

Fra: [Terje Lerbrekk](#)
Til: [Sunniva Hidle Kristoffersen](#)
Kopi: [Svein Asgeir Vigrestad](#)
Emne: VS: 25/32971 Kom med innspill til ny detaljregulering for gang- og sykkelveg Brusand-Varden
Dato: tirsdag 23. september 2025 09:13:40
Vedlegg: [image001.png](#)
[image003.png](#)

Fra: Bjørn Salte <Bjorn.Salte@ha.kommune.no>

Sendt: tirsdag 23. september 2025 09:00

Til: Terje Lerbrekk <Terje.Lerbrekk@ha.kommune.no>; Svein Asgeir Vigrestad <SveinAsgeir.Vigrestad@ha.kommune.no>

Emne: SV: 25/32971 Kom med innspill til ny detaljregulering for gang- og sykkelveg Brusand-Varden

Hei

Ifm. detaljregulering for gang- og sykkelveg bør en vurdere å inkludere omlegging av både vannledning og pumpeledning spillvann som i dag ligger mellom Brusand og Varden, se utklipp. Ledningene begynner å bli noen år og ligger i verneområder.



Med vennlig hilsen

Bjørn Salte
Senioringeniør VA

Telefon: 478 29 290

www.ha.no



Me løfter i lag

Fra: Terje Lerbrekk <Terje.Lerbrekk@ha.kommune.no>

Sendt: mandag 22. september 2025 13:38

Til: Bjørn Salte <Bjorn.Salte@ha.kommune.no>; Svein Asgeir Vigrestad <SveinAsgeir.Vigrestad@ha.kommune.no>

Emne: VS: 25/32971 Kom med innspill til ny detaljregulering for gang- og sykkelveg Brusand-Varden

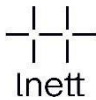
Fra: Sunniva Hidle Kristoffersen <SunnivaHidle.Kristoffersen@ha.kommune.no>

Sendt: mandag 22. september 2025 13:00

Kopi: Terje Lerbrekk <Terje.Lerbrekk@ha.kommune.no>

Emne: 25/32971 Kom med innspill til ny detaljregulering for gang- og sykkelveg Brusand-Varden

Se vedlagte saksdokument



Hå kommune
Einar Serigstad
einar.serigstad@ha.kommune.no

Deres referanse
25/32971
Vår referanse
2025-ELN-00251 / 42816
Saksbehandler
Jarl Hoogstad

Deres dato
22.09.2025
Vår dato
29.09.2025
E-post
jarl.hoogstad@l-nett.no

Innspill til ny detaljregulering for gang- og sykkelvei mellom Brusand -Varden – Plan 2025 05

Dette innspillet sendes på vegne av Lyse Tele. Lnett har ikke konsesjon innenfor planområdet.

Det vises til deres henvendelse vedrørende detaljregulering til ny gang- og sykkelveg mellom Brusand – Varden. Plan 2025 05 i Hå kommune. Høringsfristen er 13.11.2025 og vår uttalelse er med dette gitt innen fristen.

Lyse Tele ser på dette som interessant og ønsker å delta i fellesføring eventuelt egen grøft innenfor planområdet.

Vennlig hilsen

Lnett AS

KAM Offentlig sektor





Statens vegvesen

HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8

4360 VARHAUG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Bettiina Lähteenkorva /
24020888

Vår referanse:
25/261234-2

Deres referanse:
25/32971

Vår dato:
10.10.2025

Svar på varsel om planoppstart og planprogram på høring – reguleringsplan for gang- og sykkelveg Brusand– Varden – Hå kommune

Vi viser til brev datert 22.09.2025 med varsel om oppstart av planarbeid og program på høring for gang- og sykkelveg langs fv. 44 mellom Brusand og Varden i Hå kommune.

Saken gjelder

Hå kommune har tatt initiativ til oppstart av planarbeid som skal legge til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs fv. 44 fra Brusand til Varden. Kommunen har fått økonomisk tilskudd fra Rogaland fylkeskommune for regulering av gang- og sykkelveg på strekningen. Strekningen er i dag lite trafiksikker for gående og syklende på grunn av fartsgrense på 80 km/t og trafikkmengde (ÅDT) på 4500.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte mål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Bergelandsgata 30
4012 STAVANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Vi uttaler oss som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Statens vegvesens innspill til planarbeidet

Det er positivt at kommunen har kommet i gang med dette planarbeidet og at det er varslet et stort planområde for å kunne sikre tilstrekkelig midlertidige bygge- og anleggsareal.

Planlegging vil kreve en god dialog med fylkeskommunen, og eventuelle fravik fra vegnormalen bør avklares før offentlig ettersyn. Vi har **faglig råd** om at det gjennomføres en trafiksikkerhetsrevisjon før planen legges ut på offentlig ettersyn.

Innspill til planprogram

Vi har **faglig råd** om at kapittel 3.8 tilføyes med temaene anleggsgjennomføring, gjennomførbarhet og annen teknisk infrastruktur. Nærhet til jernbane og andre mulige utfordringer i anleggsperioden bør vurderes i planfasen for å sikre en reguleringsplan som en gjennomførbar både anleggsteknisk og økonomisk. Overvannshåndtering og annen teknisk infrastruktur bør også tas med som temaer i planarbeidet.

