



Kommunedelplan for Varhaug sentrum

PlanID 201701, vedtatt 7. oktober 2021, KS-sak 061/21

Innhald

Innleiing.....	4
<i>Bakgrunn</i>	<i>4</i>
<i>Utviklingstrekk.....</i>	<i>4</i>
<i>Formål med kommunedelplanen.....</i>	<i>5</i>
<i>Planområdet</i>	<i>5</i>
<i>Overordna føringar.....</i>	<i>7</i>
Stadanalyse.....	8
<i>Eksisterande situasjon</i>	<i>8</i>
<i>Oppsummering av stadanalysen.....</i>	<i>9</i>
<i>Medverknad</i>	<i>14</i>
Visjon.....	17
<i>Varhaug sentrum – ein møteplass for alle.....</i>	<i>17</i>
Strategi	18
<i>Hovudgrep</i>	<i>18</i>
<i>Delstrategiar</i>	<i>22</i>
Plantema.....	24
<i>Sentrumsavgrensing</i>	<i>24</i>
<i>Sentrumssoner og busetnadsstruktur</i>	<i>24</i>
<i>Byggehøgder og utnytting</i>	<i>26</i>
<i>Handel, næring og anna tenesteyting</i>	<i>26</i>
<i>Samferdsel og parkering</i>	<i>28</i>
<i>Møteplassar og grøntstruktur</i>	<i>34</i>
<i>Kulturvern</i>	<i>37</i>
<i>Estetikk og utforming</i>	<i>38</i>
<i>Klima og energi.....</i>	<i>39</i>
<i>Forventa verknader av planforslaget.....</i>	<i>40</i>
<i>FNs berekraftsmål</i>	<i>43</i>

Plankart	44
Føresegner	46
<i>Formål</i>	<i>46</i>
<i>Generelle føresegner</i>	<i>47</i>
<i>Generelle rekkefølgekrav</i>	<i>49</i>
<i>Føresegner til plantema</i>	<i>49</i>
<i>Føresegner til dei ulike sentrumssonene</i>	<i>57</i>
<i>Sone 1 Sentrum</i>	<i>57</i>
<i>Sone 2 Sentrum nord</i>	<i>59</i>
<i>Sone 3 Sentrum sør</i>	<i>60</i>
<i>Sone 4 Reiestad nord</i>	<i>61</i>
<i>Sone 5 Sentrum aust</i>	<i>62</i>
<i>Rekkefølgekrav for delsoner</i>	<i>63</i>
Vedlegg	66
<i>Temakart 1. Illustrasjonsplan</i>	<i>66</i>
<i>Temakart 2. Gjeldande reguleringsplanar</i>	<i>67</i>
<i>Temakart 3. Byggehøgder</i>	<i>68</i>
<i>Temakart 4. Aktive fasadar</i>	<i>69</i>
<i>Temakart 5. Parkering</i>	<i>69</i>
<i>Temakart 6. Gang- og sykkelveggar</i>	<i>72</i>
<i>Temakart 7. Eksisterande og nye møteplassar</i>	<i>72</i>
<i>Temakart 8. Offentleg grøntstruktur</i>	<i>74</i>
<i>Temakart 9. Trafikkflyt</i>	<i>75</i>
<i>Temakart 10. Kulturvern</i>	<i>76</i>
<i>Temakart 11a. Flaum og overvatn før etablering av undergang</i>	<i>78</i>
<i>Temakart 11b. Flaum og overvatn etter etablering av undergang</i>	<i>79</i>

Illustrasjon på framsida: MAD arkitekter.

Foto: Hå kommune

Innleiing

Bakgrunn

Kommuneplanen 2014-2028 vart godkjent av kommunestyret 10. desember 2014. I planen vart sentrumsområda avgrensa, utan at det er gitt nærare reglar for korleis utvikling og utbygging skal skje innanfor desse områda. Visjonar og mål, reglar og retningslinjer for utviklinga må konkretiserast gjennom eigne planprosessar for kvart enkelt sentrumsområde.

Det går fram av kommunestyret si behandling av sak 051/16 «Planstrategi for Hå kommune 2016-2019» 15. september 2016 at kommunedelplan for Varhaug sentrum skal prioriterast. Hå kommunestyre vedtok 14. desember 2017 i sak 086/19 «Planprogram for Varhaug sentrum». Planprogrammet la opp til ein planprosess basert på ein kontinuerleg dialog mellom politikarar og administrasjon. Administrasjonen har gjennom planprosessen utarbeidd fleire temanotat, og lagt desse fram for Kommuneplanutvalet til behandling.

Basert på erfaringane frå arbeidet med Kommunedelplanen for Nærbø sentrum vart det lagt særleg vekt på at planarbeidet skulle vera ope og tilgjengeleg med brei medverknad frå innbyggjarane. Det vart lagt opp til medverknadsmetodar som gjestebod, folkemøter, ulike typar verkstadar og barnetråkk. Det vart og lagt opp til at politikarane skulle stilla opp i medverknadsprosessen, og bidra til ein lågterskeldialog mellom innbyggjarar og folkevalde.

Utviklingstrekk

Varhaug som tettstad oppstod med bygginga av Jærbanen mellom 1874 og 1878. Jernbanen og plasseringa av jernbanestasjonen har vore styrande for utviklinga på Jæren, og la grunnlaget for det som er Varhaug sentrum i dag. Jernbanestasjonen og pakkhuset var punktet Varhaug vaks opp rundt. Tyngda av handel kom på vestsida av jernbanelinja, men etter kvart vart det etablert både bustadar og verksemder på austsida. Kryssing i plan like ved stasjonen vart seinare erstatta med kryssingar lengst sør og nord i tettstaden, slik at jernbanen deler dagens sentrum i to.

Industriområde og bustadfelt har vakse opp rundt sentrum på begge sider av jernbanelinja. Det er i kommuneplanen 2014-2028 fastsett grense mellom tettstadsutvikling og landbruk for Varhaug. Det er sett av om lag like stort areal til bustadar på begge sider av jernbanen, men fortetting i form av bustadblokker har så langt føregått på vestsida. Heilt til det siste har Varhaug hatt karakter av forholdsvis homogen småhus-busetnad på 1 til 3 etasjar, sjølv om nokre av dei nyare bustadprosjekta har vore større og høgare.

I dag vil dei fleste oppleve sentrum som avgrensa og relativt definert, sjølv om nyare bygg har introdusert ein ny skala. Sentrum er prega av store og små tomrom og mykje vegareal. Butikkssentera i kvar sin ende av sentrum ser ut til å tappa krafta av den midtre delen av sentrum. Rådhuset, banken, slaktaren og puben dannar ei lita, men aktiv klynge av sentrumsfunksjonar i kvartalet ut mot Rådhusgata. Bortsett frå arealet føre rådhuset er uteromma utforma for bil, og framstår ikkje som særleg attraktive å opphalda seg i utan bil.

Konsekvensane av utviklinga som har vore på Varhaug er at tettstaden ber preg av forfall med mange tomme lokale og dårleg vedlikehald. Eit sterkt behov for ein sentrumsplan har derfor gjort seg gjeldande. Gjennom ein sentrumsplan kan me ta heilskaplege styringsgrep over området, og slik leggja til rette for ei ønska utvikling.

Formål med kommunedelplanen

Kommunedelplanen for Varhaug sentrum skal beskriva korleis me skal utvikla sentrum til ein møteplass for alle. Målsettinga for planarbeidet er å utvikla heilskaplege løysingar som legg til rette for ei kompakt og berekraftig samfunnsutvikling med ei klar avgrensing av sentrumsområdet.

Formålet med kommunedelplanen sine kart og føresegner er å setta føreseielege rammer for utviklinga av Varhaug sentrum med omsyn til vedtekne mål og strategiar, og som er i tråd med overordna føringar og lovverk. Planbeskrivinga skal forklara føresegner og kart, og vera eit hjelpemiddel for saksbehandlarar og utbyggingsaktørar.

Planområdet

I gjeldande kommuneplan for Hå kommune 2014-2028 er sentrumsområdet på Varhaug avgrensa med eigen formålskode: «Sentrumsformål». Planområdet for kommunedelplanen tek utgangspunkt i dette sentrumsområdet, men i samband med sak 086/17 «Fastsetjing av planprogram – Kommunedelplan Varhaug sentrum» vedtok kommunestyret å utvida planområdet. Planavgrensinga blei utvida til òg å inkludera området ved tidlegare Stueland trevarefabrikk, helsesenteret, misjonshuset og friområdet ved barnehagen.

Planområdet består av fleire delområde og strekk seg frå jernbanestasjonen i nord til butikkområdet med SPAR, Stueland AS og Esso i sør, og frå Statoiltomta i vest til tidlegare Stueland trevarefabrikk, helsesenteret, misjonshuset og Bø'en-kvartalet i aust. Området omfattar eit areal på 141 dekar. Eit areal som ville kunna dekkja store delar av Stavanger sentrum.

Fv. 504 er den viktigaste trafikale aust-vestaksen i området, og knyt Varhaug til regionen (Fv. 44 og E-39). Samstundes utgjer vegen ein barriere i den sørlege delen av sentrumsområdet. Lengst nord i planområdet ligg jernbanestasjonen som eit viktig kollektivknutepunkt. Jernbanen fungerer i endå større grad enn Fv. 504 som ein barriere, og deler sentrum i to.

Planavgrensing

Figur 1. Planavgrensing



Overordna føringar

Nasjonale føringar

Nasjonale forventningar

Regjeringa utarbeider kvart fjerde år «Nasjonale forventningar» til kommunane, med mål, oppgåver og interesser som regjeringa forventar at det skal leggst særleg vekt på i planlegginga. Regjeringa har bestemt at dei 17 berekraftmåla til FN skal vera det politiske hovudsporet for å ta tak i dei største utfordringane i vår tid. Regjeringa legg vekt på at vi står overfor fire store utfordringar: å skapa eit berekraftig velferdssamfunn, å skapa eit økologisk berekraftig samfunn gjennom mellom anna ein offensiv klimapolitikk og ei forsvarleg ressursforvaltning, å skapa eit sosialt berekraftig samfunn, og å skapa eit trygt samfunn for alle.

Statlege planretningslinjer

Statleg planretningslinje for samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging viser staten sine retningslinjer for arealbruk og transportsystem med tanke på samfunnsøkonomi, ressursutnytting, trafikktryggleik og trafikkavvikling. Berekraft, verdiskaping, næringsutvikling, helse, miljø og livskvalitet er viktige stikkord. Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing skal sikra at arbeidet med å redusera klimagassutslepp og klimatilpassing vert teke omsyn til i planar. Dei skal sikra meir effektiv energibruk og miljøvennleg energiomlegging, og legg vekt på kommunen sitt mynde og koordinerande rolle. Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge skal synleggjera og styrka barn og unge sine interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningslova.

Regionale føringar

Regionalplan for Jæren 2050

Visjonen for planen er at vi skal vera ein berekraftig og endringsdyktig region. Hovudmålet for by- og tettstadsutvikling skildrar at «Regionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapingen, sikrer natur og kulturverdier, reduserer klimautslipp, og gir høy livskvalitet». I tillegg til hovudmålet er det seks delmål med tilhøyrande strategiar; «Varige naturverdier», «Livskraftige nabolag», «Levende sentrumsområder», «Enklere hverdag», «Konkurranseskraft», og «Regionalt samarbeid».

Kommunale føringar

Kommuneplan 2014-2028

Kommuneplanen bygger på ein langsiktig arealstrategi som tek sikte på å detaljera langsiktig grense mellom tettstad og landbruk og konsentrera bustadbygginga i stasjonsbyane og Stokkalandsmarka. Det er avgjerande at fortetningsdelen blir verande høg for å nå målet om å konsentrera bustadbygginga i stasjonsbyane.

Gjeldande reguleringsplanar

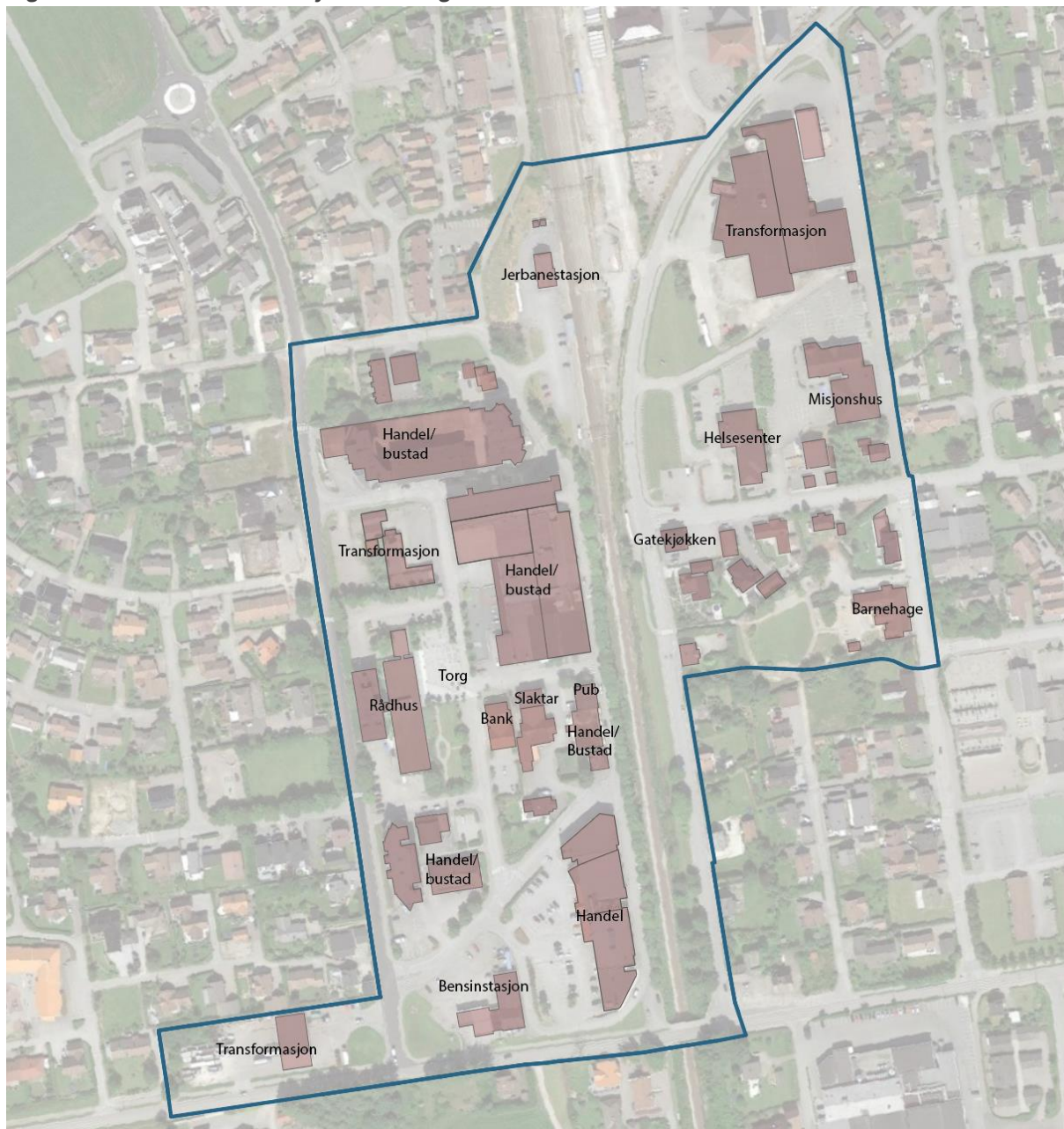
I tillegg til kommuneplanen gjeld ei rekke reguleringsplanar for delar av sentrumsområda, sjå Temakart 2. Gjeldande reguleringsplanar. Ved motstrid mellom kommunedelplanen og reguleringsplanar går kommunedelplanen for Varhaug sentrum føre.

Stadanalyse

Eksisterende situasjon

I samband med planarbeidet er det utført stadanalyse og medverknadsopplegg. Dette er eit omfattande materiale og i dette dokumentet er det derfor gjeve ei kort oppsummering av hovudfunna. Kort oppsummert kan ein seia at sentrumsområdet vert opplevd som avgrensa og relativt definert, men butikkssentera i kvar sin ende har svekka sentrumskjernen som byrom og møteplass for alle.

Figur 2. Eksisterende situasjon Varhaug sentrum



Sentrumsområdet vert opplevd som avgrensa og har ein definert kvartalsstruktur. Jernbanen deler tettstaden og sentrumsområdet geografisk og funksjonelt i to. Hovudtyngda av sentrumsfunksjonar ligg på vestsida, men det er etablert både bustadar, verksemder, park og offentleg tenesteyting på austsida. Tidlegare Stueland trevarefabrikk utgjer eit betydeleg transformasjonsområde i den nord-austlege delen. Fv. 504 avgrensar sentrum mot sør og utgjer den trafikale hovudåra som bind saman aust- og vestsida av Varhaug. På vestsida er det to hovudpunkt for aktivitet, butikkssenteret i nord «Coop» og butikkssenteret i sør «SPAR». Mellom dei to butikkssentera ligg rådhuset, banken, slaktaren og puben som dannar ei lita, men aktiv klynge av sentrumsfunksjonar i kvartalet ut mot Rådhusgata. Sør-vest i planområdet ligg transformasjonsområda «ESSO» og «Statoiltomta».

Oppsummering av stadanalysen

Stadanalysen er oppsummert i kart på dei neste sidene, og viser kvalitetar og utfordringar i sentrum. Området har nokre sterke kvalitetar i dag som ikkje blir utnytta maksimalt. Det manglar liv og aktivitet i sentrumskjernen.

Varhaug har eit avgrensa og relativt definert sentrum

Sjølve «hjarta» av Varhaug vert opplevd som avgrensa og relativt definert, men delområda framstår som enkeltelement utan ein klar samanheng. Det er området mellom dei to butikkssentera, med rådhuset sentralt plassert i midten, som er sentrumskjernen. Avgrensinga av sentrumsområdet i kommuneplanen er gjort på eit generelt grunnlag. Det er derfor behov for å sjå på storleiken på avgrensinga av sentrumsområdet. Det bør fokuserast på området mellom dei to butikkssentera, og utvikla sentrum som ein attraktiv møteplass for alle.

Harde flater og store innåtvende bygg

Varhaug har ei forholdsvis homogen høgd på mellom 1 og 3 etasjar, men i sentrum er nokre av dei nyare bustadprosjekta høgare. Mange nye bustadprosjekt har gitt få eller ingen kvalitetar tilbake til tettstaden. Det er nokre store og dominerande bygg i området som påverkar bygningsstrukturen, slik som butikkssentera og nokre av dei nyare bustadprosjekta. Dei store bygningsstrukturane vender seg lite til omgjevnadane og det er mangel på gode byrom. I tillegg er det eit stort tal parkeringsplassar og grå flater som ikkje bidreg til å gjera området triveleg. Det er behov for å utvikla bygningsmiljø som vender seg mot sentrumskjernen og offentlege rom på ein positiv måte.

Tomme lokale og mangelfullt vedlikehald

I løpet av dei siste to til tre tiåra har det skjedd ein transformasjon som har ført til at sentrums-tyngdepunktet har forskyvd seg mot dei to butikkssentera i nord og sør. Sentrumskjernen rundt Rådhuset, og Stasjonsvegen, var tidlegare hjarta i tettstaden og ein viktig handels- og møteplass. No er det mange tomme lokale i sentrum og mange bygningar ber preg av dårleg vedlikehald. Tomme butikklokale med gråpapir og uvaska vindauge gir Stasjonsvegen og området ved det gamle handelslaget eit forlate preg og vitnar om at livet i stasjonsbyen ikkje er det det eingong var. Men òg «den gamle stallen» og dei tomme fabrikk- og produksjonslokala ved tidlegare Stueland trevarefabrikk viser at det er behov for å skapa nytt liv i sentrum.

