vil bli oppdatert i kulturminnedatabasen «Askeladden».

Forslagsstiller: Tatt til etterretning. Gjeldende/ opprinnelig planavgrensning er lagt til grunn.

Øvrige hensyn, nevnt i innspill av 13.10.05, 16.10.13 og 19.10.2014, blir tilbørlig hensyntatt, blant annet ved at plangrensen ikke utvides mot vest og den høyeste bebyggelsen legges med lengst avstand til kulturminnene.

6.2.9 Rogaland fylkeskommune, regionalplanavd., 27.10.2014

Utvidelse av reguleringsområdet forutsettes å ikke komme i konflikt med tilgrensende arealbruksformål i overordnet plan. Tilrettelegging for undergang under fylkesvei i nord anses som viktig for å sikre trygg gang-/sykkelforbindelse mot sentrum, og planarbeidet må benyttes for å finne en helhetlig god løsning.

Når det gjelder grøntstrukturen, viser vi til retningslinjene i regionalplan for Jæren. Vi presiserer at utbyggingen utløser krav til kvartalslekeplass og ballfelt, jf. kap. 6 i regionalplanen. Rekkefølgekrav for opparbeiding av grønnstrukturen vil være viktig i denne sammenhengen.

Forslagsstiller: Planforslaget regulerer undergang ut fra beste og mest trafiksikre vilkår for fotgjengere, og som gir best tilknytning mellom sentrumsområdene og boligområdet. Plasseringen er basert på vurderinger i 'Alternative kryssinger av fv 504, Varhaugvegen'.

Bestemmelser om opparbeidelse av grøntstrukturen er sikret i rekkefølgekrav.