Ifølge kapittel 6.3.1 skal det vurderes bredder på gang- og sykkelvegen ut fra estimerte eller målte syklende og gående per time. Det er også vist tverprofil på sykkelveg med fortau, men begrep gang- og sykkelveg er gjennomgående i varslingsdokumentene. Vi har **faglig råd** om at tverprofil ikke låses til gang- og sykkelveg allerede i oppstartsfasen og fastsetting av planprogram, men at det velges en tverrprofil i løpet av planprosessen basert på antall gående og syklende per time. Vi viser til tabell 3.4.2.-1 i N-V1222 Sykkelveiledning – Sykkelanlegg på veg og gate.

I kapittel 8.2 under tema beredskap og risiko skrives det følgende: *«Trafikkulykker kan ha en risiko da planlagt tiltak fører til myke trafikanter langs trafikkert fylkesveg»*. Denne setningen er uklar. Menes det at eventuelle trafikkulykker på kjørevegen kan få negative konsekvenser for de som ferdes på planlagt gang- og sykkelveg eller at gang- og sykkelvegen vil bidra til økt antall myke trafikanter langs fylkesvegen og økt antall trafikkulykker. Utgangspunktet er at tiltaket bidrar til bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter og at planlagte løsninger skal være trafiksikre. Vi viser til vegsikkerhetsforskriften og vårt faglige råd om trafiksikkerhetsrevisjon under innspill til planarbeidet.

Konklusjon

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader

Transport vest – transportforvaltning 2
Med hilsen

Tonje K. Doolan
Seksjonsleder

Bettiina Lähteenkorva
Planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
ROGALAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8
4360 VARHAUG

Dato: 31.10.2025
Saksref: 202515286-2
Deres ref.: 25/32971
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Nina Michalowska
Telefon:
Mobil: +4745632022
E-post: Nina.Michalowska@banenor.no

Hå kommune - Detaljregulering - Gang- og sykkelveg Brusand-Varden - PlanID 1119-202505 - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 22.09.2025.

Sørlandsbanen har stor betydning for både person- og godstransport, og knytter sammen viktige byer og regioner i Sør-Norge.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener

Hå kommune har startet arbeidet med en detaljreguleringsplan for etablering av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 44 mellom Brusand og Varden. Formålet med planen er å bedre trafiksikkerheten og tilrettelegge for miljøvennlig transport. Planområdet er delt inn i tre delstrekninger med flere trasealternativer som skal vurderes.

Flere av de aktuelle traseene berører områder i umiddelbar nærhet til jernbanen, og enkelte alternativer innebærer kryssing eller nærføring til jernbanen. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/> samt i vårt tekniske regelverk: <https://trv.banenor.no/wiki/Forside>. Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

Vi minner om at etablering av nye kryssinger av jernbanen er søknadspliktig etter jernbaneloven § 10, og krever teknisk godkjenning. Det er viktig at tiltakshaver engasjerer prosjekterende og søker med jernbaneteknisk kompetanse, og dokumenterer at kryssingen kan gjennomføres uten å skade jernbaneinfrastrukturen. Vi viser til våre nettsider [Bygge, grave eller rive langs jernbanen](#) for mer informasjon om dette.

Bane NOR forventer at jernbanens arealer avsettes til baneformål i planforslaget. Ved valg av trasealternativ er det viktig at det tas hensyn til jernbanens arealbehov. Tilstrekkelig avstand mellom jernbanen og planlagt gang- og sykkelveg er nødvendig for å ivareta jernbanens handlingsrom knyttet til drift og vedlikehold, samt eventuelle fremtidige oppgraderinger og utvidelser av infrastrukturen.

Det er ikke ønskelig at gang- og sykkelveg planlegges tett på jernbanen slik at det kan påvirke jernbanens driftsareal, for eksempel ved snørydding. I områder hvor tiltaket vil grense til eller krysse jernbanen, må det vurderes relevante sikringstiltak som tilpasset type gjerde. Vi forventer at sikkerheten for både jernbanen og de som ferdes i området vurderes i planarbeidet.

Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområder for flom og skred. Jernbanen er samfunnskritisk infrastruktur og sårbar for setninger, erosjon og flomskader. Det må derfor vurderes om planlagt arealbruk kan medføre økt risiko for slike hendelser. Dersom risiko identifiseres, må nødvendige risikoreduserende tiltak sikres gjennom reguleringsbestemmelser.

Planlagte anleggsarbeider som berører jernbanen må tilpasses korte opphold i togtrafikken. Dersom arbeidene krever perioder med stans i trafikken, må dette samordnes med Bane NORs egne planlagte arbeider og sportilgang. Det er ikke aktuelt for Bane NOR å stenge en strekning utelukkende på grunn av eksterne behov.

Prosjektet må følge Bane NORs prosess for innmelding av arbeider som påvirker togtrafikken (stans, begrenset trafikk), og søke om sportilgang i god tid. Arbeider som påvirker togtrafikken i mer enn 48 timer skal meldes inn fem, og senest tre år før oppstart av en rutetermin. Øvrige arbeider skal meldes inn senest to år før rutetermin. Der hvor godstrafikken berøres, skal det søkes løsninger for å slippe gjennom godstog i egne tidsluker.

Anleggsarbeid tett på jernbanen med større maskiner og kraner vil i stor grad kreve bruk av sikkerhetspersonell. Bane NOR må kontaktes i god tid før oppstart for å vurdere behovet for sikkerhetstiltak.