Barrierar

Jernbanen fungerer som ein betydeleg barriere som deler sentrum i to. Det er tre passasjar som bind aust- og vestsida av Varhaug saman, fv. 504, jernbaneundergangen sør for stasjonen og Møllevegen. Berre jernbaneundergangen kan seiast å binda dei to delane av sentrum saman. Den tronge jernbaneundergangen gjer det i tillegg vanskeleg å få til ei attraktiv og funksjonell kopling mellom sentrumsområda. Fv. 504 er den viktigaste og mest trafikkerte vegen mellom aust- og vestsida. Trafikkmengda er ikkje problematisk, men tungtrafikken på fv. 504 vert likevel opplevd å skapa trafikale og miljømessige utfordringar.

Manglande grøne forbindelsar og lesbarheit

Varhaug sentrum har i dag få grøne område utanom parken føre rådhuset, trerekka langs jernbanen og friområdet ved barnehagen. Det er i tillegg dårleg samanheng mellom dei, og lite grønt som bidreg til ein samanhengande grøntstruktur. Ein gjennomgåande grøntstruktur som skapar forbindelse mellom sentrumskjernen og viktige målpunkt som jernbanestasjon, barnehage, skule, idrettsområde og turmål kan betra lesbarheita av sentrum i form av tydelege leielinjer til og frå sentrum.

Mykje vegareal og spreidde parkeringsareal

Sentrumsområdet er prega av store og små tomrom og mykje vegareal. Uteromma er stort sett utforma for bil, og framstår derfor ikkje som særleg attraktive å opphalda seg i utan bil. Sentrum har mykje meir vegareal enn det trengst i høve trafikkmengd og behovet for tilgjenge. Sentrum framstår ikkje berre som bilbasert, men har òg høg parkeringsdekning. Dei fleste funksjonane i sentrumsområdet har parkering rett utanfor. Dette er både arealkrevjande og skaper ein følelse av større avstand mellom funksjonane enn det reelt sett er. Veg- og parkeringsareala tek opp stor plass, og gir få kvalitetar til eit sentrum utanom tilgjenge for bil.

Manglande møteplassar og lite attraktive gater

Det er få møteplassar i sentrumsområdet, og det er endå færre av dei som er av ein slik kvalitet at dei innbyr til opphald og aktivitet. I dag er det hovudsakleg plassen føre rådhuset og området rundt Bøen som fungerer som møteplassar. Det er ein stor del asfalterte flater i sentrumskjernen. Det er delvis på grunn av næringsbygg, men òg på grunn av at sentrum er bilbasert med høg parkeringsdekning som er spreidd utover heile sentrumsområdet. Skal sentrum stå fram som ein møteplass for alle, må det etablerast gater og møteplassar som innbyr til opphald og aktivitet.

Lite variert funksjonsblanding

Innanfor planområdet er det enkeltområde med relativt høg aktivitet. Dette gjeld særleg butikkssenteret i sør med handelsaktivitet, men òg for butikkssenteret i nord. Mellom dei to handlesentera ligg rådhuset, banken, slaktaren og puben som danner ei lita, men aktiv klynge av sentrumsfunksjonar i kvartalet ut mot Rådhusgata. Sjølv om planområdet inneheld nokre funksjonar er det behov for ei sterkare funksjonsblanding innanfor eit meir avgrensa område, og fleire varierte aktivitetar generelt i området.

Figur 3. Kvalitetar og utfordringar i Varhaug sentrum

Bileta under viser nokre av kvalitetane det bør byggast vidare på i sentrum.



Rådhusplassen

Området framføre rådhuset har flotte kvalitetar som det bør byggast vidare på.

Bileta under viser nokre av utfordringane det bør gjerast noko med.



Jernbaneundergangen

Denne er lite attraktiv for gåande og syklende, og har ikkje direkte forbindelse til sentrumskjernen.



Rådhusgata mot slaktaren og puben

Tverraksen med Rådhusgata mot jernbanen har romlege kvalitetar, og er ein viktig del av sentrum.



Nyare fortetting

Nyare fortetting i form av blokkprosjekt har gitt få eller ingen kvalitetar tilbake til tettstaden.



Trerekka i Stasjonsvegen

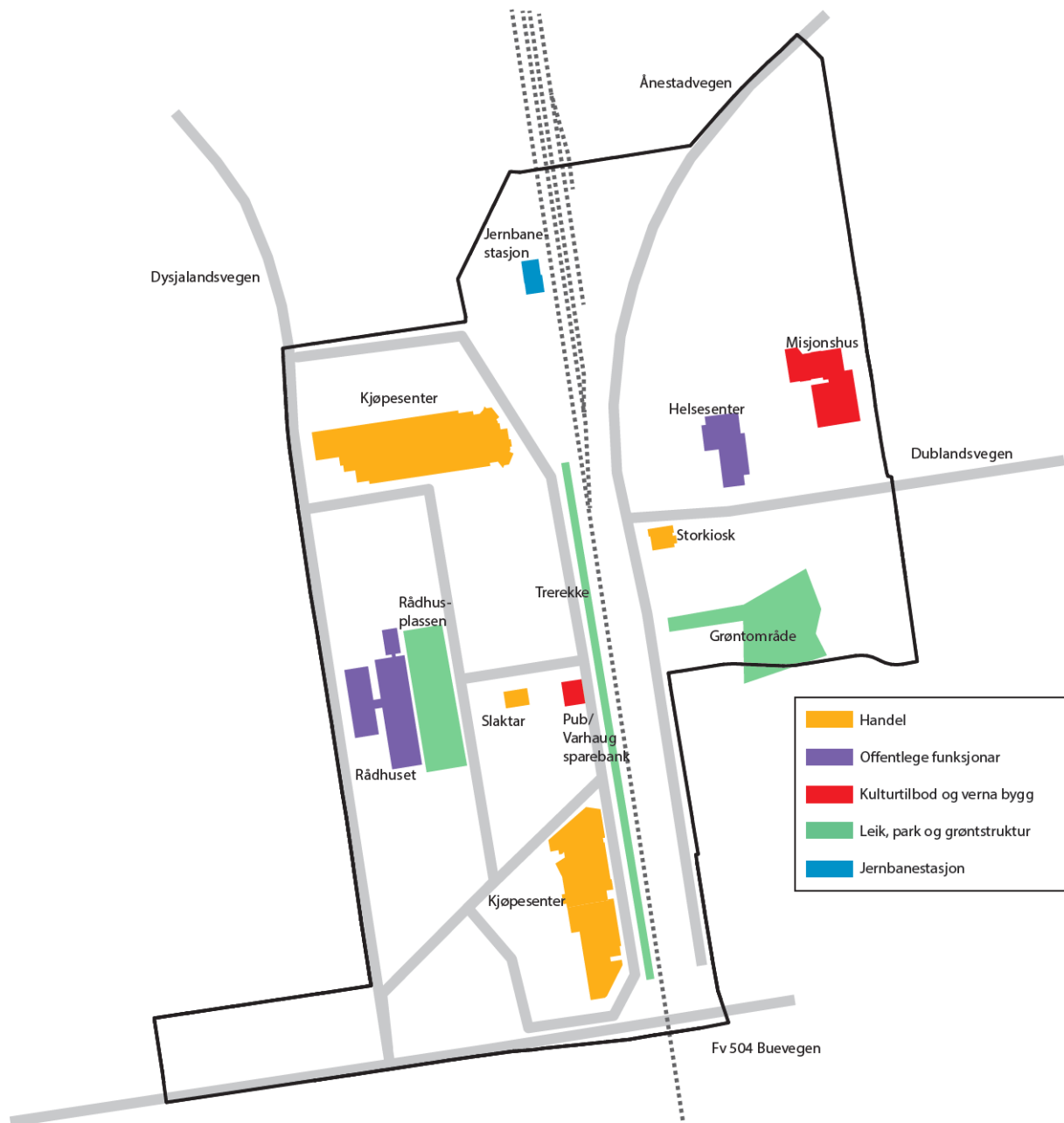
Trerekka mellom Stasjonsvegen og jernbanen er fin og romdannande, og fungerer som ein identitetsberar.



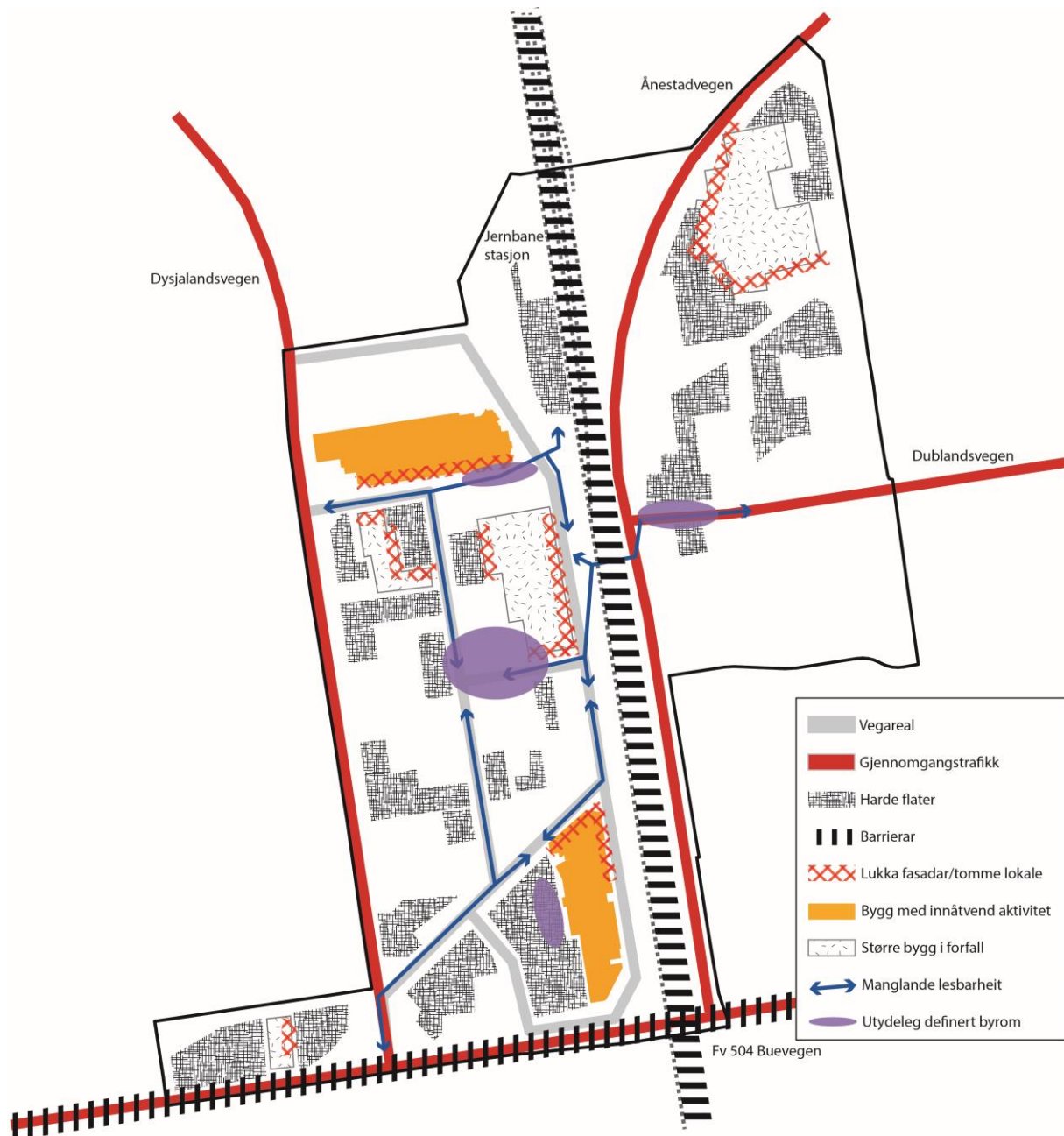
Tomme lokale og manglande vedlikehald

Mange tomme lokale i sentrum og mange bygningar ber preg av dårleg vedlikehald.

Figur 4. Kvalitetar og potensial i Varhaug sentrum



Figur 5. Utfordringar i Varhaug sentrum



Medverknad

I arbeidet med sentrumsplanen for Varhaug har det vore viktig for Hå kommune å ha låg terskel for å koma med innspel til planarbeidet. Gode erfaringar med gjestebodsmodellen i arbeidet med sentrumsplanen for Nærbø gjorde det naturleg å ta i bruk same metode på Varhaug. I tillegg til gjestebod har fleire andre medverknadstiltak vore nytta. Skulane og barnehagane på Varhaug vart utfordra til å koma med innspel. Vidare har det blitt arrangert verkstadar, folkemøte og barnetråkk. Mange gode innspel har blitt inkorporerte i planen. Til sjuande og sist er det dei folkevalde sin jobb å vedta ein plan som gagnar samfunnet i heilskap. Undervegs i prosessen har kommuneplanutvalsmedlemmane delteke aktivt i medverknadsarbeidet, og slik lagt til rette for ein lågterskeldialog med innbyggjarane.

Barn og unge

Barnehagane og skulane var fyrst ute med å koma med innspel. Ungane hadde mange ønske for Varhaug sentrum. Tankane deira vart presenterte i form av både «rap»-video og utstilte modellar. Leike- og aktivitetsplass var noko som gjekk att, og med støtte frå Sparebankstiftinga lét dette seg realisera i løpet av hausten 2019.



Barnetråkk

I Barnetråkket kom det fram at både ungar og ungdommar tykkjer aktivitetstilbodet i sentrum er for dårleg. Mange av ungane likar godt plassen føre rådhuset, medan ungdommane har markert bedehuset som ein populær møteplass. Området ved jernbanestasjonen og Bøen fekk mange negative markeringar som skummelt, mørkt og forsøpla. Samstundes peika området ved Bøen seg ut som ein populær møteplass for ungdom med mange markeringar.

Gjestebod

Visjon og identitet

13 gjestebodsgrupper på omlag 5-8 personar kom med innspel i fyrste gjestebodsrunde som hadde temaet «visjon og identitet». I fyrste gjestebodsrunde var det foreslått at gjesteboda gjekk ein runde i Varhaug sentrum etter eit kart med påførte stoppestadar. Målet var å gi deltakarane ei felles forståing av situasjonen og eit felles diskusjonsgrunnlag. Etterpå skulle gjesteboda diskutera kva som er Varhaug sentrum sin identitet i dag, og kva han kan verta i framtida. Dei vart og spurde om å koma med forslag til ein visjon for Varhaug sentrum. Etter gjesteboda sende vertane inn ei kort oppsummering av det dei hadde diskutert på sine gjestebod. Nokre sende òg med bilete. Det vart presisert at òg motstridande syn på saker skulle med i oppsummeringa. I etterkant vart det arrangert identitetsverkstad på rådhuset. Her var gjestebodsvertar, kommuneplanutvalet, grunneigarar og næringslivsaktørar i sentrum invitererte til dialog og kreativ idéutvikling saman med administrasjonen.

Hovudtrekka i innspela etter fyrste gjestebodsrunde og påfølgande verkstad kan grovt summerast slik: Varhaugsbuen er stolte av tilknytninga til jærlandskapet, det gode samhaldet og dei tette relasjonane i bygda. Dei er ikkje like nøgde med det fysiske miljøet i sentrum. Koplinga mellom aust og vest er ikkje god. Bilane er prioriterte, og det er mykje asfalt og grå flater som ikkje innbyr til opphald i sentrum.



Bygningsmiljø og møteplassar

I gjestebodsrunde to var temaet «bygningsmiljø og møteplassar». Gjesteboda fekk tilsendt noko bakgrunnsinformasjon og fleire spørsmål dei kunna diskutera. Spørsmåla gjaldt blant anna bustadtypar, møteplassar, gater og funksjonar i Varhaug sentrum. 8 gjestebodsgrupper med inntil 8 deltakarar leverte innspel i andre gjestebodsrunde som vart gjennomført i februar og mars. På verkstaden i etterkant av gjestebodsrunde to var arkitektkontoret MAD invitert for å halda eitt innlegg om sentrumsutvikling. Deltakarane vart delte i grupper og arbeidde vidare med temaa frå gjesteboda. Etter innleiing frå ordførar, oppsummering av arbeidet med sentrumsplanen og innlegg frå MAD, vart deltakarane delte i grupper der dei arbeidde med oppgåver.

Innspela frå andre gjestebodsrunde og verkstaden i etterkant dreidde seg mykje om at det var ønskeleg med låg og tett bygging i sentrum, og eit mangfald av bustadtypar frå senior- til familiebusadar. Det vart uttrykt ønske om felles grønt-, ute- og leikeareal og klimaskjerma møteplassar med rom for arrangement, sosialt fellesskap og ulike aktivitetsformer. Det vart òg ytra ønske om å få fleire offentlege funksjonar og tenester inn i sentrum. Det kom fleire konkrete forslag om redusert trafikk og tilrettelegging for mjuke trafikantar i sentrumskjernen i form av gågate i kombinasjon med eller utforming som «shared space» og miljøgate.

Varhaugmarken

På Varhaugmarken 2018 og 2019 hadde kommunen eigen stand for å informera om arbeidet med sentrumsplanen. I 2018 vart innspela frå skulane og barnehagane synte fram. Året etter vart MAD sine framtidsbilete stilte ut. Oppdraget MAD hadde fått var å teikna ut signala dei

kunna fanga opp frå medverknadsprosessen. Tilbakemeldinga administrasjonen fekk på standen, var at gjestebodsdeltakarane kjende seg att i bileta, og essensen frå innspela var fanga opp.



Illustrasjon: Framtidsbilde av MAD Arkitekter

Oppsummering av innspel frå medverknadsprosessen

Med dette som bakgrunn identifiserte kommunen følgande forhold som vart viktige for det vidare planarbeidet:

- Sentrumskjernen er torget framføre rådhuset
- Ønske om betre kopling mellom aust- og vestsida
- Ønske om fleire funksjonar i sentrumskjernen
- Ønske om meir aktivitet og liv i sentrum

Visjon

Hå kommune sin visjon er «Me løfter i lag». Denne blei vedteken i samband med kommuneplan 2014-2028. Denne skal vera ein overordna visjon for alt me gjer i kommunen, òg arbeidet med kommunedelplanen for Varhaug sentrum.

I samband med utarbeidinga av kommunedelplanen for Varhaug sentrum var det viktig å finna ein visjon som dannar grunnlaget for kva Varhaug skal vera i åra framover. Det fyrste temaet i planprogrammet handla om «identitet og visjon», som også var temaet for det fyrste gjestebodet. Etter gjestebodsrunden vart det halde visjonsverkstad 27. november 2018 med politikarar, gjestebodsvertar, sentrale næringsaktørar, grunneigarar og administrasjon, der målet var å diskutera ein visjon for Varhaug sentrum.

Gjesteboda og deltakarane på identitetsverkstaden har alle bidratt med verdifulle innspel til formuleringa av visjonen for Varhaug sentrum. Fellesnemnar for forslaga er fokuset på at sentrum skal vera ein møteplass med samlande funksjon, at sentrum skal skapa rom for aktivitet og opplevingar og at sentrum skal vera for alle.