På generelt grunnlag nevnes det at eiendomsgrensene er uklare eller usikre flere steder langs jernbanen. I den grad nye traséer beslaglegger areal innenfor Bane NORs eiendom, må dette avklares og erverves gjennom ordinære prosesser.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Nina Michalowska
planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Fra: Hege Vatnaland[hege.vatnaland@museumstavanger.no]

Sendt: 28.10.2025 10:01:52

Til: Firmapost RFK[firmapost@rogfk.no]

Kopi: Kjersti Dahl[kjersti.dahl@rogfk.no];

Tittel: Vedr.: : Hå kommune - Fv 44 - detaljeregulering - gang- og sykkelvei - planID1119-202505 - Brusand - Varden - Uttalelse Smm

Viser til sak oversendt fra Rogaland fylkeskommune 14.10.2025: Hå kommune - Fv 44 - detaljeregulering - gang- og sykkelvei - planID1119-202505 - Brusand - Varden

Om vår rolle

Stavanger maritime museum skal, som fag- og forvaltningsmyndighet etter kulturminneloven, ta stilling til forholdet til automatisk fredete kulturminner og vernede skipsfunn i sjø og vassdrag som berøres av omsøkt tiltak eller plan.

Stavanger maritime museum har myndighet til å kreve å få gjennomføre arkeologisk registrering. Hensikten med registreringen vil være å undersøke om planen kommer i konflikt

med fredete kulturminner og skipsfunn, jfr. Lov om Kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 §§ 9, 11 og 14. Kostnader i forbindelse med arkeologisk registrering må iht.

Riksantikvarens skrift *Retningslinjer for gjennomføring av undersøkelsesplikten og budsjettering av arkeologiske registreringer i henhold til kulturminneloven §9, jf. §10* dekkes av tiltakshaver.

Ingen merknad

Stavanger maritime museum kjenner ikke til skipsfunn eller automatisk fredete kulturminner som berøres av omsøkt plan. Vi vurderer at det ikke er nødvendig å gjennomføre en arkeologisk registrering.

Vår uttalelse er at vi ikke har merknad til omsøkt plan, og vi gjør oppmerksom på stanse- og meldeplikten.

Stanse og meldeplikt

Om det under arbeidet oppdages kulturhistorisk materiale som kan være vernet eller fredet (som vrakdeler, keramikk, bearbeidet flint, glass, kritt Piper, fiske- og fangstredskaper, m.m.), må arbeidene straks stanses og kulturminnemyndighetene varsles, jf. Lov om

kulturminner §8 og §14. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

Med vennlig hilsen,

Hege Vatnaland

Arkeolog

Telefon: +47 91172289



Hå kommune
Rådhusgata 8

4360 VARHAUG

Dato: **21.10.2025**
Saksnr.: **2025/73463**
Dok.nr.: **4**
Saksbehandler:
Astrid H. Bjørlo

Hå kommune - Fv 44 - detaljeregulering - gang- og sykkelvei - planID1119-202505 - Brusand - Varden - behov for befaring

Vi viser til deres brev, datert 22.09.2025, samt epost av 22.09.2025 med sosi-fil av planområdet.

Fylkesdirektøren har vurdert varselet om oppstart av regulering i det aktuelle området som sektormyndighet innenfor kulturminnevern.

Det går frem av planvarselet at plangrensen omfatter et relativt stort område, og at planområdets avgrensing vil bli avklart underveis i planprosessen. Størrelsen på planområdet vil bli mindre.

Planen er også lagt fram for Stavanger maritime museum som fagansvarlig for kulturminner i sjø og vassdrag. Museet har ingen merknad til planen utover at de minner om stanse- og meldeplikten. Uttalelsen deres ligger vedlagt.

Rogaland fylkeskommune, ved seksjon for plan og arealforvaltning, sender uttalelse i eget brev.

Potensiale for automatisk freda kulturminner på land – behov for befaring

Varslet planområdet for gang- og sykkelveien overlapper noe med *Jærkysten*, et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse. Det er ikke registrert noen automatisk freda kulturminner innenfor det varsla planområdet, men det ligger en automatisk freda steinalderlokalitet (id 221994) ca. 200 meter nord for planområdets vestlige del. I tillegg ligger det to gravrøyser (id 24274 og 4989) mellom 70 og 100 meter fra den østlige delen av planområdet. På bakgrunn av kjente kulturminner og på bakgrunn av områdets topografi og geografiske beliggenhet, må vi befare planområdet før vi kan gi endelig uttale til planen. Dette for å avgjøre om det er potensial for funn av ikke tidligere kjente automatisk freda kulturminner som planforslaget kan komme i konflikt med.

Kostnadene ved første befaring vil ikke bli belastet tiltakshaver. Det må imidlertid understrekes at det kan bli behov for ytterligere arkeologiske registreringer etter denne første befaringen. Kostnadene som er forbundet med en eventuell registrering må, med

hjemmel i Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 9, jfr. § 10, betales av tiltakshaver.

Vi ber også om å få tilsendt tilleggsopplysninger i form av dyrkingsplaner etter 1970, samt eventuelle traseer for eksisterende vannledninger, kabler og lignende innenfor planområdet. Slike inngrep kan redusere potensialet for bevarte automatisk freda kulturminner.

Da det presiseres i varselet om oppstart at planområdet vil bli innskrenket, anbefaler vi at befaring gjennomføres når planområdets avgrensing er nærmere avklart. Vi ber dere derfor oversende ny plangrense når dette er utarbeidet, og tar kontakt med ansvarlig saksbehandler Astrid H. Bjørlo på e-post astrid.bjorlo@rogfk.no og/eller tlf. 97724832 for å avtale tidspunkt for befaring.

Vi vil kunne gi endelig uttale til planen når resultatet av befaringen, og om nødvendig ytterligere registreringer foreligger og forholdet til automatisk freda kulturminner er avklart.

Hilsen
Marianne Enoksen
seksjonssjef

Astrid H. Bjørlo
spesialrådgiver

Kopi til:
STATSFORVALTAREN I ROGALAND

Vedlegg:
Stavanger maritime museum - uttalelse

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.