Det blei lagt fram eit arbeidsnotat for kommuneplanutvalet som omhandla visjon og identitet. I notatet blei det drøfta og formulert ein visjon som vart førande for det vidare planarbeidet. Kommuneplanutvalet vedtok 5. februar 2019 følgande visjon:

Varhaug sentrum – ein møteplass for alle

Visjonen uttrykker ei ønska framtid og felles forståing for korleis me vil at Varhaug sentrum skal vera i framtida. Visjonen er såleis noko ein ikkje sluttar å strekka seg mot. Varhaug sentrum skal utviklast til ein møteplass for alle. Dette skal oppnåast ved å satsa på følgande strategiar:

- Utvikla ein heilskapleg struktur med ei klar og funksjonell avgrensing av sentrum
- Styrka byrom og møteplassar som bind saman rådhuset og butikkssentera
- Etablera ny breiare og lysare undergang ved Rådhusgata
- Frå storskala- til småskalabygg med grønt preg
- Gjennomgåande grøntstruktur som bind sentrum saman
- Tryggleik og opplevingar for gåande og syklande
- Møteplassar og opplevingar er like viktige som handel for eit attraktivt sentrum
- Skapa gode bumiljø med ulike bustadtypar som legg til rette for sosial kontakt

Strategi

Sentrum skal bidra til identitet og må bygga vidare på eksisterande kvalitetar, samtidig som det skal skapast noko heilt nytt. Sentrumskjernen skal utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, kor viktige fellesfunksjonar, byrom, møteplassar og grøntområde skal bidra til å skapa eit meir attraktivt sentrum.

Hovudgrep

Utvikla ein heilskapleg struktur med klar og funksjonell avgrensing av sentrum

Arbeidet med sentrumsplanen har hatt som mål å utvikla ein heilskapleg struktur som legg til rette for ei kompakt og berekraftig sentrumsutvikling med ei klar og funksjonell avgrensing. Varhaug har ein definert kvartalsstruktur som vi ønsker å vidareutvikla for å oppretthalda identiteten til tettstaden og for å skapa eit meir spanande og aktivt bymiljø i sentrum. For å få ein heilskapleg struktur i dagens sentrumsareal er det laga ei ny sentrumsavgrensing med tilhøyrande sentrumssoner og busetnadsstruktur. Den nye sentrumskjernen er konsentrert mellom dei to butikksentera med rådhuset sentralt plassert i midten, samtidig som avgrensinga har ei målsetting om å binda saman dei to butikksentera med sentrumskjernen.

Styrka byrommet og møteplassen i Rådhusgata

I sentrumskjernen skal utbygging skje delvis i form av transformasjon, men òg i form av fortetting i det eksisterande miljøet. Rådhusplassen skal vera eit sentralt byrom, med aktive fasadar og utåtvende funksjonar. Bygningane skal difor ha opne fasadar og publikumsretta funksjonar i fyrsteetasje mot viktige byrom. Innsatsen skal konsentrerast til dei byromma som bind saman rådhuset og butikksentra. Det skal vektleggast å konsentrera handel i dei mest sentrale byromma, og leggst til rette for opplevingar, og samlokalisera ulike funksjonar og tilbod for å skapa ei meir attraktiv sentrumskjerne. Det må gjerast enkelt å gjennomføra arrangement av alle slag slik at folk nyttar sentrum som møteplass og fritidsarena.

Kommunen må i samarbeid med andre aktørar jobba målretta for å få til eit meir levande sentrum for innbyggjarar og besøkande. Kommunale og private investeringar må sjåast i lys av ønska sentrumsutvikling. Alle funksjonar og aktivitetar som kan generera liv og aktivitet må leggst til sentrum. Dette inneber at kommunen må vera restriktiv til utvikling av for eksempel offentlege funksjonar og næringsliv utanfor sentrumssona. Sambruk mellom offentlege tilbod og mellom offentlege og private funksjonar er ønskeleg.

Etablera ny breiare og lysare undergang ved Rådhusgata

Jernbanen er ein fysisk barriere gjennom Varhaug sentrum. For å gjera det meir attraktivt og lettare å bevega på seg til fots eller på sykkel mellom aust- og vestsida av jernbanen, skal det etablerast ein ny breiare og lysare undergang ved Rådhusgata. Plasseringa ved Rådhusgata fører til at austsida av tettstaden får ein meir direkte forbindelse til sentrumskjernen, samtidig som det vil føra til at vestsida får betre tilgang til blant anna skular og idrettsanlegg som ligg på austsida. Dette vil i tillegg føra til at fleire menneske vert kanaliserte gjennom sentrumskjernen, og dermed bidreg til å skapa meir liv.

Det er vanskeleg å sjå føre seg ei rask avklaring av ein ny undergang. Etablering av ein ny undergang vil krevja at det føreligg avklaringar knytt til framtidig dobbeltspor. Det vert derfor lagt til grunn ein midlertidig bruk av areala. Det skal etablerast gågate og byrom på arealet nord for den einvegskjørde traséen i Rådhusgata, og park på friområdet på austsida.

Frå storskala- til småskalabygg med grønt preg

Sjølv om sentrumsplanen vil gi Varhaug eit meir bymessig preg, må skala og uttrykk tilpassast tettstaden. Dei definerte sentrumssonene seier noko om tettleik, skala og typologi. Bygningane på Varhaug har ei forholdsvis homogen høgde mellom 1 og 3 etasjar, men i sentrum er nokre av dei nyare bustadprosjekta høgare. Mange nye blokkprosjekt har gitt få eller ingen kvalitetar tilbake til tettstaden. Fortetting skal nå gå frå storskala- til meir småskalabygg plassert rundt eit grønt kvartalsrom.

Storskala utbygging bryt òg med eksisterande bygg på ein slik måte at tettstaden tapar kvalitetar, utan at det blir tilført nye. Bygg med småskalapreg rundt gardstun vil bidra til å ivareta identiteten, «alle kjenner alle», ved å dela gardstun, bidra til å skapa gode uterom og koplingar til sentrale funksjonar. I sentrumskjernen vil ny busetnad bestå av bygg med småskalapreg som ligg rundt grøne kvartalsrom med opne fasadar og publikumsretta funksjonar mot viktige byrom. Ein slik variasjon gir potensiale til eit variert og rikt sentrum med attraktive møteplassar og aktivitetar gjennom heile døgnet.

Det skal vera variasjon i høgder og tettleik som skapar liv i dei enkelte kvartala og gir nabolaga ulike identitetar. Det er lagt til grunn eit prinsipp om tilpassing av høgder i dei ulike kvartala som tek i vare sol/skuggetilhøva i byrom og gateløp. Dei aller fleste voluma har mellom 2-4 etasjar, mens det i områda rundt rådhuset og det «tidlegare lensmannskontoret» kan vera forsvarleg å gå opp til 5 etasjar.

Struktur og busetnad må tilpassast det lokale klimaet. Den dominerande vindretninga er hovudsakleg søraustleg store delar av året og nordvestleg på sommarhalvåret. Dette gjer opne byrom slik som jernbanestasjonen utsett for vind, medan rådhusplassen er beskytta grunna omkransinga av bygningar. Denne omkransinga påverkar i liten grad soltilhøva i dei sentrale timane, grunna plasseringa av dei nye høge blokkprosjekta i nord og sør.

Gjennomgåande grøntstruktur som bind sentrum saman

Varhaug sentrum har i dag få grøne område og dårleg samanheng i grøntstrukturen. Det er ei målsetting å leggja til rette for ei heilskapleg utvikling av sentrum kor dei grøne områda er knytte saman og utfyller kvarandre. Det er få parkar, grøne område og tre som bidreg til ein samanhengande grøntstruktur, utanom parken utanfor Rådhuset, trerekka langs jernbanen og parken ved barnehagen på austsida.

Varhaug sentrum er delt i to, med viktige funksjonar på begge sider. Det er derfor viktig å skapa attraktive og trygge forbindelsar mellom desse funksjonane. Ein gjennomgåande grøntstruktur vil vera eit av dei viktigaste plangrepa både for å knyta saman eksisterande kvalitetar i sentrum, og knyta dei saman med nye torg og møteplassar. Grøntstrukturen skal skapa trygge og attraktive forbindelsar mellom sentrale målpunkt som området ved rådhuset, banken, slaktaren og puben som saman dannar ei lita klynge av sentrumsfunksjonar,

jernbanestasjonen og friområdet på austsida som leiar opp til viktige funksjonar som barnehage og skule.

Grøntstrukturen må starta i sentrum og skal i størst mogleg grad følgja offentleg eigedom, med forgreiningar ut til delvis offentlege grøntområde. Nye prosjekt må ha føresegnar som sikrar koplingar for gåande og syklande mot offentleg grøntstruktur.

Tryggleik og opplevingar for gåande og syklande

Grøn mobilitet handlar om å leggja til rette så det vert enkelt, trygt og dermed attraktivt å velja gjenge, sykkel eller kollektivtransport framfor bilen. Bilen skal ikkje ekskluderast frå sentrum, men den skal heller ikkje dominera på same måte som i dag. Dette handlar ikkje berre om klimautslepp, men like mykje om prioritering av aktivitet og folkehelse.

Det skal vera enkelt og attraktivt å koma seg til, og bevega seg rundt i sentrum for mjuke trafikantar. Redusert trafikk er viktig for å utvikla sentrumskjernen til ein attraktiv møteplass for alle. Det gjeld både å redusera den samla trafikken i sentrum, og å leia gjennomkøyring utanom sentrumsgatene. Trygt tilgjenge som òg byr på opplevingar er ein føresetnad for å få eit attraktivt og livleg sentrum. Både hovudgrepet i planen om å avgrensa sentrum og fleire trafikkreduserande tiltak som gågate, shared space, og einvegskøyring, vil vera avgjerande for kva kvalitetar som kan oppnåast. Det er viktig i vidare detaljregulering å vurdere kor det er behov for separering mellom gåande og syklistar for å prioritera foreslåtte hovudtrasear for sykkel mellom sentrumskjernen og viktige målpunkt. Det må etablerast tilstrekkeleg med sykkelparkering ved dei viktigaste målpunkta. Rundt stasjonen, ved møteplassar og andre viktige målpunkt bør det vera gode løysingar for sykkelparkering.

God organisering av parkering er viktig for å lukkast med å skapa eit godt sentrumsmiljø som ikkje blir dominert av bilen. Fokus må vera på sambruk og etablering av parkeringsanlegg med god tilknytning til dei trafikale hovudårene slik at dei tener sentrum best mogleg.

Møteplassar og opplevingar er like viktige som handel for eit attraktivt sentrum

Dagens handelssentrum består av dei to handelssentera etablert nord og sør for den nye sentrumskjernen. For å lukkast med handel i det nye sentrumet må handelen konsentrerast i eit kompakt sentrum, med ein storleik tilpassa folketalet. Det vil ikkje vera nok å fokusera på handel aleine, vi må bruka ulike verkemiddel for å skapa eit meir attraktivt sentrum.

Sentrumskjernen skal utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, med viktige fellesfunksjonar, offentleg og privat tenesteyting, møteplassar, handel og kultur. Byrom, møteplassar og grønne område skal bidra til å skapa eit levande sentrum.

Dette betyr å kanalisera midlar inn til opparbeiding av uterom og aktivitetsanlegg. Rådhusplassen skal stå fram som eit sentralt byrom, med opne fasadar og utåtvende funksjonar. I sentrumskjernen skal fyrste etasje mot dei viktigaste byromma i bygningane ha opne fasadar og publikumsretta funksjonar.

Skapa gode bumiljø med ulike bustadtypar som legg til rette for sosial kontakt

Varhaug sentrum skal byggast ut med høg utnytting. Utnyttinga er sentral for å oppnå eit berekraftig sentrum fullt av liv, men kan føra til utfordringar med å skapa gode bumiljø.

Potensiale for sosial kontakt, landskapsverdiar, støyskjerming, møteplassar, dagslyspotensiale og lokalklima må vera førande for planlegging av bustadområda.

Mange nyare blokkprosjekt bryt med det eksisterande miljøet på ein slik måte at tettstaden tapar kvalitetar, i staden for å verta tilført nye. Dette kan skuldast at utbyggarar har for høge forventningar til utnyttingsgrad og for lita forståing for naudsynet til å bidra til fellesskapet når tettstaden skal få fleire innbyggjarar. Småskalabygg med gardstun vil bidra til å skapa gode uterom og koplingar til sentrale funksjonar.

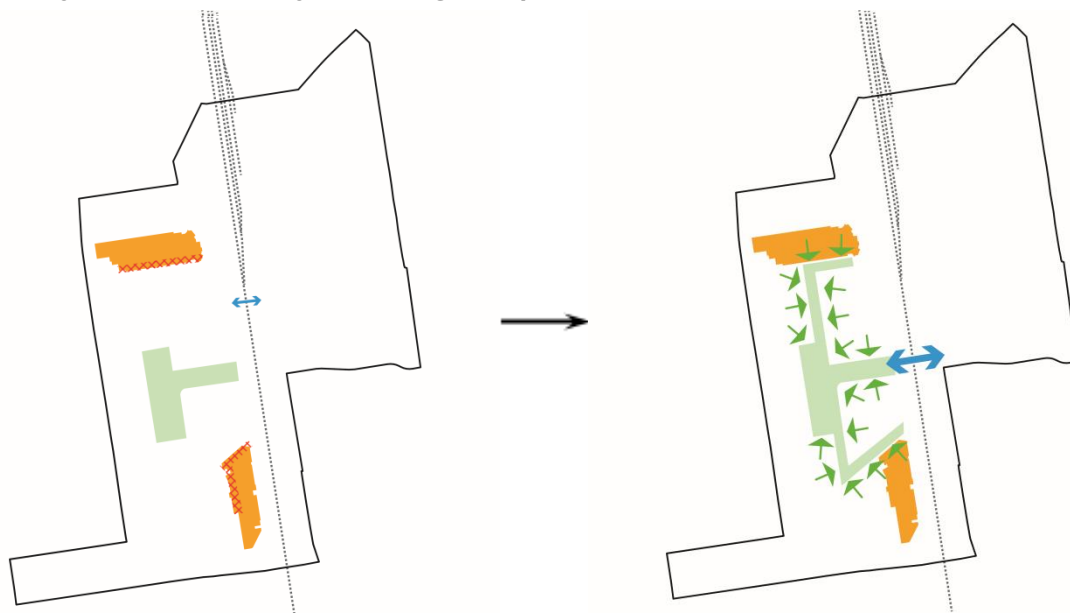
Eit differensiert bustadtilbod kan òg bidra til mangfald og inkludering. Kommunen bør ha ei positiv haldning til nye former for bufellesskap og fellesfunksjonar som fører menneske i ulike livsfasar og situasjonar saman. Kommunen bør ha ei fasiliterande rolle for å bringa folk saman for å sjå om det er felles interesser for å utvikla bufellesskap.

Figur 6. Hovudgrep i sentrumsplanen



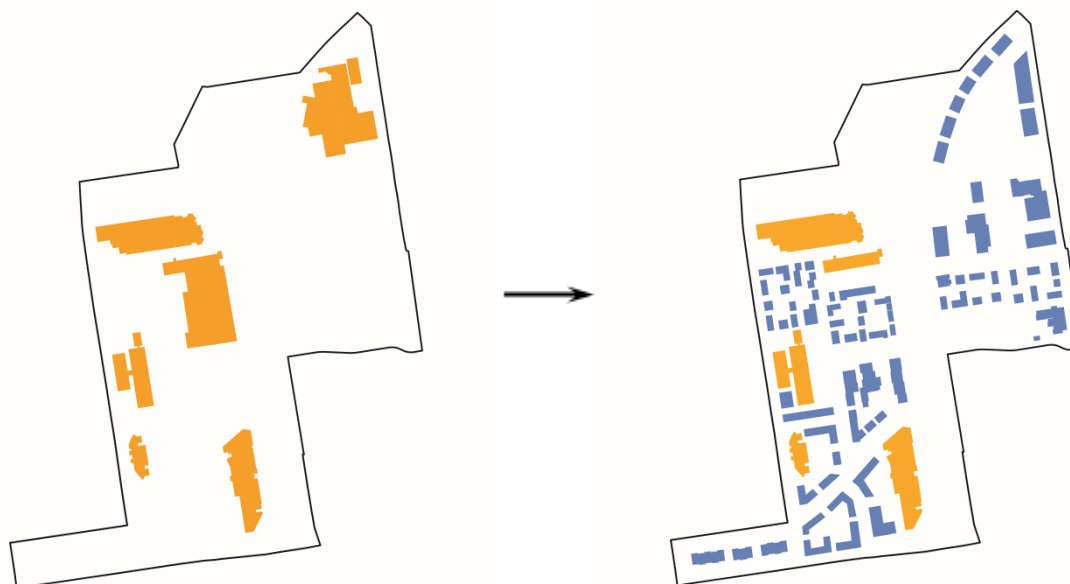
Delstrategiar

Figur 7. Styrka det sentrale byrommet og møteplassar



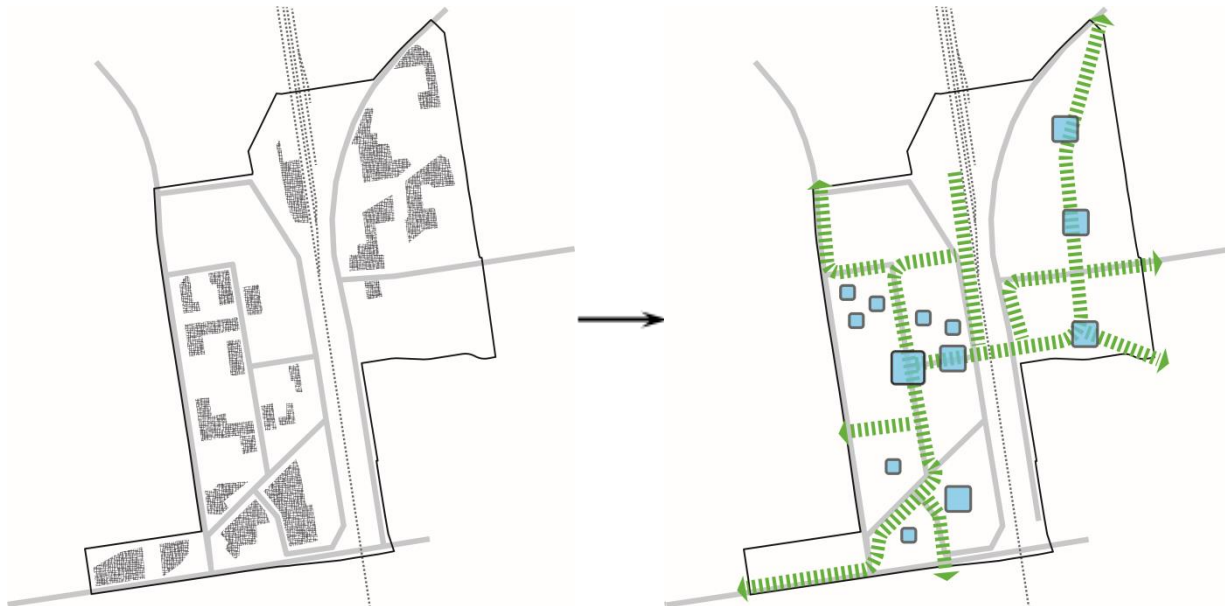
I framtida skal aktiviteten konsentrerast i sentrumskjernen. Fasadane på butikkar, kjøpesenter og andre funksjonar skal opnast opp og venda seg mot torg og offentlege gater slik at dei bidreg med aktivitet til omgjevnadane. Ein ny og breiare undergang i Rådhusgata skal binda saman aust- og vestsida, og dermed bidra til å skapa meir liv.

Figur 8. Frå storskala- til småskalabygg med grønne kvartalsrom



I dag er sentrum prega av storskala-utbygging som bryt med eksisterande bygg på ein slik måte at tettstaden tapar kvalitetar, utan at det blir tilført nye. Ny busetnad skal bestå av småskalabygg som ligg rundt grønne kvartalsrom med opne fasadar og publikumsretta funksjonar mot viktige byrom.

Figur 9. Frå grått til grønt



Dagens sentrumsareal er prega av mange store og harde flater. Den nye planen skal leggja til rette for opphald og møte mellom menneske med tilrettelagte møteplassar som er knytte saman med ein gjennomgåande grøntstruktur.

Figur 10. Frå køyreveggar til trivelege gater



I dag er store delar av sentrumsarealet utforma på bilen sine premisser i form av vegar. I framtida skal det etablerast trivelege gater som i større grad er tilrettelagde for mjuke trafikantar.

Plantema

Sentrumsavgrensing

Sentrum skal i tråd med visjonen utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, kor viktige fellesfunksjonar, byrom, møteplassar og grønne område skal bidra til å skapa eit levande sentrum. Eitt av hovudgrepa er å definera ei ny og meir funksjonell sentrumskjerne som er konsentrert mellom dei to butikksentera med rådhuset sentralt plassert i midten. Den nye sentrumsavgrensinga legg til rette for ein heilskapleg struktur som bind det nye sentrumsområdet saman, bidreg til meir effektiv arealutnytting og aktiviserer offentlege uterom. Sentrumsavgrensinga bygger på eit viktig prinsipp om å lokalisera bustadar, infrastruktur og tenester i eit kompakt sentrum for å redusera transportbehovet og leggja til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gjenge.

Sentrumssoner og busetnadsstruktur

For å få ein betre struktur i sentrumsarealet er planområdet delt opp i ulike sentrumssoner med eigne overordna busetnadsstrukturar. Busetnadsstrukturane bygger på tidlegare forslag til, og gjeldande, arealplanar, viktige omsynssoner, arealeffektiv utnytting og ønske om å få til ein betre samanheng i planområdet. Dei definerte sonene i sentrumsplanen seier noko om tettleik, skala og typologi.

Sone 1. Sentrum

Sone 1 er den nye sentrumskjernen med tilhøyrande arealformål. Sentrum omfattar forretningar, tenesteyting og bustadar, medrekna naudsynte grønne uteareal til bustadane. Innsatsen skal fokuserast på området mellom dei to butikksentera, og utvikla sentrumskjernen som ein attraktiv møteplass for alle. Fortetting (og nye bygningar) vil bestå av bygningar med småskalapreg som ligg rundt eit grønt kvartalsrom. Det skal leggjast vekt på at nye bygningar skal tilføra omgjevnadane sine ein meirverdi, med spesielt fokus mot offentleg grøntstruktur og møteplassar.

Sone 2. Sentrum nord

Sone 2 består av området rundt butikksenteret i nord, og vil stort sett omfatta arealformåla bustad og forretning. Fortetting (og nye bygningar) vil bygga vidare på eksisterande volum, slik at desse vil danna eit indre grønt fellesområde for bebuarane.

Sone 3. Sentrum sør

Sone 3 består av kvartalet rundt butikksenteret i sør og ESSO, og omfattar arealformåla bustad, forretning og kontor. Fortetting (og nye bygningar) vil skje ved etablering av nye volum som forsterkar kvartalsstrukturen. Nye bygningar vil fokusera på å optimalisera uterom og sikra gode solforhold.

Sone 4. Reiestad nord

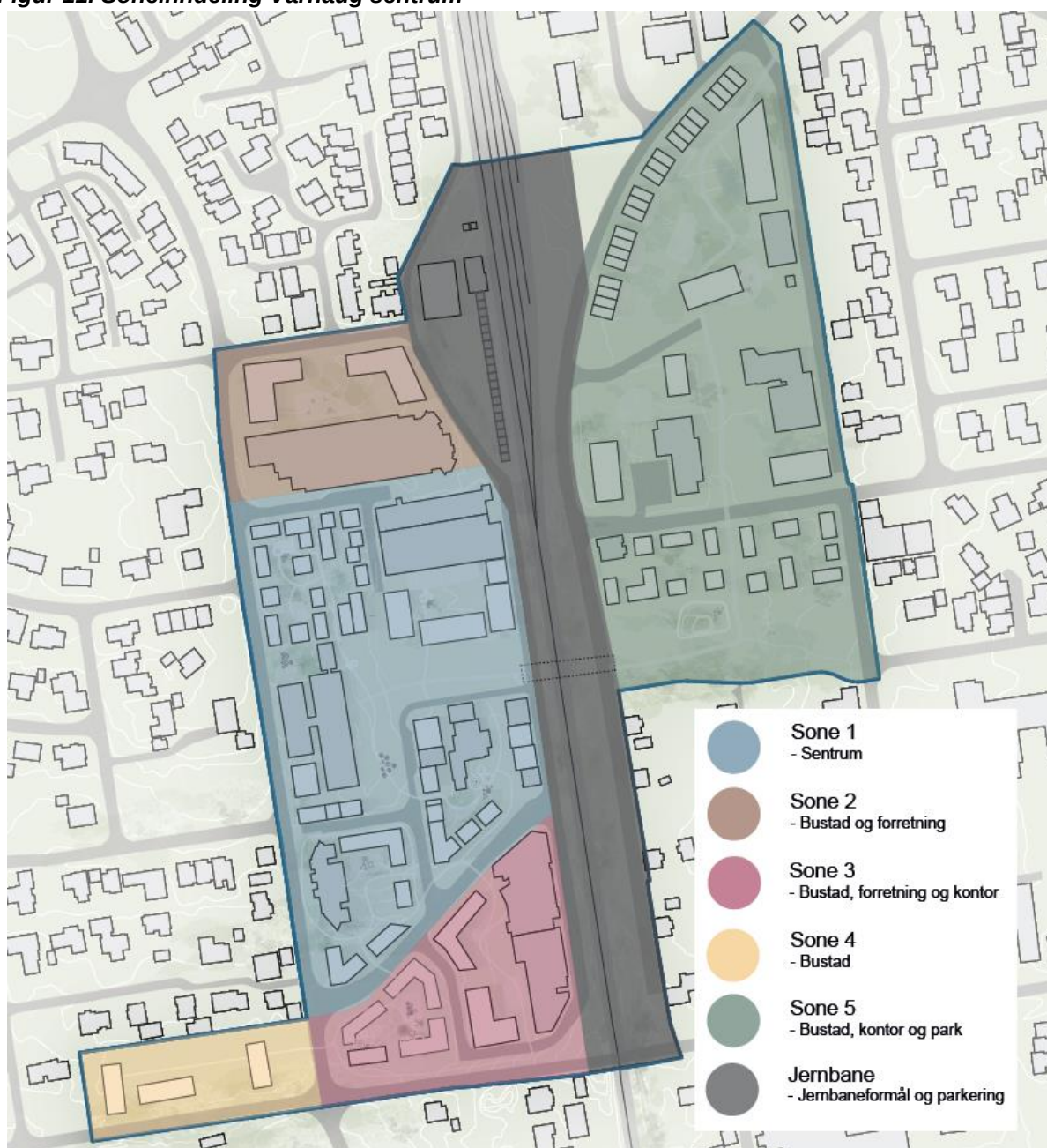
Sone 4 består av «Statoiltomta» med arealformålet bustad. Det vil ikkje tillatast detaljhandel eller funksjonar som ville styrkt sone 1. Transformasjon av området skal skje gjennom

vidareføring av typologien til nærliggande bustadar med vektlegging på å optimalisera uteområde, sikra gode fasadar og utvikla attraktive bustadar.

Sone 5. Sentrum aust

Sone 5 består av kvartala ved tidlegare Stueland trevarefabrikk, helsesenteret og misjonshuset, og området rundt Bø'en med arealformålet bustad, park og kombinert bygge- og anleggsformål med underformål bustad, kontor og offentlig eller privat tenesteyting. Tidlegare Stueland trevarefabrikk skal transformerast til bygg som skal utformast med småskalapreg rundt eit grønt byrom. Kvartalet rundt helsesenteret og misjonshuset kan fortettast med nye bygningar tilpassa eksisterande bygningar, og vil på denne måten bidra til å styrka eksisterande funksjonar og leggja til rette for eit «helsekvartal». I området rundt Bø'en vil nye bygningar bestå av ytterlegere fortetting med småskalabustadar.

Figur 11. Soneinndeling Varhaug sentrum



Byggehøgder og utnytting

Terreng, eksisterande byggehøgder på Varhaug og prinsipp for sol- og vindforhold har vore med på å bestemma tillatne byggehøgder. Bygg på Varhaug har ein forholdsvis homogen høgde mellom 1 og 3 etasjar, men i sentrum er nokre av dei nyare bustadprosjekta høgare. Mange nye blokkprosjekt har gitt få eller ingen kvalitetar tilbake til tettstaden. Bygg med småskalapreg og delte gardstun skal bidra til å ta i vare «alle kjenner alle»-identiteten. Målet er å leggja til rette for gode uterom og koplingar til sentrale funksjonar i sentrum. Sjå *Temakart 3. Byggehøgder og Temakart 7. Eksisterande og nye møteplassar.*

Handel, næring og anna tenesteyting

Handelsanalyse

På oppdrag frå Hå kommune har Norconsult utarbeidd ein handelsanalyse for Varhaug sentrum. I analysen er det gitt eit bilete av noverande handelssituasjon i Varhaug gjennom ei beskriving av arealbruk, omsetningsstatistikk og handelstrendar. Denne informasjonen er brukt til å gjera eit anslag for framtidig arealbehov i Varhaug sentrum.

Låg befolkningsvekst saman med ein aukande trend innan netthandel vil bidra til lågare etterspurnad og redusera behovet for handelsareal i framtida. Desse faktorane saman med stor handelslekkasje er hovudutfordringane for Varhaug sentrum.

Norconsult-rapporten konkluderer at det bør vurderast ulike verkemiddel i det vidare arbeidet for å skapa eit meir attraktivt sentrum. Verkemiddel bør vurderast både for det fysiske miljøet, stadsidentitet og opplevingar, for å kunna skapa synergieffektar med handel. Folkeauke i sentrumsområdet og samlokalisering av funksjonar er strategiar som bør vurderast vidare.



Handel og næring i sentrumsområdet

Handelsanalysen viser at det ikkje er behov for fleire daglegvarebutikkar eller auka handelsareal i åra framover. Etter kommuneplanen skal all detaljhandel etablerast innanfor sentrumsområda, berre nærbutikkar mindre enn 1000 m² kan plasserast utanfor sentrumsområda. Som ein konsekvens av eit meir kompakt sentrum vil kravet i kommuneplanen bidra til å styrka og konsentrera handelen i Varhaug sentrum, jf. kommuneplanen si føresegn 1.3.

Ved utbygging av sentrumsområdet skal det leggjast til rette for ulike publikumsretta handelskontor- og serviceverksemder. Arbeidskraftintensive verksemder som skal nåast av mange, skal lokalisert i sentrumskjernen. Grunna nærleiken til jernbanestasjonen tillatast det likevel etablering av offentleg tenesteyting og kontorarbeidsplassar i delsonen 5A. Handel og privat tenesteyting skal konsentrerast i sentrumskjernen mellom dei to butikkssentera for å leggja til rette for auka kundegrunnlag og skapa eit meir attraktivt sentrum. Butikkssenteret i nord fortset på dagens nivå, medan butikkssenteret i sør kan utvidast til å omfatta heile kvartalet for å gi eit utfyllande tilbod. Plasskrevjande handel skal ikkje etablerast i sentrum. Planen opnar ikkje for handel på austsida av jernbanen og i delsonen 4. Ein av dei viktigaste strategiane er å unngå etablering av handel og privat tenesteyting i desse områda, og slik styrka konkurransekrafta til sentrumskjernen gjennom å gjera det meir attraktivt å etablere seg sentralt.

Fysiske miljø og opplevingar

Handelstrenden framover tyder på at møtestadar, opplevingar og opphaldsområde er like viktige som handel for å få fleire til å bruka sentrum. Varhaug sentrum har gjennom fleire år blitt stadig mindre attraktivt og innbyr ikkje lenger til aktivitet og opphald på grunn av trafikk, manglande vedlikehald, tomme butikklokale, for mykje grå betong og store asfaltflater. Sentrum må gjerast meir attraktivt og triveleg for å tiltrekka seg folk og investorar. Dei offentlege områda må sikrast høg bruksmessig og miljømessig kvalitet. Bygningsfasadar bør pussast opp, og gater, plassar og parkar må forbetrast og haldast ved like.

Det kan verta vanskeleg å få etablert meir handel og nye sentrumsfunksjonar. Sentrum si rolle som møteplass og felles byrom for tettstaden må sikrast på andre måtar. Eit grep er å redusera køyrearealet og opparbeida meir attraktive gater og grønne område. Det grønne området framfor rådhuset skal vidareutviklast til sentrumspark. Trygge gater utan omfattande biltrafikk, tilrettelagt for gåande og syklende, vert opplevd som meir attraktive og stimulerer publikum til bruk av sentrum, og dermed omsetninga i butikkar, kioskar og serveringstilbod.

Folkeauke og samlokalisering av funksjonar

Menneske som bur i sentrum bidreg til liv etter kontortid og etter at butikkane er stengde. I tillegg aukar tryggleiken for dei som brukar sentrum når det er folk til stades.

Bebuarar i og nær sentrum dannar òg eit godt kundegrunnlag for butikkar, kaféar og andre servicebedrifter. Tettare utnytting og fleire bustadar i sentrum kan bidra til redusert transportbehov, gi lågare energiforbruk og mindre forureining.

Sentrumsplanen skal leggja til rette for fleire gode bustadar i sentrumskjernen og dei andre sentrumssonene. I tillegg til bustadar i sentrumskjernen er området nord for butikkssenteret i sone 2 foreslått utvikla med bustadformål. Områda på austsida av jernbanen og sone 4 er òg foreslått utvikla med sentrumbustadar.

Handelsanalysen peiker på at det bør vektleggast synergieffektar mellom andre formål som bustad, kultur, service og tenesteyting, samt samlokalisering av ulike tenester. Det kan for eksempel vera å auka andelen av kultur og fritid, samt offentlege tenester i sentrum. Det bør vurderast om nye kommunale funksjonar og/eller eksisterande funksjonar skal plasserast i sentrumskjernen.

Samferdsel og parkering

Trafikksituasjonen på Varhaug

Trafikken er forventa å auka med den framtidige utbygginga av Varhaug og i takt med den generelle trafikkveksten i samfunnet. Kommuneplanen legg opp til ei sterk fortetting av stasjonsbyane. Sjølv med ei vidare satsing på Jærbanen, vil utbygginga medføre ei auke i biltrafikken. For å kunna planlegge og opparbeida gode og trafikksikre bumiljø, er det lagt til rette for eit vegsystem som leiar biltrafikken ut på eit overordna vegnett, og som avlastar tettstaden for gjennomgangstrafikk.

Fv. 504 er hovudveg mellom fv. 44 og E39 sør på Jæren. Samtidig er fv. 504 ein viktig internvei, sidan vegen er ein av to vegar som kryssar jernbanen, og bind saman aust- og vestsida av Varhaug. Fv. 504 avgrensar sentrum mot sør og utgjer den viktigaste tilkomstvegen frå det overordna vegnettet til sentrum. Trafikkavviklinga er i følgje den registrerte trafikken ikkje problematisk (sjå trafikkanalysen), men tungtrafikken på fv. 504 vert likevel opplevd å skapa trafikale og miljømessige utfordringar.

Mange av dei som nyttar tenestetilbodet på Varhaug er avhengige av å koma seg til sentrum med bil. Som kommune- og lokalsenter vil tilboda i sentrum vera retta mot kommunen sine innbyggjarar og særleg dei som bur i og rundt tettstaden. For mange finst det ikkje eit tilbod om kollektivtransport til og frå sentrum. For dei som bur i nærområdet vil alternativet til bil vera å gå eller sykla.

Jærbanen utgjer det einaste kollektivtilbodet på Varhaug, og er eit godt kollektivtilbod mellom tettstadane i kommunen og regionen. I rushtida har jernbanen eit tilfredsstillande tilbod, med inntil to avgangar i timen. For innbyggjarar busett i tettstaden er avstanden til jernbanestasjonen maksimalt 1,5 kilometer. For innbyggjarar busett utanfor tettstaden finst det derimot ikkje kollektivforbindelsar til Varhaug sentrum. Eit tilstrekkeleg parkeringstilbod for sykklar og bilar er viktig for dei som vil bruka toget som transportmiddel.

Sjølv om jernbanen er viktig for Varhaug som tettstad medfører jernbanelinja andre utfordringar. Jernbanen deler tettstaden og sentrumsområdet geografisk og funksjonelt i to. Det ligg ei utfordring i å få etablert gode kryssingar av jernbanen for gang- og sykkelveg.

Parkeringsareala er godt plasserte i forhold til funksjonane i Varhaug sentrum, med korte gangavstandar mellom parkeringa og funksjonane. Det er ikkje utarbeidd ein eigen

parkeringsanalyse, men det vert vurdert å vera tilstrekkeleg kapasitet på dei offentlege plassane.

Kort oppsummert er trafikkavviklinga i tettstaden god, og trafikken er låg samanlikna med vegane sin kapasitet. Fram mot 2040 er trafikken forventa å auka med ca. 30 prosent, men heller ikkje med denne auken er det forventa problem med trafikkavviklinga.

Det finst fortau eller gang- og sykkelveg på ein stor del av traséane som er mest brukte av skulebarn. Nokre område er nemnde som utrygge i Barnetråkkregistreringa.

Varhaug sentrum har mykje parkeringsareal og har relativt mange parkeringsplassar per innbyggjar samanlikna med til dømes Nærbø sentrum.

Reduksjon av biltrafikken i sentrum

Eit kommune- og lokalsenter som Varhaug, med avgrensa kollektivdekning, er avhengig av eit sentrum som er tilgjengeleg for biltrafikk. Biltrafikken må likevel ikkje dominera slik at han fortrenger andre brukarar av sentrumskjernen. Bilar krev stor plass til vegar og parkering, i tillegg til ulempene med tanke på støy, forureining og faren for ulykker. Dette er viktige moment som må takast med i vurderinga av korleis Varhaug sentrum skal utformast.

Den nye sentrumsavgrensinga set plassen føre rådhuset som midtpunktet i sentrum med dei to handelssentera som avgrensing mot sør og nord. Dette gir ein betydeleg mindre og konsentrert sentrumskjerne. Redusert biltrafikk er viktig for å utvikla sentrumskjernen til ein attraktiv møteplass for alle. Det gjeld både å redusera den samla trafikken i sentrum, og leia gjennomkøyringstrafikk utanom sentrumsgatene. Trygt tilgjenge rikt på opplevingar er ein føresetnad for å få eit attraktivt og livleg sentrum. Både hovudgrepa i sentrumsplanen, om å avgrensa sentrum og fleire trafikkreduserande tiltak som gågate, «shared space», og einvegskøyring, vil vera avgjerande for kvalitetane som kan oppnåast.

Plassen framfor rådhuset skal utvidast til òg å omfatta delar av Rådhusgata og vidareutviklast som ein attraktiv møteplass for alle. Rådhusgata vert omgjort til einvegskøyrd gate basert på prinsippet om «shared space» frå den sørlege innkøyringa til rådhuset, nordover forbi bankbygget, vidare inn i Rådhusgata aust og ned til Stasjonsvegen. Den nordlege delen av Rådhusgata skal utformast som gågate og torg frå krysset med Rådhusgata aust til den nordlege innkøyringa til Rådhuset. For å redusera omfanget av motorisert trafikk i Rådhusgata vil det òg vera fordelaktig å opna opp for innkøyring til parkeringsplassen nord for rådhuset direkte frå Dysjalsvegen. Innkøyringa til den nordlege parkeringsplassen kan etablerast nærast mogleg rådhuset, slik at avstanden til krysset til Revhaugvegen vert 40 meter. Det vil fortsatt vera godt tilgjenge til sentrum.