Fra: [Ogna Camping](#)
Til: [Teknisk Sakspost](#)
Emne: "Innspill til detaljregulering for gang- og sykkelveg Brusand-Varden - planID202505"
Dato: søndag 2. november 2025 19:06:45

You don't often get email from post@ognacamping.no. [Learn why this is important](#)

Hei

Positivt det er satt i gang med detaljregulering for gang og sykkelveg Brusand-Varden.

Vi ser alternativ C som beste alternativet. Ved å gå for alternativ C, får vi også flom sikret inn mot Bogsdalen. Dette er et punkt hvor det står mye vann. Og ved å nytte alternativ C, kan det også legges større dimensjon rør for å håndtere overvannet fra Bogsdalen.

Mvh
Tor og Sølvi Olsen

Fra: [Johanna Johansson](#)
Til: [Teknisk Sakspost](#)
Emne: Innspill til detaljregulering for gang- og sykkelveg BrusandVarden– planID 202505»
Dato: søndag 2. november 2025 08:59:06
Vedlegg: [image001.png](#)

You don't often get email from bogsdalengard@outlook.com. [Learn why this is important](#)

Vi mener trase C kan være et godt alternativ.

Beste hilsen
Johanna Johansson Systad
Tlf. 45865382



Hå kommune

Rådhusgata 8

4360 VARHAUG

Deres referanse:

25/32971Dato: **22.10.2025**Saksnr.: **2025/73463**Dok.nr.: **3**

Saksbehandler:

Tore Glette-Iversen

Hå kommune - detaljregulering - gang- og sykkelvei - planID1119-202505 - Brusand-Varden - uttalelse**Bakgrunn**

Hå kommune har varslet oppstart av et planarbeid, og sendt forslag til planprogram på høring. Hensikten med planarbeidet er å regulere en ny gang- og sykkelvei langs fv. 44 på strekningen fra eksisterende g/s-vei på Brusand til eksisterende g/s-vei ved Varden. Hå kommune har også varslet oppstart av to andre planer der det skal legges til rette for g/s-veistreknings lengre nord i kommunen (planid 2025/02 og 2025/03). Fylkesdirektøren gir uttalelse til alle tre plansakene, i egne brev. Rogaland fylkeskommune, ved seksjon arkeologi, sender uttalelse i eget brev.

Hå kommune har fått økonomisk støtte til planarbeidet fra fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland fylkeskommune ([02.10.2024](#)).

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren mener det er positivt at Hå kommune jobber med å legge til rette for trafiksikkerhet for myke trafikanter. Etablering av gang- og sykkelveier er også et godt folkehelseiltak, og kan bidra til å forsterke regionen som reiselivsdestinasjon. Samtidig kommer det fram at planområdet grenser til områder med viktige naturverdier og verneområder. Det er derfor svært viktig at Hå kommune i dette planarbeidet gjør grundige vurderinger av hvilken trase som fører til færrest mulig konflikter og hvordan tiltaket kan gjøres så arealeffektivt som mulig.

Planområdet

Det er positivt at Hå kommune har varslet et såpass bredt planområde, slik at det i planarbeidet blir et større handlingsrom til å vurdere løsninger som tar hensyn til eventuelle viktige verdier langs veien. Fylkesdirektøren gjør imidlertid oppmerksom på at Rogaland fylkeskommune, ved seksjon arkeologi, i utgangspunktet skal gjøre arkeologiske registreringer i hele planområdet. Kommunen bør ta kontakt med seksjon arkeologi tidlig angående hvor i planområdet det planlegges tiltak, slik at registreringene ikke blir mer omfattende enn de må være.

Alternativvurdering

Hå kommune har delt strekningen i tre delstrekninger, og jobber foreløpig med å undersøke flere alternative traseer for hver delstrekning. 0-alternativet er eksisterende situasjon. Foruten 0-alternativet er det 4-5 alternativer per delstrekning. Fylkesdirektøren mener det er positivt at kommunen jobber med å utrede flere ulike alternativer, og at et mål i planarbeidet er å finne den med minst konflikt. Fylkesdirektørens førsteinntrykk er at Hå kommune bør ta utgangspunkt i 0-alternativet, og undersøke hvordan eksisterende gangveier og stier i området kan oppgraderes og hvordan det kan sikres etablering av manglende forbindelser.

Regionalt planforum

Hå kommune har varslet oppstart av tre planprosesser der det skal legges til rette for gang-/sykkelvei. Fylkesdirektøren støtter i utgangspunktet at det jobbes med tiltak for bedret trafikk sikkerhet. Samtidig skal fylkesdirektøren ivareta flere hensyn innen ulike fagområder, og det er utfordrende å gi en enhetlig uttalelse i innledende fase av planarbeidet. Noen av fylkesdirektørens uttalelser til oppstartsvarselet kan være motstridende. Regionalt planforum kan være en god arena å samle de ulike sektormyndighetene for å forsøke å finne gode løsninger. Fylkesdirektøren vil derfor anbefale Hå kommune å melde opp alle de tre g/s-planene til planforum.

Nyere tids kulturmiljø

Gang- og sykkelveien er planlagt langs Jærkysten, et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, og er delvis innenfor Jærstrendene landskapsvernområde. Det er viktig at planen tar omsyn til landskapet og til kulturminner og kulturmiljø langs veien. Kulturminner langs veien er for eksempel krigsminner, steingjerder, gamle veiminne som milesteiner, eldre broer og veier eller andre kulturminner fra nyere tid. Dersom det er behov for å flytte steingjerder for å bygge veien må disse gjenoppføres ved veiens nye ytterkant.

Deler av dagens gang- og sykkelvei går på gamle Riksvegen, som er en del av Vestlandske hovedveg, inkludert Vaule bro fra 1856. Fylkesdirektøren vurderer at videre bruk av veien som gang- og sykkelvei ikke er i særlig konflikt med kulturmiljøet, dersom avbøtende tiltak blir gjort i planen. Avbøtende tiltak bør blant annet være at miljøet blir markert med hensynssone bevaring kulturmiljø i planen, og særlig bør det tas hensyn til Vaule bro.

Videre går dagens sykkelvei sør for fv. 44, tett på Jærstrendene landskapsvernområde, her går det et belte med pansersperringer «Hitlertenner» langs veien. Videre utbygging må ikke skade Hitlertennene, som er vernet som del av landskapsvernet. En gang- og sykkelvei sør for veien gir lett tilgang til å se og oppleve disse kulturminnene, men de bør ikke skades av gang- og sykkelveien og det må gjennomføres avbøtende tiltak. Det må søkes om løyve fra Statsforvalteren om Hitlertennene skal endres. Avbøtende tiltak bør inkludere vern gjennom hensynssone i reguleringsplanen, med bestemmelser som sikrer kulturminner både i anleggsperioden og i fremtidig forvaltning. Dersom en velger en annen trase enn sør for veien kan en vurdere om dagens trase skal kunne brukes som tursti videre.

Lenger øst i planområdet kan det også være bevart kulturminner eller krigsminner, blant annet er det rester av en pansermur i Oгна camping, og det kan være ulike andre

pansermurer, forskjellige bunkersanlegg og lignende som fylkesdirektøren ikke kjenner til i dag.

Fylkesdirektøren kan bidra med råd og veiledning om forvaltning av nyere tids kulturminner i planområdet.

Fylkesvei

Fartsgrensen er 80 km/t på strekningen, og trafikkmengden, ÅDT, er i dag 4 600 kjøretøy/døgn. Ved regulering må trafikkmengden framskrives i tråd med retningslinjer. Det er krav om bredde på rabatt mellom kjørevei og g/s-vei på 3,0 m. Bredden på g/s-veien fastsettes av antallet syklist og gående på strekningen. Krav framkommer i håndbok N100 tabell 2.1.1-1 samt figur 4.2.1.1-1 og 4.2.1.1-2. Skulder med bredde 0,25 m på begge sider kommer i tillegg til oppgitte tall.

Kommunen må gjennom en trafikkvurdering vurdere/stipulere forventet antall myke trafikanter, både gående og syklende, på strekningen. Gjennom denne vil en kunne fastsette tverrprofilen på g/s-veien. Dersom valg av trase medfører at fylkesvei 44 må krysses, bør det tilrettelegges med planskilt kryssing. En kryssing i plan på strekning med fartsgrense 80 km/t, vil medføre en trafiksikkerhetsfare.

Uderganger for gående og syklende bør utformes slik at de ikke medfører store omveier eller høydeforskjeller. Jo større høydeforskjellen og omveien er, desto større kan avvisningseffekten for gående og syklende bli. Videre er det viktig at undergangen er lys og rommelig for at den skal være attraktiv. Eventuell undergang må utformes i tråd med krav i veinormalene. Over sideveier vil kryssing i plan kunne være mest hensiktsmessig. Dette må vurderes.

G/s-vei, rabatt og den del av fv. 44 som inngår i reguleringsplanen, må reguleres i tråd med krav i håndbok N100. Frisikt må ivaretas i tråd med krav. Bredder, radier og frisikt må målsettes på plankartet.

Innenfor frisktsonene skal det være fri sikt i en høyde av 0,5 m over veibanenivå. Dette må sikres i bestemmelsene.

Tekniske planer for alle tiltak på og langs fylkesveien, må sendes Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene. Vi vil gjøre oppmerksom på at tiltaket vil kreve gjennomføringsavtale. Vi forbeholder oss retten til eventuelt flere merknader når planforslag foreligger. Vi oppfordrer kommunen til å kontakte oss for avklaringer underveis. Saksbehandler esther.marita.folkvord@rogfk.no er kontaktperson for samferdsel.

Hilsen
Gareth Doolan
seksjonssjef

Tore Glette-Iversen
rådgiver

Kopi til:
Statsforvalteren i Rogaland

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.

Hå kommune
Postboks 24
4368 VARHAUG

Vår dato: 03.11.2025

Saksbehandler: Turid Bakken

Vår ref.: 202519105-2 Oppgis ved henvendelse

Pedersen/ 22959767/tba@nve.no

Deres ref.: 25/32971

NVEs innspill - Varsel om ny detaljregulering - Gang og sykkelveg langs fv. 44 - Strekningen Brusand - Varden, Hå kommune,

Vi viser til brev datert 22.09.2025. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med ny detaljregulering for gang- og sykkelveg fra Brusand til Varden. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 44 over en strekning på ca. 2 km, for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende trafikanter.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle i arealplansaker for samferdselsanlegg

I arealplansaken vil NVE som statlig myndighet for flom- og skredfare med et utvida fagansvar for overvann, gi råd og veiledning knyttet til disse naturfarene, og ser etter om farene blir utredet godt nok til å vurdere tiltakets påvirkning på omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for veianlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar i hht egne håndbøker og lignende.

NVEs konkrete innspill

Oversendelsen beskriver flere traséalternativer, alternativ 0, delstrekning 1 med alternativ a-d, delstrekning 2 med alternativ a-d og delstrekning 3 med alternativ a-e.