I samband med utarbeidinga av reguleringsplan 1107, Varhaug skule, er det gjennomført ei trafikal vurdering av tiltak ved Varhaug skule. I denne analysen vart det anbefalt stenging av Ånestadvegen ved fv. 504. Samtidig vil det gjennomførast tiltak rundt skulen for å fjerna risikoen for auka gjennomkøyring i Skulegata. Dette fører til at store delar av dagens trafikk vert flytta frå Ånestadvegen til Dublandsvegen og Dysjalsvegen. Dublandsvegen er ein viktig forbindelse frå bustadområde og sentrum til skular og fritidstilbod, der det særleg må takast omsyn til mjuke trafikantar. For å redusera negative konsekvensar av auka trafikk i Dublandsvegen skal det derfor etablerast miljøgate. Dysjalsvegen vil i samband med

stenging av Ånestadvegen kunna få auka trafikk, og vil kunna opplevast som ein barriere for mjuke trafikantar. Det er i dag fleire gangfelt og fartshumpar på tvers av Dysjalsvegen. I barnetråkkregistreringane har ein del barn og unge beskrive at det er mykje trafikk ved kryssinga sør for rådhuset. Det vurderast derfor som hensiktsmessig å omdanna dei eksisterande gangfelta omkring rådhuset til opphøgde gangfelt. Det er ikkje etablert gangfelt i krysset fv. 504 x Dysjalsvegen, men gangfelt og gang- og sykkelsti inngår i reguleringsplan 1010A-3 Varhaug sentrum sør (ny rundkøyring).



Parkering

Sentrum er i dag hovudsakleg bilbasert med høg parkeringsdekning, og dei fleste funksjonane i sentrumsområdet har parkering rett utanfor. Dette er arealkrevjande og skaper kjensle av større avstand mellom funksjonane enn det reelt sett er. Eit levande sentrum, med høg arealutnytting og satsing på jernbanen, krev at parkeringsproblematikken får ekstra merksemd. Det er utforma ein eigen parkeringsnorm i kommuneplanen. Hovudpunkta i norma er å innføra ei minimums- og maksimumsgrense for parkering i sentrumsområda. Hå kommune har målsetting om at delar av parkeringa på gatenivå skal erstattast av underjordiske anlegg eller offentlege parkeringsanlegg finansiert gjennom frikjøpsordning.

I følge trafikkanalysen vil trafikantane i ein tettstad som Varhaug forventa å kunna parkera nært viktige målpunkt. Varhaug sentrum har mange parkeringsplassar, både offentlege og private. Det er omkring 480 parkeringsplassar, kor av 200 offentlege. Samanlikna med andre liknande byar og tettstadar i Noreg, inkludert Nærbø, er det relativt mange parkeringsplassar per innbyggjar i Varhaug sentrum. Det er mange funksjonar som trafikantane føretrekk å køyra til, noko som speglast i talet på tilgjengelege plassar. Fram mot 2040 er trafikken forventa å stiga, og det kan føra til at behovet for fleire parkeringsplassar aukar i same takt. I

2040 vil det vera etterspurnad etter ca. 150 ekstra plassar, dersom talet på parkeringsplassar per innbyggjar skal vera konstant. På grunn av den forholdsvis høge eksisterande parkeringsdekninga vil det ikkje vera naudsynt å etablera alle desse 150 plassane.

Parkeringsmoglegheitene i sentrum er sikra i planen, og det skal fortsatt vera mogleg å parkera nær handelsområdet i Rådhusgata og Stasjonsvegen. Dei framtidige parkeringsareala må samtidig sjåast i samanheng med ønsket om å redusera trafikkmengda i sentrum, og ønsket om å styra trafikken til dei mest hensiktsmessige vegane. Parkeringsareala bør derfor leggjast ved trafikale hovudårer som har kapasitet til å handtera trafikken på vegnettet, og i grenseovergangane mot eit bilredusert sentrumsområde med rimeleg gåavstand til sentrumsfunksjonane.

Parkeringsareala ved rådhuset, jernbanestasjonen og helsestasjonen skal vidareutviklast. Parkeringsareala ved rådhuset er plasserte på eit område som trafikantane er vant til, og som har kort avstand til sentrumsfunksjonane. Det vil vera gunstig å etablera innkøyring frå Dysjalsvegen, då særleg for dei nordlege parkeringsareala. Parkeringsarealet erstattar nokre av gateplassane ved etablering av breiare fortau i deler av Stasjonsvegen og gågate i deler av Rådhusgata.

Parkeringsareala ved jernbanestasjonen er viktige å behalda og vidareutvikla for å støtta opp under kollektivtransport og for å betena delar av sentrum. Parkeringsarealet vil kunna erstatta plassar som vert fjerna i Stasjonsvegen. Ein negativ konsekvens av utvidinga av parkeringskapasiteten ved jernbanestasjonen vil vera at trafikkmengda i Stasjonsvegen aukar.

Parkeringsarealet ved helsesenteret er plassert på austsida av jernbanen med tilkomst frå Ånestadvegen. Når Ånestadvegen vert stengt for gjennomkøyring til fv. 504 vil ikkje parkeringsarealet framstå som innfartsparkering, men i større grad retta seg mot lokale trafikantar frå austsida av jernbanen. Plasseringa av parkeringsarealet er hensiktsmessig med tanke på betjening av sentrum og jernbanestasjon, då det ligg nær undergangen.

Gateparkering gjer det mogleg å parkera relativt nært målet, men av omsyn til miljøet i sentrum og få møteplassar i sentrum, er det ønskeleg med så lite parkering i sentrumsgatene som mogleg. I samband med ny undergang og opparbeiding av breiare fortau i Stasjonsvegen vil gateparkeringa reduserast. Eit avgrensa tal på parkeringsplassar i Rådhusgata, i tillegg til noko gateparkering og HC-parkering i Stasjonsvegen nærast Rådhusgata aust vert oppretthaldt. På strekninga av Stasjonsvegen sør for Skrågata vert gateparkeringa oppretthaldt, då dette området ikkje fungerer som opphaldsområde i same omfang som strekningen nord for Skrågata.

Undergang

Det er fleire tiltak som skal bidra til at Varhaug sentrum står fram som ein møteplass for alle. Hovudgrepet er å etablera ein ny undergang ved Rådhusgata og gjera delar av denne om til gågate for å gi sentrum eit større opphaldsareal og betra samankoplinga mellom aust- og vestsida. MAD Arkitekter har i forbindelse med planarbeidet utarbeidd ein illustrasjon for ei tenkt utforming av ein undergang som bind aust- og vestsida saman. Undergangen er vist med ei brei rampe og fint opparbeidde sideareal.

COWI har gjort ei vurdering av moglegheiter og utfordringar for etablering av ein ny undergang. På bakgrunn av dei utfordringane terrenget legg på utforminga av ein ny undergang, vil dei moglege løysingane for kryssing med universell utforming vera avhengige av at det føreligg ei avklaring av framtidig dobbeltspor.

Sentrumskjernen skal i tråd med visjonen utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, der viktige fellesfunksjonar, byrom, møteplassar og grøne område skal bidra til å skapa eit levande sentrum. Det vert derfor lagt til grunn ein midlertidig bruk av areala. Det skal etablerast gågate og byrom på arealet nord for den einvegskjørde traséen i Rådhusgata, og park på friområdet på austsida. Det bør vurderast om det òg kan vera aktuelt å rusta opp eksisterande undergang med blant anna betre lyssetting og generelt vedlikehald.



Illustrasjon: Framtidsbilette av MAD Arkitekter

Overordna gang- og sykkelforbindelsar

Sjølv om funksjonar genererer trafikk, kan fortetting og samling av funksjonar i avgrensa område føra til redusert biltrafikk. Dette skuldast at bustadar, arbeidsplassar , innkjøpsmoglegheiter og fleire andre funksjonar blir samla i eit mindre område som legg opp til at me i større grad beveger oss til fots eller på sykkel. Fortetting kring stasjonen kan medverka til auka bruk av kollektivtilbod.

Innføring av tiltak for redusert trafikk i sentrum må samordnast med tilrettelegging for gåande, syklande og kollektivreisande. Tiltaka bør rettast inn mot heile tettstaden, ikkje berre sentrum. Det er ønskeleg å auka talet gåande og syklande i Varhaug. Dette vil gi helsefordelar, vegtrengselen vert redusert og presset på parkeringsareala i sentrum vil minka. For å skapa eit sentrum som er attraktivt for gåande og syklande, er det viktig å etablera gode og samanhengande gang- og sykkelforbindelsar frå sentrum til viktige målpunkt:

- Ein av dei viktigaste gang- og sykkelforbindelsane går mellom sentrum og Varhaug ungdomsskule og idrettsanlegget. Dette er ei viktig ferdselsåre for mange elevar og innbyggjarar som bur på vestsida av jernbanen. Etablering av ein ny undergang ved Rådhusgata vil gi ein meir direkte forbindelse til skular og idrettsanlegg som ligg på austsida. Etablering av miljøgate i Dublandsvegen vil ytterlegare bidra til å styrka denne forbindelsen.
- Gang- og sykkelforbindelsen mellom sentrum og Varhaug skule går gjennom grøntområdet som strekk seg frå Ånestadvegen og opp mot skulen. Ny undergang vil vera viktig for å få til ei meir attraktiv samankopling, då ny undergang vil leia opp mot grøntområdet, barnehage og skule.
- Gang- og sykkelforbindelsen mellom bustadområda i sør og sentrum kryssar fv. 504 gjennom undergangen ved Pilevegen og følger fv. 504 til Skulegata og vidare gjennom grøntdraget til jernbaneundergangen.
- Gang- og sykkelforbindelsen mellom bustadområda i aust og sentrum, gang og sykkelvegen langs Ånestadvegen til jernbaneundergangen.
- Gang- og sykkelforbindelsen frå bustadområda Bratlandsmarka og Bratlandshagen til sentrum går langs Dysjalsvegen, gang- og sykkelveg langs Dysjalsvegen.
- Gang- og sykkelforbindelsen frå bustadområdet Lensmannsgarden og Lensmannsløa går langs Ringvegen og kryssar Dysjalsvegen ved den sørlege delen av rådhuset.
- Gang- og sykkelforbindelsen frå dei framtidige bustadområda på Reiestad vil kryssa fv. 504 i undergang mellom Esso og Stuelandsbygget.
- Dei fleste hovudforbindelsane for gang og sykkel til og frå jernbanestasjonen går gjennom sentrumskjernen.
- Jærbanen er ein fysisk barriere gjennom Varhaug sentrum. For å gjera det meir attraktivt og lettare å bevega seg til fots eller på sykkel mellom aust- og vestsida av

jernbanen, skal det etablerast ein ny breiare og lysare undergang ved Rådhusgata. Plasseringa ved Rådhusgata gjer at austsida av tettstaden får ein meir direkte forbindelse til sentrumskjernen, samtidig som det vil føra til at vestsida får betre tilgang til blant anna skular og idrettsanlegg som ligg på austsida. Dette vil i tillegg føra til at fleire menneske vert kanaliserte gjennom sentrumskjernen, og slik bidreg til å skapa meir liv.

- Dersom framtidig utforming av dobbeltsporet gjer at vi ikkje kan etablere ein undergang med universelt utforma rampe, men i staden ei løysing basert på undergang eller gangbru med trapper og heis, skal det sikrast ein alternativ sykkelforbindelse mellom aust- og vestsida. Alternativ gang- og sykkelforbindelse mellom aust- og vestsida over brua ved fv. 504 etableres som avbøtande tiltak for å sikra god og trygg sykkelforbindelse mellom aust- og vestsida.

Desse samanhengande gang- og sykkelvegane frå sentrum til viktige målpunkt skal underbyggast som trygge og tilgjengelege jf. Temakart 6. Gang- og sykkelveg.

Møteplassar og grøntstruktur

Det er lagt til grunn ein arealstrategi som skisserer ei vidareutvikling av Varhaug sentrum med bustadar, næringsverksemd og sentrumsfunksjonar. Den nye sentrumsavgrønsinga er betydeleg mindre enn eksisterande avgrønsing. Sentrumskjernen skal konsentrerast mellom dei to butikksentera med rådhuset sentralt plassert i midten. Innsatsen skal fokuserast på området mellom dei to butikksentera, og utvikla sentrumskjernen som ein attraktiv møteplass for alle. Det betyr å skapa eit meir attraktivt sentrum, både for det fysiske miljøet, stadsidentiteten og opplevingar for å kunna skapa synergjar med handel. Det vert lagt vekt på at nye bygningar skal tilføra omgjevnadane meirverdi, med spesielt fokus mot offentleg grøntstruktur og møteplassar.

Levande sentrum

Eit levande og mangfaldig sentrum med variert tilbod av møteplassar, handel, tenester og kultur- og fritidsaktivitetar, er viktig for attraktiviteten og konkurransekrafta til Varhaug. Det er ønskeleg å tilrettelegga sentrum som ein stad for gode opplevingar og stadstilhøyrslø, og som kan fungera som ein møteplass for alle.

Opne og inkluderande fasadar og aktive fyrsteetasjar med publikumsretta aktivitet og verksemd, bidreg til gater og byrom der det kjennast tryggare og meir attraktivt å opphalda seg. Sentrumsområde med bygningar som rommar fleire funksjonar, kan gi positive utslag på aktivitetsnivået. Ulike aktivitetar og verksemdar gjer sentrum attraktivt på dagtid og om kvelden. Samlokalisering av ulike offentlege og private funksjonar og aktivitetar, kan bidra til utvikling og styrka det samla, finansielle grunnlaget for investeringar i sentrum.

Funksjonar og opplevingar

Rådhusplassen skal stå fram som eit sentralt byrom, med opne fasadar og utåtvende funksjonar. I området med sentrumsformål foreslår rådmannen at bygningar skal ha opne fasadar og publikumsretta funksjonar i fyrsteetasje mot viktige byrom som vist i Temakart 4. Aktive fasadar. Sentrum skal utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, med viktige

fellesfunksjonar, offentleg og privat tenesteyting, møteplassar, handel og kultur. Det skal som hovudregel ikkje etablerast bustadar i fyrste etasje mot offentleg areal.

Dei eksisterande butikksentera heng i liten grad saman med omgjevnadane med sine lukka fasadar. I framtida anbefaler rådmannen at fasadane skal opnast opp slik at dei bidreg med aktivitet til omgjevnadane. Ved ei eventuell utviding av butikksentera skal dei bidra til å skapa eit meir utåtvend butikksenter med tilknytning til, og som bidreg med utåtvend aktivitet til sentrumskjernen. Fasadane skal brytast opp, og inngangspartia skal plasserast strategisk mot viktige møteplassar og grøntstruktur.

Behov for møteplassar i sentrum

Varhaug er omgitt av jordbrukslandskap. Rundt sentrum er det einebustadar med hagar som dominerer med små glimt av friareal og leikeplassar. I sentrum finst det få grøne område som bidreg til ein samanhengande grøntstruktur, forutan parken utanfor rådhuset. Det er ein stor del asfalterte flater i sentrumskjernen. Dette skuldast delvis mange næringsbygg, men òg at sentrum er bilbasert med høg parkeringsdekning spreidd ut i heile sentrumsområdet.



Dersom sentrum skal stå fram som ein møteplass for alle, må det etablerast gater og møteplassar som innbyr til opphald og aktivitet. I dag er det hovudsakleg plassen framføre rådhuset og området rundt Bø'en som framstår som møteplassar. Ved behov kan delar av Rådhusgata stengast for motorisert ferdsel og nyttast som møteplass og byrom, og på denne måten gi rom for større folkemengder. Planen sikrar nye offentlege møteplassar i Rådhusgata i tilknytning til ny undergang, i parkområdet mellom Trekløver barnehage og

jernbanen, ved misjonshuset, på tidlegare Stueland trevarefabrikk og ved inngangen til butikkssenteret i den sørlege delen av sentrum.

Temakart 7. Eksisterande og nye møteplassar viser eksisterande og forslag til nye møteplassar. Det er berre plassen framføre rådhuset som er sikra frå før. Dei andre er regulerte til trafikkareal, friområde, allmenntilgjengelege formål og industri. Gjeldande føresegner har lite fokus på areala som møteplassar, og dei vert derfor supplert med føresegnene og retningslinjene i kommunedelplanen. Det er vidare foreslått småskalabygningar med eigne gardstun som inneheld semi- eller delvis offentlege møteplassar i delområda 1A, 1B, 1E, og 3B. Det vil seia at felles uteopphaldsareal skal koplust opp mot offentlege område for å gi mindre strenge skilje mellom offentlig og privat. På denne måten vil den gjennomgåande grøntstrukturen forgreina seg inn i meir private uteopphaldsareal og bidra til betre tilgjenge og aktivitet.

Planen bygger på eit overordna prinsipp om at dei mest attraktive torg og møteplassane skal vera på plassen framføre rådhuset og i samband med ny undergang i Rådhusgata. Torg og møteplassar vil ha ulike storleikar og program, og vil inngå i eit hierarki av torg og møteplassar. For eksempel vil plassen framføre rådhuset få status som ein hovudmøteplass der bylivet kan utfalda seg og store folkemengder kan opphalda seg i løpet av dagen og gjennom året. Plassen framføre Rådhuset og Rådhusgata skal vera ein stad som kan tiltrekka seg folk frå området i og rundt sentrumskjernen, og skal gi ei tilknytning til viktige publikumsfunksjonar.

Etablering av gjennomgåande grøntstruktur

Varhaug sentrum har få grøne område og dårleg samband i grøntstrukturen. Det er ei målsetting å leggja til rette for ei heilskapleg utvikling av sentrum der dei grøne områda vert betre samanknytte og kan utfylla kvarandre. Det er få parkar, grøne område og tre som bidreg til ein sambandande grøntstruktur, utanom parken framføre rådhuset, trerekka langs jernbanen og parken ved barnehagen.

Varhaug sentrum er delt i to av jernbanen, med viktige funksjonar på begge sidene. Det er derfor viktig å skapa attraktive og trygge sambandsar mellom desse funksjonane. Ein gjennomgåande grøntstruktur vil vera eit av dei viktigaste plangrepa både for å knyta saman eksisterande kvalitetar i sentrum, og for å knyta dei saman med nye torg og møteplassar.

Ein gjennomgåande grøntstruktur bør derfor skapa sambandsar mellom sentrale målpunkt som området ved rådhuset, banken, slaktaren og puben som saman dannar ei lita klynge av sentrumsfunksjonar, jernbanestasjonen og parkområdet på austsida som leiar opp til viktige funksjonar som barnehage og skule. Eksisterande og framtidige parkar og grøne sambandsar vert knytte saman med ein gjennomgåande grøntstruktur som vist i Temakart 8. Offentleg grøntstruktur. Desse koplingane mellom torg, møteplassar og parkar skal sikrast og leggjast til grunn ved revitaliseringa av Varhaug sentrum.

Grøntstrukturen bør i størst mogleg grad følgja offentlig eigedom, med forgreiningar ut til delvis offentlege grøntområde. Nye prosjekt må ha føresegner som sikrar koplingar for gåande og syklande mot offentlig grøntstruktur for mjuke trafikantar.

Planen stiller krav om opparbeiding av grøntstruktur og møteplassar. Desse vert følgde opp gjennom bruk av utbyggingsavtalar mellom grunneigarar/utbyggjarar og kommunen. Utbyggingsavtalane vil regulera grunneigars/utbyggars plikter til å syta for, eller heilt eller delvis betala offentlege tiltak til grøntstruktur og møteplassar beskrivne i kommunedelplanen.

Kulturvern

Stadnamnet «Varhaug» er opphavleg eit gardsnamn, der siste ledd siktar til ein stor gravhaug som ligg i gardstunet på Nord-Varhaug. Fyrste ledd er truleg norrønt *var*, som tyder steinsett grav eller steinsetting.

Fornminner syner at det har vore viktig busetnad på Varhaug langt tilbake. Det automatisk freda fornminnet Leksaren ligg i kort avstand frå sentrum. Leksaren er eit unikt ringforma tun som viser kor viktig Varhaug har vore som eit samlingspunkt i regionen. Tunet har blitt tolka som ein kulturell, politisk, juridisk og/eller militær samlingsstad. Karbondatering har vist aktivitet frå tidleg romersk jernalder (1-400 e.Kr.), og fram til den merovingiske perioden (550-800 e.Kr.). Berre tre slike funn er registrert i Rogaland (Øygarden, Klauhaugane og Leksaren).

Plasseringa av jernbanestasjonar har vore styrande for utviklinga på Jæren, og det var dette som la grunnlaget for det som i dag er Varhaug sentrum. Det er svært få kulturminne att i sentrum. Dette skuldast at mange av dei eldste bygningane er blitt rivne og erstatta i midten av førre hundreår, som til dømes jernbanestasjonen, handelslaget og meieriet. Varhaug har ikkje eit etablert villaområde eller ei samanhengande gate med historiske bygningar av verdi. Men det er mange kulturminne i det omkringliggande landskapet; spesielt ved kysten og langs den opphavlege postvegen (før jernbanen blei etablert på 1870-tallet). Ingen av desse er i sjølve sentrum, det same gjeld den verna Lensmannsgarden og Lensmannsløa.

Trerekka langs Stasjonsvegen vart planta på midten av 1900-talet, og kan reknast som ein identitetsberar. Om trerekka skal bevarast bør det vurderast å bytta ut trea med ein meir eigna tresort, då trea er av den svartelista arten platanlønn.



Historisk bygning

Det er få gamle bygningar att i Varhaug sentrum. Varhaug Sparebank, teikna av Stavanger-arkitekt Gustav Helland, blei bygd i 1932. I tillegg til bankverksemd var bygningen òg kommuneadministrasjon fram til 1960. Byggestilen er i klassisk funksjonalistisk stil og formspråket minner sterkt om den kjende tyske arkitekten Walter Gropius. Bankbygningen står på eigne bein, som eit stykke arkitektur karakteristisk for si tid, samtidig som bygget har tidlause kvalitetar. Varhaug Sparebank og dei viktigaste bygningselementa, som vist i Temakart 10. Kulturvern, er verna.

Estetikk og utforming

Estetisk rettleiar skal sikra kvalitet og heilskapleg sentrumsutbygging. Utviklinga av Varhaug sentrum vil skje over lengre tid og utførast av forskjellige utbyggarar. Det er derfor viktig at alle har ei felles forståing av kommunedelplanen for Varhaug sentrum, og at kravspesifikasjonane som gjeld heile sentrum vert tekne i vare.

Det er utarbeidd ein estetisk rettleiar som vedlegg til kommunedelplan for Varhaug sentrum. Her blir det blant anna lagt opp til fokus på dei sosiale romma i sentrum. Hovudinnsatsen skal konsentrerast mellom dei to butikksentra med rådhuset sentralt plassert i midten. Sentrumskjernen skal i tråd med visjonen utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, der viktige fellesfunksjonar, byrom, møteplassar og grønne område skal bidra til å skapa eit levande sentrum. Det vert òg vektlagt at nye bygningar skal tilføra omgjevnadane ein meirverdi, med spesielt fokus på grøntstruktur og møteplassar.

Estetisk rettleiar for utforming av bygningar og uterom har følgande hensikt:

- Sikra at sentrum framstår som meir oversiktleg og strukturert, samtidig som det skal leggjast til rette for eit levande og attraktivt sentrum gjennom å stimulera til aktivitet og skapa gode møteplassar for alle målgrupper.

- Definera hovudprinsipp for eit nytt sentrum avstemt mot nabobygningar, kvalitetskriterium og materialbruk.
- Sikra at nye utbyggingsprosjekt tek omsyn til, og gir meirverdi til omgjevnadane.

Det er viktig at nye utbyggingsprosjekt bidreg meir til omgjevnadane enn det som har vore praksis. Det har vore ein tendens til at nye utbyggingsprosjekt fokuserer på pris og effektivitet, i staden for å sjå prosjektet i ein større samanheng som sikrar ei heilskapleg utbygging. Tiltakshavar skal utarbeida eit skriv om kva estetiske, arkitektoniske og bruksmessige kvalitetar utbyggingsprosjektet skal tilføra omgjevnadane. Utkast med innleiande tankar skal takast med til oppstartsmøte/førehandskonferanse, og ferdig skriv skal leverast som vedlegg til byggesak og ei eventuell politisk behandling av detaljplan.

Intensjonen er å setta fleire krav for å sikra utbyggingsprosjekt med god kvalitet, og å bevisstgjera tiltakshavarar på korleis dei kan tilføra omgjevnadane kvalitetar med sine utbyggingsprosjekt.

Klima og energi

Det går fram av nasjonale forventningar til regional og lokal planlegging at kommunane legg vekt på reduksjon av klimagassutslepp, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsverksemd, infrastruktur og tenester.

Areal- og transportplanlegging

Med god arealplanlegging kan klimautsleppa og energibruken reduserast, både gjennom konsentrert arealutvikling og utbygging rundt kollektivknutepunkt. Arealdisponeringa kan auka grunnlaget for kollektivtransport, sykkelbruk og gjenge. Kommunen kan stimulera til auka bruk av kollektivtransport, eksempelvis gjennom å sikra gang- og sykkelvegforbindelsar til jernbanestasjonen, god og sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkt samt tilrettelegging for ladestasjonar for elbilar. Soneinndelinga i sentrumsplanen bygger på prinsippet om lokalisering av tenester, infrastruktur og bustadar i eit kompakt sentrum som reduserer transportbehovet og legg til rette for klima- og miljøvennlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gjenge.

Tilrettelegging for gåande og syklende

God tilrettelegging for mjuke trafikantar med eit godt og effektivt gang- og sykkelvegnett vil saman med sykkelparkering kunna bidra til redusert bilbruk til og frå daglege gjeremål. Dersom fleire vel sykkel eller gjenge framfor bil på kortare transportetappar vil det bidra til reduserte CO₂-utslepp, mindre støy og betre miljø lokalt. Kombinasjon av «shared space» og gågate i Rådhusgata legg til rette for at gang- og sykkelvegnettet kan effektiviserast. Ny brei og lys jernbaneundergang vil òg kunna bidra til det same og gjera det meir attraktivt å nytta beina eller sykkel på ærend internt på Varhaug. Tilstrekkeleg mange sikre parkeringsplassar for sykklar er viktig for at fleire skal velja sykkel som transportmiddel. Stasjonsområdet og området ved rådhuset vil vera viktige knutepunkt med behov for sykkelparkering. Her bør syklane kunna låsast fast i overbygde stativ slik at dei står beskytta mot regn og tjuveri. Det må i tillegg etablerast korttidsparkering for sykklar ved andre viktige målpunkt i sentrumssonen.

Sykkeldelingsordning

Bysykkelordning blir nå prøvd ut på Nærbø, og formannskapet har vedteke at det òg skal prøvast ut på Varhaug. Lokalisering av ladestasjonane for elbysyklane vert knytt opp til overordna gang- og sykkelveggar og viktige målpunkt. Temakart 6. Gang- og sykkelveggar. Det skal forsøkast å finna samarbeidspartnarar og tilskot til etablering av tilsvarande bysykkelordning som på Nærbø.

Plassering av ladestasjonar for elbil

Når det gjeld mogleg etablering av offentleg tilgjengelege ladestasjonar for elbilar må ønsket om å redusera trafikkmengda i sentrum takast omsyn til. Ladestasjonane bør leggst ved dei trafikale hovudårene som har kapasitet til å handtera trafikken på vegnettet, og i grenseovergangar mot bilredusert sentrumsområde med rimeleg gåavstand til sentrumsfunksjonar. Rådmannen foreslår tre lokalitetar kor det bør leggst til rette for lading av elbilar. Jf. Temakart 6. Parkering «Rådhuset nord» er sentralt plassert ved torg-/parkarealet i sentrum og ligg nær sentrumsfunksjonane, samtidig som plasseringa ligg «rett» plassert med tanke på å redusera biltrafikk inn i sentrumskjernen. Det bør òg leggst til rette for lading av elbil ved jernbanestasjonen, då kort avstand mellom parkering og tog er viktig for å støtta opp under bruk av jernbanen. Tilrettelegging for lading av elbil ved helsestasjonen er òg med på å betra tilgjenget til jernbanen, samstundes som plasseringa på austsida av jernbanen er trafikalt formålstenleg.



Forventa verknader av planforslaget

Det følger av plan- og bygningslova § 4-2 at for kommunedelplanar med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging som kan få vesentlege verknadar for miljø og samfunn, så skal planbeskrivinga gi ei særskild vurdering og beskriving - konsekvensutgreiing - av planen sine verknadar for miljø og samfunn. Ein del av verknadane er komne fram gjennom planbeskrivinga, men vil likevel verta kort oppsummerte her.

Hå kommune har utført ei konsekvensutgreiing og ein risiko- og sårbarheitsanalyse for kommunedelplanen som følger planforslaget.

Miljøforhold og naturvern

Forureining og klimagassutslepp

Det kan tenkast å vera forureining i grunnen i område som tidlegare har vore nytta til bensinstasjon og industri. Ved ei eventuell sanering vert det føresett at aktuelle retningslinjer for handtering av forureina masser vert nytta, og dette vert såleis ikkje vurdert å utgjera ein helserisiko.

Kommunedelplanen for Varhaug sentrum fokuserer på reduksjon av klimagassutslepp, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsverksemd, infrastruktur og tenester. Bustadar, infrastruktur og tenester blir lokaliserte i eit kompakt sentrum for å redusera transportbehovet og leggja til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gang.

Støy

Hovudstøykjeldene i kommunedelplanen er støy frå jernbanen, vegane i sentrum og fv. 504. Dette må det takast omsyn til i samband med utbygging. Planen legg opp til å betra forholda for gåande og syklende, og redusera motorisert trafikk i sentrumskjernen, noko som vil bidra til redusert trafikkstøy. I kommunedelplanen er støyvurderingane skjønsmessige, og støyforhold og forhold til støyforskrifter må dokumenterast i samband med reguleringsplan og påfølgande byggesaker.

Jord- og naturressursar

Kommunedelplanen for Varhaug sentrum peiker på ei mogleg langsiktig utvikling av eit kompakt sentrum. Konsekvensutgreiinga viser at planforslaget ikkje fører til tap av jord- eller naturressursar, då det berre er foreslått bruk av sentrumsareal som inngår i kommuneplan 2014-2028 og som alt er utbygde areal. Utviklinga av sentrum vil vera med på å dempa presset på omliggande jordbruksjord.

Naturmiljø, dyre- og planteliv, biologisk mangfald

Kommunedelplanen får ingen negative konsekvensar for naturmiljø, dyre- og planteliv og biologisk mangfald samanlikna med dagens situasjon. Planområdet er allereie utbyggt, og kommunedelplanen legg opp til eit grønarare preg, og vert derfor vurdert å bidra positivt til naturmangfaldet.

Kulturminne og kulturmiljø

Innanfor planområdet i Varhaug sentrum står det i dag ingen SEFRAK-registrerte bygg. Det gamle Varhaug Sparebank-bygget frå 1932 er verna i kommuneplanen. Planforslaget legg opp til eit tydelegare vern av den eldste delen av bygget, gjennom å la omsynssona berre dekkja denne delen. Ved utbygging og endringar på tilliggande eigedomar og bygg må det takast omsyn til dette.

Samfunnsmessige forhold

Arealbruk

Kommunedelplanen for Varhaug sentrum støttar opp om kommuneplanen sin langsiktige arealstrategi som fastset langsiktig grense mellom tettstad og landbruk, og konsentrerer bustadbygginga i tettstaden. Det blir sett på som avgjerande at fortetningsdelen blir verande høg for å nå kommuneplanen sitt mål om å konsentrere bustadbygginga i stasjonsbyane.

Tettare busetnad i sentrum og områda rundt, vil bidra til å dempa nedbyggingspresset på jordbruksareal, biologisk mangfald og kulturminne.

Nærmiljø, grøntstruktur og friluftsliv

Krav om høgare utnyttingsgrad i sentrumsområda fører til at det må leggjast til rette for effektivisering av arealbruken med til dels sterk fortetting i eksisterande sentrumsområde. Ved fortetting er det viktig å leggja vekt på at utbygginga skal ha høg kvalitet. Dette gjeld både den estetiske kvaliteten på dei enkelte bygge- og utbyggingsprosjekta, tilpassing til omkringliggende busetnad, trafikkløysingar, og ikkje minst tilgang til og utforming av tilstrekkelege og attraktive uteareal.

Sentrumsplanen antakast å få positiv verknad for folkehelsa, då tilgang til grøne areal har positiv innverknad på innbyggjarane si psykiske og fysiske helse, og i tillegg ser ut til å vera viktig for motorisk og sosial utvikling hos barn. Planen legg betre til rette for gåande og syklande med fleire grøntdrag og koplingar til omkringliggende turområde enn situasjonen er i dag. Sentrumsområdet skal endrast frå utflytande asfaltflater og mindre samanhengande grøntstruktur til eit samanhengande nettverk av grønstrukturar, park og torg. Planen legg og til rette for fleire møteplassar og leikeplassar og inneber gjennomtenkte koplingar opp mot barnehage og skule. Planen vert dermed òg vurdert å bidra positivt til barn og unge sine oppvekstvilkår. Fleire personar i sentrum vil kunna bidra til å auka tryggleiken. Planen vert derfor vurdert å bidra positivt til kriminalitetsførebygging. Det er eit uttalt ønske at miljøet i sentrum skal verta meir attraktivt.

Transportbehov

Planforslaget vil konsentrere og fortetta sentrumsområdet. Sentrumsavgrensinga bygger på eit prinsipp om å redusere transportbehovet gjennom å lokalisere bustadar, infrastruktur og tenester i eit kompakt sentrum, og å leggja til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gjenge.

Det blir foreslått reduksjon av biltrafikken, opprydding av parkeringsareal, sikring av traséar for sykkel og gjenge til viktige målpunkt. Farten gjennom sentrum vil reduserast med innføring av «shared space» og stenging av delar av Rådhusgata. Generelt vil dermed

tilhøva for gåande, syklende og kollektivreisande betrast, medan tilhøva for tilkome med bil vil reduserast i og med at ein i hovudsak må parkera utanfor sentrumskjernen. Mindre bilbruk vil òg bety mindre forureining og støy i lokalmiljøet og reduserte klimautslepp.

Befolkningsutvikling

Forslag til kommunedelplan for Varhaug sentrum vil truleg ha positiv effekt på befolkningsutviklinga. Det er forventa at planen fører til auka press på teknisk og sosial infrastruktur både i og utanfor planområdet. Det er god kapasitet på barnehagar og skular, og behovet for sosial infrastruktur blir følgt opp i Barnehagebruksplan og Skulebruksplan.

Risiko- og sårbarheitsanalysar

Det er utarbeidd ROS-analyse som inkluderer risikoanalyse for forhold både i, og påverknad på forhold utanfor planområdet. Planen inneheld tiltak sikra i føresegnene med utformings- og rekkefølgekrav som reduserer konsekvensane av overvatn og urban flaum.

Planen inneheld tiltak som endrar køyremønsteret i og rundt sentrumskjernen. Dette vil flytta trafikk frå sentrumskjernen, og føra til auka trafikk i Stasjonsvegen og Dysjalsvegen. For å bøta på dette vil det vera naudsynt å ta i vare tryggleiken til gåande og syklende i seinare planfasar.

Auka folketettleik i sentrum kan føra til at ei eventuell jernbaneulykke med farleg gods eller vegulykke med farleg gods langs fv. 504 kan få større konsekvensar enn i dag. Dette vert likevel ikkje vurdert som ei vesentleg endring frå situasjonen i dag. Det er viktig med tett dialog med BaneNor for å sikra at planen ikkje fører til utilsikta konsekvensar for jernbanen.

I samband med bygging av ny jernbaneundergang, og sanering av infrastruktur under bakken i samband med dette, vil det verta naudsynt med graving og mogleg sprenging rundt jernbanen. Jernbanen har låge toleransegrenser for utsiging og små utsigningar kan føra til alvorlege jernbaneulykker. Dette arbeidet krev tett dialog med BaneNor.

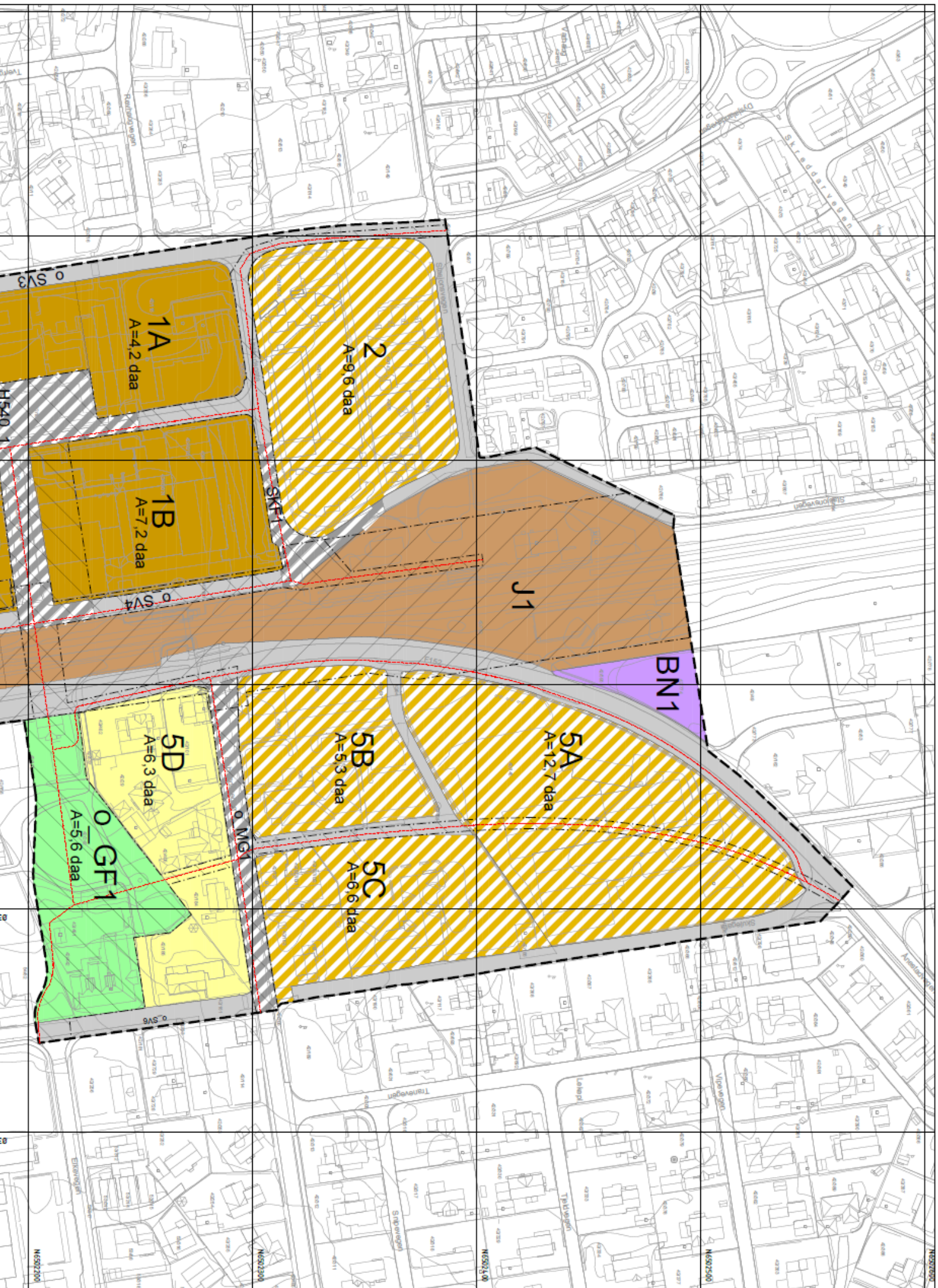
For meir informasjon om risiko- og sårbarheit visast det til konsekvensutgreiinga og risiko og sårbarheitsanalysen.