Naturfare

Fra planprogrammet, høringsutgave – 1. ser vi at det er fokus på flom og skred og det er vist til rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag i vedleggsdelen.

Deler av planområdet ligger i aktsomhetsområde flom og aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Arealer kan også være utsatt for skade fra overvann eller det kan bygges på en slik måte at fare og skade fra overvann øker på tilgrensende arealer.

For det planlagte tiltaket må det avklares at omgivelsene ikke blir utsatt for økt flom- eller skredfare eller fare fra overvann, jamfør [plan- og bygningslovens § 28-1](#) 1. ledd, 2. punktum. Vi forutsetter at sikkerhet mot flom, skred og fare fra overvann for selve tiltaket blir ivaretatt i henhold til gjeldende håndbøker for vegbygging.

Flom

For utredning av fare fra flom viser vi til [NVE Veileder 3/2022: Sikkerhet mot flom. Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak.](#)

Se mer på trinn 5 og 6 i [Kartbasert veileder for reguleringsplan.](#)

Kvikkleire

For utredning av fare fra kvikkleireskred viser vi til [NVEs kvikkleireveileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#). Dersom det avdekkes behov for evt. risikoreduserende tiltak må dette tas inn i planen.

Det må gå tydelig frem at fare for områdeskred er avklart på dette plannivået, jf. NVEs kvikkleireveileder 1/2019, se spesielt prosedyre for utredning av områdeskredfare i tabell 3.1. Kommunen eller tiltakshaver kan selv utføre og dokumentere steg 1-3. Se [Aktsomhetskart for kvikkleireskred - NVE](#) under spørsmålet «Kan det være lokale forhold som tilsier at det ikke er kvikkleireskredfare?» som sier noe om bakgrunnen for aktsomhetskartene og hvordan lokale forhold som tilsier at det ikke er kvikkleireskredfare kan dokumenteres. Når det ikke er mulig å avklare skredfare i steg 1- 3, må videre vurderinger gjøres av fagkyndig. Kommunen må ta stilling til tiltakskategori. Gjennomgang av tidligere vurderinger og befaring kan gi grunnlag for en geologisk vurdering av hvilke løsmasser som finnes (steg 5 og 6). Ofte vil det være behov for grunnundersøkelser for å avklare forholdene i grunnen (steg 7), og om det er behov for å tegne faresone og gjøre stabilitetsanalyser (steg 8-10). Tabell 3.2 viser tiltakskategorier med eksempler på tiltak og i kap. 3.4.3 omtales utredning tilpasset detaljreguleringsplaner.

Se mer på trinn 14 og 15 i [Kartbasert veileder for reguleringsplan.](#)

Overvann

Det er en planoppgave å sørge for en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp og å gjøre tilpasning til forventede klimaendringer, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-1, første ledd bokstav i) og g). Helhetlig forvaltning forutsetter at utbygging tar hensyn til og tilpasser seg



nedbørfeltet sin kapasitet til å infiltrere, fordrøye og lede vekk vann. Vannet må få plass og det er viktig å spille på lag med de naturlige forholdene på stedet.

Planen må sette av nok sammenhengende areal til å håndtere vannet samt avklare om utbyggingen vil påvirke avrenningen for ovenforliggende og nedenforliggende areal.

[Statlige planretningslinjer for klima og energi](#) må ligge til grunn for planarbeidet. Ifølge SPR Klimatilpasning, kap. 5.3 skal det begrunnes dersom naturbaserte løsninger velges bort: «*Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.*»

I utgangspunktet bør det ikke bygges i flomveiene, evt. bør de legges om som fortsatt åpne flomveier.

Det er på plannivå at overvannet kan sees i sammenheng og det kan ivaretas en tilstrekkelig sikkerhet mot fare og skade fra overvann. Flomveier bør merkes av i plankartet med arealformål, evt. hensynsone og tilknyttede bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet mot fare for flom og skade fra overvann.

Vi viser til [NVE Veileder 2/2023: Kartlegging av fare fra overvann](#) og [NVEs overvannsveileder](#), spesielt kap. 4.5 om hvordan overvann kan innarbeides i reguleringsplaner.

Se mer på trinn 3 og 4 i [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#).

Tiltak i og ved vassdrag

Tiltaket ligger i nedbørfeltet til det verna vassdraget Fuglestadåna.

Vassdragsmiljø

Vassdrag, både små og store, er viktige levesteder for mange av våre plante- og dyrearter. Det samme er sona mellom vann og land som består av leveområder som varierer fra det våte til det tørre. Denne variasjonen i habitat gjør at sona har et særlig høyt arts mangfold. I tillegg fungerer vassdrag med kantsonen som en nødvendig vandringskorridor i område der menneskelige inngrep ellers har delt opp de naturlige leveområdene til artene. Artsinventaret til vassdrag og vassdrags økologiske funksjon er mange steder lite kjent. Inngrep i og langs vassdrag kan innebære uopprettelige tap av habitat og svekking av dyre- og planteliv, økosystem, landskapsverdier med mer. Det er viktig at detaljreguleringsplanen legger til rette for skånsomme inngrep i både de små og litt større vassdragene.

Vi viser til [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027](#), der regjeringen forventer at bruks- og verneverdiene i vassdrag blir sikra i planleggingen og at kommunen reduserer nedbygging av vassdragsnatur og utfylling i vassdrag.