FNs berekraftsmål

Hå har utfordringar knytt til alle dei tre berekraftdimensjonane; miljø og klima, økonomi og sosiale forhold. Klimaendringane er alvorlege, det er forventa lågare økonomisk vekst, andelen yrkesaktive fell og ulikskapane i samfunnet aukar. Arbeidet med ny sentrumsplan for Varhaug tek mål av seg å leggja til rette for at Hå kommune skal stå endå betre rusta til å løysa desse utfordringane.

I planstrategien for 2019-2023 og arbeidet med ny kommuneplan har følgande sju berekraftsmål vorte peikte ut som satsingsområde for Hå kommune:

- 2 Utrydde svolt
- 3 God helse og livskvalitet
- 4 God utdanning
- 9 Innovasjon og infrastruktur
- 11 Berekraftige byar og samfunn
- 13 Stoppa klimaendringane
- 17 Samarbeid for å nå måla



Føresegner

Formål

Føresegner saman med plankart og temakart skal gi rammer for utviklinga av Varhaug sentrum. Eldre reguleringsplanar innanfor kommunedelplanområdet vil framleis gjelde så langt det ikkje er motstrid til kommunedelplanen, jf. plan- og bygningslova § 1-5. Hensikta er at Varhaug sentrum skal utviklast som ein attraktiv møteplass for alle, kor viktige fellesfunksjonar, byrom, møteplassar og grøntområde skal bidra til å skapa eit meir attraktivt sentrum. Desse føresegnene og retningslinjene viser til følgande, som er ein del av Kommunedelplanen for Varhaug sentrum:

Plankart

Temakart 1. Illustrasjonsplan

Temakart 2. Gjeldande reguleringsplanar

Temakart 3. Byggehøgder

Temakart 4. Aktive fasadar

Temakart 5. Parkering

Temakart 6. Gang- og sykkelveggar

Temakart 7. Eksisterande og nye møteplassar

Temakart 8. Offentleg grøntstruktur

Temakart 9. Trafikkflyt

Temakart 10. Kulturvern

Temakart 11a. Flaum og overvatn før etablering av undergang

Temakart 11b. Flaum og overvatn etter etablering av undergang

Estetisk rettleier, følger planforslaget som eige dokument.

Oppbygging av føresegner og retningslinjer

Tekst utan kursiv er juridisk bindande føresegner. Teksten inneheld både generelle føresegner som gjeld for fleire arealbruksformål, og særskilde føringar som er knytte til det enkelte arealbruksformålet.

Retningslinjer i kursiv er rettleiande for kommunen si saksbehandling. Retningslinjene dannar grunnlag for framtidig regulering.

Generelle føresegner

1.1. Verknad og rettsverknad av planen (pbl. §§ 11-5 og 11-6)

- 1.1.1. Kommunedelplan for Varhaug sentrum viser i hovudtrekk arealdisponeringa, samt rammer, føresetnadar og omsyn ved nye tiltak og ny arealbruk. Kommunedelplanen består av plankart, temakart, føresegner, retningslinjer, planomtale og handlingsprogram.
- 1.1.2. Føresegnene til arealdelen er saman med plankart og temakart juridisk bindande for framtidig arealbruk.
- 1.1.3. Kommunedelplanen for Varhaug sentrum skal leggjast til grunn ved forvalting og utbygging i planområdet.
- 1.1.4. Der det er konflikt mellom gjeldande planar og kommunedelplanen, går kommunedelplanen føre. Eldre reguleringsplanar gjeld der det ikkje er motstrid eller i dei tilfella der dei er utfyllande i forhold til kommunedelplanen.

1.2. Krav om detaljregulering (pbl. § 11-9, pkt. 1)

- 1.2.1. Det skal utarbeidast reguleringsplan for kvar delsonen i planen. Unntak gjeld der kommunen vurderer tiltaket som mindre endring, og tiltak i J1 og J2 knytt til ordinær drift, vedlikehald og mindre opprusting av jernbanen med tilhøyrande funksjonar.
- 1.2.2. Det skal utarbeidast reguleringsplan for delsonen 1A-E, 2, 3A-B, 4 og 5A-D. Unntak gjeld berre der kommunen vurderer tiltaket som mindre endring.
- 1.2.3. Reguleringsplanar for kvart delområde skal gjevast ei planavgrensing slik at viktige samanhengar vert avklara. Dette kan vera viktige samanhengar som gater, grøntstruktur, flomvegar og anna. Kommunen skal i kvart enkelt tilfelle vurdere kor stort område reguleringsplanen skal omfatta.
- 1.2.4. Alle planforslag skal gjera greie for tilgjenge for gåande og syklande.

1.3. Utgreiing av prosjektet sine kvalitetar

- 1.3.1. Tiltakshavar skal utarbeida eit skriv om kva kvalitetar prosjektet skal tilføra av meirverdi til omgjevnadane av estetisk, arkitektonisk og bruksmessig kvalitet. Tiltakshavar skal visa intensjonane sine med illustrasjonar, modellar eller tilsvarande.
- 1.3.2. Utkast med innleiande tankar skal takast med til oppstartsmøte for planforslag/ førehandskonferanse for byggesøknadar, og ferdige skriv leverast som vedlegg til byggesak og ei eventuell politisk behandling av detaljplan.

1.4. Bruk av utbyggingsavtalar (pbl. § 11-9 pkt. 2, jf. pbl. § 17-2)

- 1.4.1. Det kan inngåast utbyggingsavtale. Gjennom utbyggingsavtalen skal det sikrast at utbyggingsområde som ikkje oppfyller krav om leikeplassar og/eller parkering, bidreg i høve til opparbeiding av nye, og/eller kvalitetsheving av eksisterande uteareal og/eller

parkeringsplassar. Utbyggingsavtalar skal sikra at tiltak bidreg inn i opparbeiding av tilstøytande offentlege rom.

- 1.4.2. For meir informasjon om frikjøpsordning for parkering, sjå gjeldande kommuneplan for Hå kommune.

1.5. Folkehelse og universell utforming (pbl. §§ 3-1, pkt. f, 11-9, pkt. 5)

- 1.5.1. Arealplanlegginga i kommunedelplanen skal bidra til å fremma folkehelse, motverka sosiale skilnadar og førebygga kriminalitet. Reguleringsplanar skal gjera greie for verknad for folkehelse i planområdet og influensområdet.

Verkemiddel for å fremma folkehelse kan vera universell utforming, miljøfaktorar (støy og luftkvalitet), andre helsefremjande faktorar (tilgang til grøntareal, tilrettelegging for fysisk aktivitet og solforhold), kriminalitets- og ulykkesførebygging og tiltak for å utjamna sosiale helseskilnadar som t.d. felles møteplassar.

- 1.5.2. Prinsippa om universell utforming skal leggst til grunn i heile planområdet. Offentlege og private uteopphaldsareal skal leggst til rette for universelt tilgjenge. Trapper kan unntaksvis tillatast der det ikkje er mogleg å etablere trinnfri løysing grunna store eksisterande høgdeskilnadar i terrenget.

1.5.3. Støy

- a. Støyskjerming skal sikrast. Støyskjermveggar bør unngåast, men skal ha ei god estetisk utforming og ha eit grønt preg i tilfelle etablering.
- b. Miljøverndepartementet si retningslinje T-1442 eller nyare utgåve, gjeld for behandling av støy i planområdet, jf. §11-9, pkt. 6 i plan- og bygningslova.

1.6. Tekniske anlegg (pbl. §11-7, pkt. 2)

1.6.1. Vatn og avløp

- a. Overvatn skal filtrerast og/eller fordrygast på eigen grunn. Løysinga skal dokumenterast og godkjennast av kommunen i kvart enkelt tilfelle, jf. gjeldande VA-norm.
- b. Infrastrukturelle anlegg som trafo og liknande skal integrerast i bygningskroppen, og ikkje plasserast i grøntområde eller andre område som kan nyttast av gåande og syklande. Dei skal òg utformast på ein slik måte at dei ikkje skjemmer tilliggande areal.

1.6.2. Renovasjon

- a. Nedgravne avfallsløysingar skal brukast, og desse skal vera universelt utforma. Oppsamling under bakken skal løysast på eigen, eventuelt felles grunn. Løysinga må vera etablert før bruksløyve kan gjevast.

1.7. Barn og unge sine interesser (pbl. §§ 1-1, 11-9, pkt. 5)

- 1.7.1. Trafikksikring og barnetråkkregistreringar skal takast omsyn til i utarbeidinga av reguleringsplanar.

Generelle rekkefølgekrav

2.1. Rekkefølgekrav (pbl. § 11-9, pkt. 4)

- 2.1.1. Tiltak kan ikkje settast i verk før teknisk infrastruktur, grøntstruktur og samfunnsservice som mellom anna skule, trafikksikker skuleveg, veg, vatn og avløp er etablert eller sikra etablert.

Føresegn 10.2 viser delsonene i sentrum som er underlagt krav om rekkefølge ved utbygging. Kva for rekkefølgekrav som er gjeldande for delfelta går fram av 10.2.

Tiltak i høve 10.2 skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje i dei aktuelle delsonene.

- 2.1.2. Før rivingsløyve kan gjevast skal det ligga føre godkjent rammeløyve. Kommunen kan gi mellombels dispensasjon til anna bruk som offentleg uteopphaldsareal, til dømes hage, park og liknande.

Føresegner til plantema

3.1. Sentrumsavgrensing (pbl. §11-7, pkt. 1)

3.1.1. Sentrumsformål

- a. Sentrumsformåla, har underformåla bustad, kjøpesenter, detaljhandel, då særleg kundeintensiv detaljhandel, forretning, kontor, offentleg eller privat tenesteyting, kulturtilbod, hotell/overnatting, bevertning, nattklubb, og grøntstruktur. Det er ikkje tillate med industri- og lagerverksemdar, eller plasskrevjande næring. Det er heller ikkje tillate med tenesteyting som naturleg høyrer til plasskrevjande næring.
- b. I område med sentrumsformål skal bygningar ha publikumsretta funksjonar i fyrste etasje mot offentlege areal i sentrumskjernen, jf. Temakart 4. Aktive fasadar. Bueiningar skal ikkje etablerast i fyrste etasje mot offentleg areal.
- c. Etasjehøgda i fyrste etasje skal vera minimum 4 meter, og ha aktive fasadar.
- d. Eventuell utviding av kjøpesenter skal skapa eit meir utåtvend senter med tilknytning til, og som bidreg med utåtvend aktivitet til, den eksisterande sentrumsstrukturen. Fasadane skal brytast opp, inngangsparti skal plasserast strategisk mot viktige møteplassar og grøntstruktur. Innelukka kjøpesenter skal unngåast.

3.2. Sentrumssoner og bygningsstruktur (pbl. § 11-9, pkt. 5-6)

3.2.1. Kombinert bygge- og anleggsformål

- a. Innanfor område med dette formålet kan det vera bustadformål, arbeids- og kundeintensive næringsverksemdar. Meir detaljert formål er beskrive under spesifikke krav for delsoner.

3.2.2. Kvartalsstruktur

- a. Kvartalsstrukturen, jf. Temakart 1. Illustrasjonsplan, skal ivaretakast, styrkast og byggja opp under byrom med sine gater og møteplassar.

3.2.3. Bumiljø

- a. Ved etablering av nye bustadprosjekt skal varierte bygningstypar og bustadstorleiken vektleggast ut frå ei vurdering av bustadstrukturen i området som ligg omkring.
- b. I nye reguleringsplanar skal storleiken til bustadane vera minimum 45 m² BRA.
- c. Minimum 80% av bustadane skal vera større eller lik 50 m² BRA og ha 2 soverom.
- d. Det skal planleggast for fleire større og familievenlege bustadar i og nær sentrumsområda. Minimum 10% av bustadane skal ha 3 soverom.
- e. Det er ikkje tillate med einsidig orientering mot nord eller aust i einingar.
- f. Den indre garden i eit kvartal skal ha forholdet breidde=1,5 x fasadehøgde.

3.2.4. Krav til privat og felles uteoppfallsareal

- a. Utomhusareal/anlegg som skal vera tilgjengeleg for publikum skal vera universelt utforma, og koplast til overordna grøntstruktur/offentleg areal som vist i Temakart 8. Offentleg grøntstruktur.
- b. *Alle bueiningar skal ha eigna privat uteoppfallsareal på min. 8 m².*
- c. *Det skal vera minst 30m² felles uteoppfallsareal per bueining. Konsentrerte bustadprosjekt skal ha dette arealet samanhengande på bakkenivå, med minimum 6 meter avstand frå bustad til eigedomsgrensa. Leilegheiter skal ha dette arealet felles og mest mogleg samanhengande på bakkeplan eller på lokk.*
- d. *Det skal gjerast greie for plassering og utforming av uteoppfallsareal ved detaljregulering. Uteoppfallsareal som torg og møteplassar, skal ha ulik storleik og program (bl.a. leik), og henge saman med overordna grøntstruktur, og eksisterande og nye møteplassar, jf. temakart 7 og 8.*
- e. *Nye bustad-/leilegheitsprosjekt skal ha tilgang på ulike leikeplassfunksjonar, jf. tabell.*

Utforming av uteoppfallsareal

Type uteareal	Utløysast av	Dekker inntil	Min storleik	Anbefalt avstand
Møteplass for alle	4 bustadar	25 bustadar*	150 m ²	50 meter
Områdeleikeplass	25 bustadar	200 bustadar	1500 m ²	150 meter
Aktivitetsflate	150 bustadar	600 bustadar	2500 m ²	400 meter

* Dersom meir enn 25 bustadar, må storleiken auka med 6 m² pr. bustad.

- f. For sone 1 skal det vurderast ei frikjøpsordning for felles uteoppfallsareal for bygg som ligg inntil offentlege møteplassar. Dette gjeld areal ut over 16 m² felles uteoppfallsareal. Midlar frå ei slik frikjøpsordning skal nyttast til kjøp, utviding, eller oppgradering av nærliggande offentlege møteplassar.
- g. Uteoppfallsareal på lokk skal visast i eigen utomhusplan og utformast som grønttak. På uteoppfallsarealet skal det kunna plantast tre og større vegetasjon med plass til naudsynt jord og tilfredsstillande vekstforhold.
- h. Utomhusplan skal mellom anna innehalda plan for lyssetting, møblering, vegetasjon, overvasshandtering, skiltplan, funksjonar for leik og uteoppfall og tiltak som skjermar

for vind og vêr. Det skal nyttast materiale av høg kvalitet i uteopphaldsareal og i dekke. Desse skal harmonera med omkringliggende busetnad.

- i. Felles uteopphaldsareal skal ha varierte bruksmoglegheiter for alle aldersgrupper. Areal skal ha minimum 50% sol kl. 15 ved vårjamdøger og kl. 18 midtsommar. Det skal vurderast ei frikjøpsordning for uteopphaldsareal for bygg som ikkje ligg inntil offentlege møteplassar. Midla frå ei slik frikjøpsordning skal nyttast til kjøp, utviding, eller oppgradering av nærliggande felles uteopphaldsareal og/eller offentlege møteplassar.

3.3. Byggehøgder, utnytting og byggegrenser (pbl. § 11-9, pkt. 5-6)

- 3.3.1. Maks tillatne etasjehøgder jf. Temakart 3. Byggehøgder skal følgast.
- 3.3.2. I reguleringsplanar skal maks gesims- og mønehøgder visast med maks tillaten kotehøgd.
- 3.3.3. I område med «Sentrumsformål» skal høgda i fyrste etasje vera minimum 4 meter.
- 3.3.4. Maks etasjehøgd skal reknast frå næraste gate/fortau/plass. Det skal i reguleringsplanen vurderast kva som vert forstått som nærmaste gate/fortau/plass.
- 3.3.5. Byggegrenser skal fastsettast i reguleringsplanen ut frå flaumsituasjon, samanheng i gateløp, og tilpassing til omgjevnadane.
- 3.3.6. Det skal i tillegg til krava i pkt. 3.2.3. og 3.3.1. - 3.3.5 vera minimum 4,5 einingar pr. dekar, og minimum 70 % BRA. Maks utnyttingsgrad skal bestemmast i detaljreguleringsplan, og ta omsyn til pkt. 3.2 og 3.3.

3.4. Handel, næring og anna tenesteyting

I tråd med tilrådinga frå handelsanalysen skal innsatsen konsentrerast om eit meir avgrensa sentrum og det skal vektleggast synergieffektar mellom andre formål som kultur, service og tenesteyting. På same måte legg planen sine sentrumssoner og busetnadsstruktur til rette for bustadar og arbeidsplassar nær- eller i sentrum for å auke kundegrunnlaget for handel.

Etter kommuneplanen skal all detaljhandel etablerast innanfor sentrumsområda, berre nærbutikkar mindre enn 1000 m² kan plasserast utanfor sentrumsområda. Som ein konsekvens av eit meir kompakt sentrum vil kravet i kommuneplanen bidra til å styrka og konsentrera handelen i Varhaug sentrum, jf. kommuneplanen si føresegn 1.3.

Ved utbygging av sentrumsområdet skal det leggjast til rette for ulike publikumsretta handels- kontor- og serviceverksemder. Arbeidskraftintensive verksemder skal i hovudsak lokalisert i sentrumskjernen. Handel skal konsentrerast i sentrums-kjernen mellom dei to butikkssentera for å leggja til rette for auka kundegrunnlag og skapa eit meir attraktivt sentrum. Grunna nærleik til jernbanen tillatast det etablering av kontor og tenesteyting i sone 5. For delsonen 5A avgrensa til offentlig tenesteyting.

Butikkssenteret i nord fortset på dagens nivå, medan butikkssenteret i sør kan utvidast til å omfatta heile kvartalet for å gi eit utfyllande tilbod. Plasskrevjande handel skal

ikkje etablerast i sentrum. Planen opnar ikkje for handel på austsida av jernbanen og i delsonen 4. Ein av dei viktigaste strategiane er å unngå etablering av handel i desse områda, og slik styrka konkurransekrafta til sentrumskjernen gjennom å gjera det meir attraktivt å etablere seg sentralt.

3.5. Samferdsel og parkering (pbl. §11-9, pkt. 5)

3.5.1. Gatebruksplanar

- a. Ved regulering av gater skal det sjåast til nyare reguleringsplanar i nærleiken, og sikrast heilskaplege samanhengar.
- b. Material og utforming på gateløp skal framheva rørslene til fotgjengarar og syklistar, og bidra til reduksjon av biltrafikk og fart i sentrumskjernen.