Det nye anlegget bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Vassdrag, både elver og bekker, bør krysses med bruer og alternativt med kulverter med fortrinnsvis



naturlig bunnsubstrat. Der vassdrag krysses må konstruksjonene være store nok slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker. En god vassdragskrysning må også ivareta vassdragsnatur med vandringsmulighet for fisk og kantsoner hvor amfibier kan bevege seg.

Dersom det planlegges utfylling eller andre inngrep i vassdrag må det fremgå av planen hvordan ulempene ved disse inngrepene er vurdert opp mot alternativene. Eventuelle utfyllinger må gis en mest mulig naturlig utforming. Vi viser til vannressursloven, blant annet aktsomhetsplikten § 5.

Verna vassdrag

For det verna vassdraget Fuglestadåna gjelder [Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag](#). Retningslinjenes virkeområde omfatter hovedelv, sideelver, større bekker, sjøer og tjern, samt et område på inntil 100 meters bredde på hver side av disse. Vi viser til [NVEs internettside for verna vassdrag i Rogaland](#) med informasjon om vassdraget. Det må i detaljplanen gjøres en konkret vurdering av hvordan byggingen av sykkelveien berører verneverdiene og hvilke avbøtende tiltak som eventuelt er nødvendig.

Kantsonen

Det er viktig å ivareta kantsonene langs vassdragene. I den grad kantvegetasjon skades må det legges til rette for at reetablering ved naturlig revegetering. Vi oppfordrer til at NVE veileder 2/2019 [Veileder, bokmål \(nve.no\)](#) Kantvegetasjon langs vassdrag legges til grunn.

For temaene vassdragsmiljø, verna vassdrag og kantsone, se mer på trinn 16 og 17 i [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#).

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Meld inn fareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig



ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Turid Bakken Pedersen
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Hå kommune

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I ROGALAND

Hå kommune

Rådhusgata 8

4360 Varhaug

31.10.2025

Detaljregulering for gang- og sykkelveg brusand-varden. Plan id 1119-202505

Jeg er eier av G.nr 101 B.nr 1 med flere som blir berørt av planen.

Jeg er positiv til tiltaket med å få bygget ut gang- og sykkelveg mellom Varden og Brusand. Dei aller fleste alternativ vil berøre min eiendom. Jeg er opptatt av å bevare den jorda som er dyrka, og meiner at gang- og sykkelveg bør legges mellom fv.44 og jernbanen, for så å krysse på delstrekning 3, alternativ C. Dette vil ta minst av dyrka jord.

Skal andre alternativer vurderes så må jernbane overgangen hos oss utvides. Trafikken er allerede stor, og vi kan ikke ha myke trafikanter over broen med den veg bredden som vi har i dag.

Etter som jeg har fått høre av min far og farfar, så ble broen konstruert slik som den er, for at en gang- og sykkelveg skulle kunne passere mellom broen og fv.44. Så det bør være mulig å få til.

Asbjørn Stokkeland

Veggjobergvegen 51

4363 Brusand



HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8
4360 VARHAUG

Kontakt saksbehandler

Thomas Lønning Bjørnstad, 51 56 87 69

Uttalelse - reguleringsplan - Hå - detaljregulering gang og sykkelveg langs fylkesveg 44 - Brusand - Varden - planID 1147

Vi viser til brev mottatt 23.09.2025.

Bakgrunn

Hå kommune har varslet oppstart av detaljregulering for gang- og sykkelveg langs fylkesveg 44 mellom Brusand og Varden. Formålet med planen er å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende på en strekning som i dag har høy fartsgrense (80 km/t) og stor trafikkmengde (ca. 4500 kjøretøy per døgn).

Planområdet er foreløpig satt til ca. 507 dekar, og inkluderer areal for vurdering av ulike traseer og midlertidige anleggsområder. Endelig plangrense vil bli avklart senere, basert på tekniske behov. Tiltaket er i tråd med kommuneplanen, som viser gang- og sykkelveg langs denne strekningen.

Kommunen har vurdert behov for planprogram som beskriver hvordan planarbeidet skal gjennomføres, hvilke tema som skal utredes, og hvordan berørte skal delta i prosessen.

Vår vurdering

Av hensyn til de nasjonale og vesentlige regionale ansvarsområdene som Statsforvalteren er satt til å ivareta gjennom plan- og bygningsloven, har vi følgende innspill til oppstartsvarselet:

Statsforvalteren mener det er positivt at Hå kommune ønsker å legge til rette for gange og sykkel. Dette er i tråd med regionale føringer og Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet. Planområdet ligger tett opp mot jordbruksområder, områder med viktig natur og flere andre viktige interesser. Vi mener derfor også at det er positivt at kommunen legger opp til planprogram for å kartlegge og hensynta de ulike interessene langs traséen for gang- og sykkelveien.



Statsforvalteren forutsetter at videre planlegging blir gjort i tråd med overordnede føringer for arealbruken i området. Vi viser særlig til Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, og Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, samt statlige planretningslinjer for klima og energi. Vi forutsetter at barn og unges interesser har høy prioritet og at trafiksikkerheten for barn i området ivaretas, jf. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

Arealformål

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNFR, men det er tegnet inn samferdselslinje gang/sykkelveg. Omdisponering av matjord bør unngås i størst mulig grad i det videre planarbeidet. Vi viser til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 hvor det på s. 29, punkt 53, blir utdypet at viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges. Ellers er vi likevel positive til at det tilrettelegges for gående og syklende. Dette er i tråd med Regional plan for Jæren og Søre Ryfylke og Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet.

I statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet står det at omdisponering av dyrka jord skal minimeres, og arealplanleggingen skal bidra til å nå målet om redusert omdisponering av matjord i tråd med nasjonal jordvernstrategi. Jordvern bør være et overordnet hensyn i arealplanleggingen. Potensialet for fortetting og transformasjon skal kartlegges og bør utnyttes før det vurderes å ta i bruk dyrket eller dyrkbar jord til utbyggingsformål. Hensynet til jordbrukets kulturlandskap, urbant landbruk og matberedskap skal også vektlegges. Dette er hensyn som må ivaretas i det videre planarbeidet.

Natur

Det må tas hensyn til naturtyper innenfor planområdet. Vi minner om at alle saker som berører natur, skal vurderes etter §§ 8-12 i naturmangfoldloven, jf. § 7. Området er svært artsrikt, og det er registrert mange rødlista arter i planområdet som må ivaretas gjennom utredning. Dette gjelder blant annet karplanter, virvelløse dyr og fugler. Purpurmarihand forekommer i planområdet og er en totalfredet plante. Dette innebærer at forekomsten er fredet mot alle former for etterstrebelse.

Vassdrag

På generelt grunnlag er det uheldig med utfylling i vann som følge utbygging, og dette bør i størst mulig grad unngås. Dersom det likevel vil være behov for uttak av kantvegetasjon langs vann og vassdrag med årssikker vannføring, må det søkes om dispensasjon fra vannressursloven § 11. Statsforvalteren er her myndighet. For vassdrag uten laks eller sjørørret, kreves det tillatelse fra Rogaland fylkeskommune, jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag § 1 fjerde ledd. Det vil da være viktig å legge til rette for fiskevandring for stedeagne arter i alle livsstadier.

Verneområder

Vi vil **fraråde** å gå videre med traséalternativene «d» og «e» som legges i landskapsvernområdet. Her er det betydelige verneverdier, samtidig som det finnes alternative løsninger. Traseene vil kunne medføre både direkte arealbeslag i verneområdet og medføre en økt forstyrrelse på dyre- og fuglelivet i Vaulen. Dersom traséalternativer legges inn i landskapsvernområdet for Jærstrendene, vil dette kreve dispensasjon fra verneforskriften. En eventuell dispensasjon må i dette tilfelle vurderes etter § 48 i naturmangfoldloven. Tiltaket vil stride mot vernevedtakets formål og påvirke verneverdiene nevneverdig. Dispensasjonen kan bare gis dersom «*sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig*». Kriteriene er ikke nødvendigvis oppfylt i dette tilfellet. Selv om Statsforvalteren hadde vært positiv tiltaket er det ikke sikkert det foreligger hjemmel



til å kunne gi dispensasjon. Gang- og sykkelvei utenom landskapsvernområdet vil derimot kunne bidra positivt ved å lede trafikk utenom disse områdene.

Planområdet omfatter i dag Bjårvatnet naturreservat. Dersom det skal gjennomføres tiltak midlertidig i anleggsfasen eller installeres langvarige faste innretninger innenfor vernegrensene, krever dette dispensasjon fra verneforskriften.

Dersom Hå kommune mener det ikke er mulig å justere plangrensene slik at de ikke omfatter verneområdene, oppfordrer vi kommunen til å ta kontakt med Statsforvalteren så tidlig som mulig i prosessen.

Massehåndtering

Det må settes av areal for mellomlagring av masser, og vi viser ellers til Regionalplan for massehåndtering for Jæren og prinsippene/føringene i denne. Her står det på s. 34 at for all massehåndtering skal ressurspyramidens prinsipper om å prioritere reduksjon, gjenbruk og gjenvinning følges. Videre står det at for alle bygg, anlegg- og samferdsel-, og infrastrukturtiltak som genererer over 1000 m³ masse (uam) skal grunnforhold og disponering av masse inngå som del av planbeskrivelsen. For prosjekter som genererer over 10 000 m³ masser (uam) skal det som del av reguleringsplanen foreligge en massedisponeringsplan.

Generelt bør det også sikres i bestemmelsene at det under utbyggingen ikke tilføres masser med fremmede arter, jamfør artsdatabanken. Dersom det er masser med fremmede arter på stedet, må de håndteres etter forskrift om fremmede organismer. Vi viser til Forskrift om fremmede organismer §§ 18 og 19.

Overvannshåndtering

Vi oppfordrer til å bruke naturbaserte løsninger for overvannshåndtering. Dersom andre løsninger blir valgt skal dette begrunnes, jf. Statlige planretningslinjer for klima og energi.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Arealer som vurderes tatt i bruk til utbyggingsformål i kommune- og reguleringsplaner kan være utsatt for farer, som for eksempel flom og skred. Utbygging kan også øke påkjenningen for nedenforliggende arealer. For å kunne forebygge tap av liv, helse, kritisk infrastruktur og andre materielle verdier er det nødvendig at det, gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planprosessen, også vurderes om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde. ROS-analysen til planen må vurdere risiko og sårbarhet for planområdet og eventuelt for nabolaget. Tema som kan være spesielt aktuelle her kan være klimaendringer, kvikkleire og trafiksikkerhet. Det er også flere avrenningslinjer i planområdet som må hensyntas i det videre planarbeidet. Vi tar forbehold om ytterligere merknader ut fra våre sektorinteresser når planen kommer på høring/offentlig ettersyn.

Vi gjør oppmerksom på at vi som uttaleinstans skal ha kommunens vedtak om tilsendt når det er gjort. Vi ber om at videre korrespondanse i saken blir merket med vår referanse.

Med hilsen

Erlend Jacobsen Høgestøl (e.f.)
rådgiver

Thomas Lønning Bjørnstad
førstekonsulent



Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130

4001

Stavanger