3.5.2. Fylkesvegar

- a. Fylkesvegar skal planleggast for gåande, syklande, og motorisert ferdsel. Prioritering av trafikantgrupper og tverrsnitt skal avklarast gjennom reguleringsplan.

3.5.3. Gater og gangdrag

- a. Kommunale gater skal opparbeidast etter gjeldande «Vegnorm for Sør-Rogaland», mens for fylkesvegar skal vegnormalane («Håndbok N100» eller nyare utgåve) leggast til grunn. Gangsystemet skal utformast slik at fotgjengarar får eit samanhengande og tilrettelagt kvalitetstilbod.

3.5.4. Sykkelvegnett

- a. Det skal etablerast sykkelparkering ved kollektivtrafikknutepunkt og møteplassar, jf. Temakart 7. Eksisterande og nye møteplassar.
- b. Sykkelvegnettet skal gjennom planlegging og bygging sikrast ein heilskapleg standard og utformast i samsvar med tilrådingar i Sykkelhandboka («Håndbok 233» eller nyare utgåve) og Temakart 6. Gang- og sykkelvegar.

3.5.5. Parkering

- a. Følgande krav gjeld: Maks 1,5 parkeringsplassar per bueining. Maks 0,9 parkeringsplassar per 100 m² BRA for kontor, kjøpesenter, forretning og tenesteyting.
- b. Det skal planleggast for parkeringsetasjar under bakken innanfor kvar delsonen. Parkeringsetasjar skal i størst mogleg grad vera terrengtilpassa. For delsonen 1D skal parkeringsetasjar vera tilpassa både terreng og Varhaug sparebank jf. Temakart 10. Kulturvern.
- c. Minimum 30% av parkeringsplassane skal tilretteleggast med infrastruktur for ladepunkt for el-bilar.
- d. Frikjøpsordning skal nyttast som løysing der parkeringsetasje under bakken ikkje kan gjennomførast. Det kan vurderast frikjøp for gjesteparkering der det er parkeringsplassar for næring og handel på dagtid.
- e. Nærings- og bustadsparkering skal vera kvar for seg.
- f. Bilparkering skal ikkje vera til hinder for gode løysingar på uteopphaldsareal.

3.5.6. Sykkelparkering

- a. Minimum tal på sykkelparkeringsplassar per buening med BRA bustadareal er:

0 - 50 m ² BRA	51 - 100 m ² BRA	101 - 150 m ² BRA
2	3	4

- b. For publikumsretta verksemder skal det vera minimum 5 parkeringsplassar for sykkel per 100 m² BRA bygningsareal.
- c. Minst 50% av sykkelparkeringa skal plasserast nær hovudinngangen og vera overdekt.

3.6. Møteplassar og grøntstruktur (pbl. § 3-1, e-f, 11-7, pkt. 3, 11-9, pkt. 6)

3.6.1. Møteplassar og o_T1

- a. Møteplassar skal ha god form, vera universelt utforma, ha god samanheng med eksisterande og planlagd bystruktur og grøntstruktur, og i høgast mogleg grad vera skjerma for vind og vêr.
- b. Det skal nyttast materiale av høg kvalitet i møteplassar. Desse skal harmonera med omkringliggende busetnad.
- c. Møteplassar skal invitere til opphald for alle brukargrupper, og utformast med vekt på lek, tryggleik og attraktivitet, etter prinsippet om sambruksareal («shared space»). Møteplassar og omkringliggende bygg skal plasserast og formast slik at dei legg best mogleg til rette for byliv.
- d. Materiale og utforming på sambruksareal og uterom skal framheva rørsle til fotgjengarar og syklistar, og bidra til reduksjon av biltrafikk og fart i sentrumskjernen.
- e. Det skal vera tilstrekkeleg med overdekka, låsbare parkeringsplassar for sykkel i tilknytning til møteplassar.
- f. Bygningar som avgrensar o_T1 og tilliggande gater, jf. Temakart 4. Aktive fasadar, skal ha publikumsretta funksjonar i fyrste etasje mot desse områda. Dette kan vera funksjonar som servering og anna som bidreg til at folk besøker og oppheld seg på desse områda. Bygningane skal ha ei heilskapleg form- og volumoppbygging som bidreg til å understreke og forsterke gate- eller plassrommet. Alle fasadar skal utformast slik at dei vender seg mot gate- og plassrom.
- g. Funksjonar i tilliggande bygg rundt o_T-områda skal speglast i uteområdet framføre bygga, i form av uformelle møteplassar.

3.6.2. Retningslinjer for omsynssone H540, Grøntstruktur

- a. Omsynssone H540 skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikra ein passasje gjennom dei ulike delsonene, og til og frå tur- og friområde utanfor planområdet.
- b. Det skal arbeidast for å etablera grøne gang samband mellom eksisterande og nye møteplassar innanfor H540, jf. Temakart 8. Offentleg grøntstruktur.
- c. Møteplassar, turveg og område for lek skal ivaretakast og utviklast i samsvar med Temakart 6. Gang- og sykkelveg, Temakart 7. Eksisterande og nye møteplassar, og Temakart 8. Grøntstruktur.

- d. Areal innanfor området skal opparbeidast med samanhengande grønt preg.

3.7. Kulturvern (pbl. §§ 11-8, pkt. c, 11-9, pkt. 7)

- 3.7.1. Det er ikkje tillate å riva bygg som er regulerte til vern jf. Temakart 10. Kulturvern.

- 3.7.2. Omsyn til verneverdige bygg

- a. Nybygg som grensar til verneverdige bygningar skal vera i ein målestokk som tek omsyn til eigedoms- og busetnadsstrukturen, fasadelengder og detaljering. Høgder og avstandar skal understøtta den historiske busetnaden. Moderne tolking kan akseptera, men tiltaket sine arkitektoniske og estetiske kvalitetar med omsyn til den historiske busetnaden skal gjerast greie for. Utreiinga skal gjerast ved hjelp av illustrasjonar, snitt, 3d-modellar og liknande.

- 3.7.3. Retningslinjer for omsynssone H_570, Bevaring Kulturmiljø

- a. Byggesøknadar innanfor sona skal vurderast av lokal kulturvernavdeling før tiltak vert behandla av byggesak, og regional kulturminneforvaltning skal få høve til å uttala seg før det blir fatta endeleg vedtak i saka.
- b. Verna bygning jf. Temakart 10. Kulturvern skal ikkje endrast vesentleg. Bygget si hovudform, arkitektur, grunnflate, takform, møne- og gesimshøgde skal oppretthaldast.

Eventuelle tilbygg må tilpassast og vera underordna den bevaringsverdige busetnaden med omsyn til utforming.
- c. Nybygg som grensar til omsynssone H570 skal gjevast ei plassering og utforming med omsyn til storleik, form, materialval, detaljar, fargar og liknande som harmonerer med og vidarefører kvalitetar frå den eksisterande verneverdige strukturen.

3.8. Estetikk og utforming (pbl. §11-9, pkt. 6)

- 3.8.1. Skilt og reklame

- a. Skilt og reklameinnretningar skal tilpassast omgjevnadar og skala, slik at reklamen ikkje vert eit dominerande element i by rommet/bygget.
- b. Det er tillate med eitt skilt med verksemda sitt namn/logo per verksemd per fasade.
- c. Skilt og reklameinnretningar skal plasserast mellom 1. og 2. etasje eller på 1. etasje. I tillegg kan det tillatast eitt uthengskilt per verksemd per fasade som kan stikke maks 1 meter ut frå fasaden. Avstand frå skiltet sin underkant til bakken/fortau må vera minimum 2,40 meter.
- d. Det er ikkje tillate med skilt montert høgare enn bygget si gesimshøgde.

- 3.8.2. Estetikk

- a. Nye bygg og anlegg skal ha god estetisk utforming i samsvar med tiltaket sin funksjon og vera i samspel med omgjevnaden sin karakter og form. Det skal nyttast materialar av høg kvalitet. Bygg skal følgja prinsippa om bygningsstruktur vist i Temakart 1. Illustrasjonsplan.
- b. Det skal vera minst 1 fasadesprang kvar 15. meter, der bygningsvolumet ikkje har ei heilskapleg og arkitektonisk grunngjeven fasadeutforming.

- c. Eventuelle utstikk mot kommunale vegar må ha ei minimum fri høgde på 3,6 meter over fortau, med unntak for sone 1, der det skal vera minimum 4 meter fri høgde.
- d. Hjørnebygningar skal ha ei utforming som gir heilskaplege fasadar i begge retningar.
- e. Det skal leggjast vekt på terrengtilpassing, og i størst mogleg grad må ein unngå flatplanering og skjeringar. I skrått terreng skal bygg ha underetasje eller avtrappast over fleire plan for best mogleg terrengtilpassing.
- f. Det skal ikkje vera privat parkering, lager eller liknande privatiserande funksjonar inntil offentleg areal.

3.8.3. Aktive fasadar

- a. Funksjonsorienterte fasadar som i hovudsak består av trappetårn og svalgangar skal ikkje stikka ut frå fasaden, og er ikkje tillatne mot byrom med aktive og opne fasadar.
- b. Der det ikkje er krav om aktive eller opne fasadar skal funksjonar som trappetårn og svalgang underordna seg bygget og vera inntil maks 25% av fasaden si lengde.
- c. Parkeringsanlegg er ikkje tillate eksponert i fasaden mot hovudgater eller møteplassar.
- d. Alle bygg som er opne for publikum skal ha universelt utforma inngang. Skjemmande ramper er ikkje tillatne.

3.8.4. Vedlikehald

- a. Vedlikehald av eldre bygg skal skje i dialog med kommunen, både med omsyn til kulturvern og utforming av byggt tekniske konstruksjonar.

3.9. Klima og energi (pbl. §§ 11-8, pkt. a, 11-9, pkt. 6)

3.9.1. Overvatn og flaum

- a. Temakart 11 Overvatn og flaum viser område med potensiale for oppstuvning av vatn (urban flaum) og forslag til tiltak. Område utsett for oppstuvning av vatn eller urban flaum skal sikrast med følgjande tiltak i tråd med Temakart 11 a og b:
 - 1. Dimensjonerande faktor for handtering av overvatn og urban flaum skal vera 200-årsregn (sannsyn 1/200) med klimapåslag.
 - 2. Området vest for jernbanen innanfor planområdet skal sikrast med etablering av flaumveg på overflata i gatene Rådhusgata, Stasjonsvegen, Skrågata og halda fram over fv. 504. Det skal etablerast flaumveg vidare ned til Reiestadbekken. Flaumvegen skal trygt leia bort flaum- og overvatn utan for fare for skade på nedanforliggende eigedommar og byggverk.
 - 3. Området aust for jernbanen skal sikrast med ope fordrygingsmagasin langs Ånestadvegen og jernbanen. Dersom det ved nærare detaljering viser seg at fordrygingsmagasinet ikkje er tilstrekkeleg for dimensjonert situasjon, skal det etablerast flaumveg som held fram sørover frå fordrygingsmagasinet, langs jernbanen, fram til Reiestadbekken. Flaumvegen skal trygt leia bort flaum- og overvatn utan for fare for skade på nedanforliggende eigedommar og byggverk.

4. Framtidig undergang under jernbanen, plassert ved Rådhusgata, nytta som alternativ løysing eller i kombinasjon med tiltak i punkt 2. Undergangen skal kunna fungera som fordryingsmagasin og ev. flaumveg mellom aust- og vestsida av jernbanen. Det blir tillate etablert flaumrøyr under bakken frå undergangen, gjennom Skrågata, og vidare ut av planområdet og flaumveg sør for fv. 504. Flaumrøyrret skal fortsetja i flaumvegen sør for fv. 504.
 5. Overvasstiltak i planområdet (røyr under bakken) må leggjast til rette slik at ev. framtidig undergang under jernbanen kan brukast som fordryingsmagasin.
 6. Før utbygging kan skje skal flaumveg for områda aust og vest for jernbanen vera etablerte eller sikra etablerte. Konsekvensar for vassdrag og område som vert påverka av flaumveg skal utgreiast.
 7. Mellombelse og alternative løysingar for å handtera overvatn og flaum kan vurderast ved regulering og/eller i byggesak. Slike løysingar blir berre tillatne i tilfelle der det kan dokumenterast at etablering av hovudløysing (beskrive i punkt 1, 2 og 3 ovanfor) er etablert eller sikra etablert, eller det kan dokumenterast andre måtar å unngå at område blir utsette for overvatn eller urban flaum ved nedbør dimensjonert i tråd med punkt 1 ovanfor.
- b. Ved regulering og utbygging i planområdet må det dokumenterast korleis overvasshandtering og flaumsikring blir utført/sikra i tråd med intensjonen og hovudprinsippa i planen for handtering av overvatn og urban flaum.
 - c. Bygningar og anlegg ved flaumvegar skal utformast og gjerast greie for slik at tilstrekkeleg tryggleik vert oppnådd.
 - d. Det er krav om blågrøn faktor med utgangspunkt i rettleiaren «Blågrønn faktor – Veileder byggesak» for byggeprosjekt og offentlege gater og vegar. Dette skal avklarast i reguleringsplan og dokumenterast i byggesak.

Blågrøn faktor vil bidra til å sikra at areal for den blågrøne strukturen blir teken vare på i byggesaksprosjekt.

Blågrøn faktor kan blant anna bidra til å:

Dempa skadar frå kraftigare og meir nedbør, berekraftig overvasshandtering, fremma økologiske og estetiske kvalitetar, utvikla jordsmonnet, betra mikroklima, vass- og luftkvalitet, og leggja til rette for betre uterom.

- 3.9.3 Overvatn skal nyttast som eit positivt element i bymiljøet. Bruk av «grøne tak» og liknande materialar i takflater skal vurderast for handtering av overvatn.

3.10. Samfunnstryggleik

- 3.10.1 Der det gjennom ROS-analyse, flaumkartlegging og/eller konsekvensutgreiing er vist utfordringar eller at det må gjerast tiltak for det aktuelle området, skal løysingar dokumenterast i reguleringsplan eller byggesak.

Føresegner til dei ulike sentrumssonene

Tittel:

H540 – Omsyn grøntstruktur

Formål:

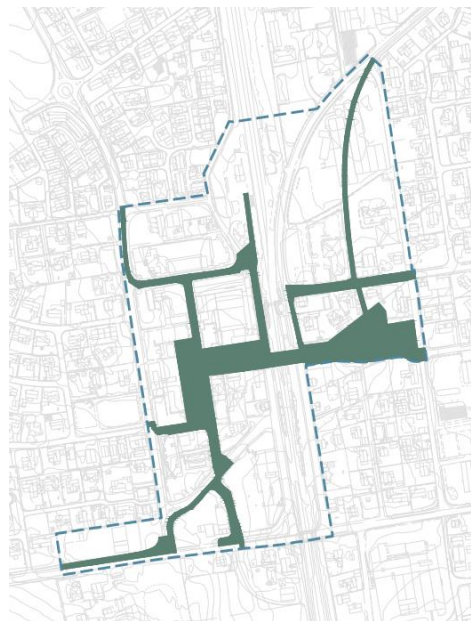
Omsynssoner

Arealstorleik:

Ca. 23 daa

Beskriving:

Gjennomgåande omsynssone som koplar dei ulike delsonene saman, tek vare på viktige møteplassar og vidarefører omkringliggande grøntstruktur.



4.1. Føresegner til delsoner

4.1.1. Generelle ovannemnde føresegner gjeld òg for delsoner.

5. Sone 1 Sentrum

Tittel:

Sone 1

Formål:

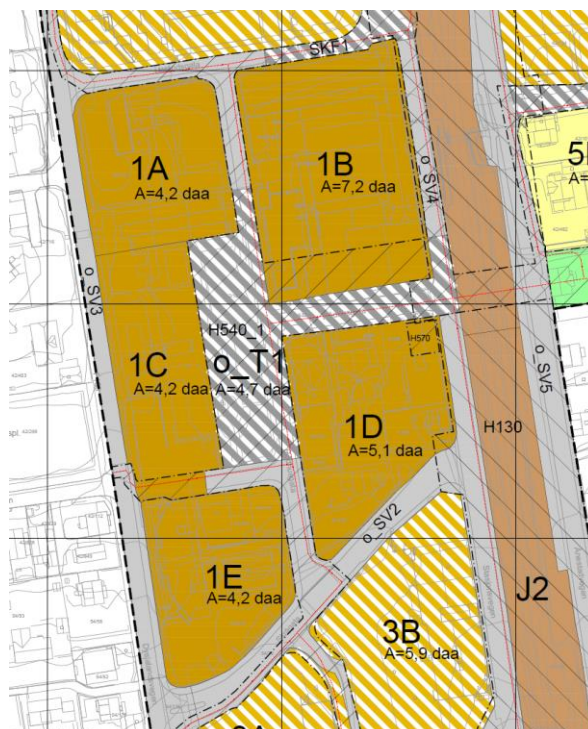
Sentrumsformål

Arealstorleik:

Ca. 37 daa

Beskriving:

Sentrumsområdet er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan. Sentrumskjernen er konsentrert mellom dei to butikksentra med rådhuset sentralt plassert i midten. Dagens arealbruk er detaljhandel, torg, grøntområde, bustad, kontor og jernbanestasjon. Området er foreslegde behalde som sentrumsformål



5.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 5.1.1. Det skal utarbeidast overordna utomhusplan som viser tilkopling til gjennomgåande grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal og foreslegne møteplassar viste i Temakart 7 og 8.
- 5.1.2. Fasadelengdane i fyrste etasje skal vera aktive og ha minst 60% gjennomsiktige flater.
- 5.1.3. Bygningar skal ha opne fasadar og publikumsretta funksjonar i fysteetasje mot viktige byrom som vist i Temakart 4. Aktive fasadar.
- 5.1.4. Kvar næringsetablering skal ha minst ein separat inngang frå offentleg areal.

5.2. Spesifikke krav for dei ulike delsonene innanfor sone 1

- 1A
 - a. Det skal/kan byggast offentlege parkeringsanlegg innanfor delsona med innkøyring frå Dysjalsvegen nord for rådhuset.
 - b. Bygg skal utformast med småskalapreg rundt eit grønt kvartalsrom.
- 1B
 - a. Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for SKF1 som sikrar tilkopling til overordna grøntstruktur og forbindelse mellom Uelandsgata/Stasjonsvegen og jernbanestasjonen.
 - b. Det skal utarbeidast utomhusplan som viser tilkopling til overordna grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal og foreslåtte møteplassar vist i Temakart 7 og 8.
 - c. Bygg skal utformast med småskalapreg rundt eit grønt kvartalsrom.
- 1C
 - a. Det skal/kan byggast offentlege parkeringsanlegg innanfor delsona. Innkøyring frå Dysjalsvegen sør for rådhuset kan vurderast.
 - b. Det skal utarbeidast ein detaljreguleringsplan som rettar seg etter utomhusplan på område o_T1.
- 1D
 - a. Ved påbygg på, eller ved ny busetnad som grensar til omsynssone H570 skal forma tilpassast eksisterande historisk busetnad/miljø.
 - b. Det skal opparbeidast flaumveg i samsvar med Temakart 11. Flaum og overvatn.
- 1E
 - a. Det skal opparbeidast flaumveg i samsvar med Temakart 11. Flaum og overvatn.
- o_T1
 - b. Det skal utarbeidast ein heilskapleg utomhusplan over området som viser korleis det kan aktiviserast mot tiliggjande funksjonar, og kva funksjonar uteopphaldsarealet skal innehalda. Minst 25% av området skal utformast med parkpreg. Området elles skal ha stort innslag av blå?grøne element. Område som skal vera tilgjengelege for biltrafikk skal utformast etter prinsippa for shared-space.
 - c. o_T1 skal utformast og tilrettelegast slik at arrangement med større folkemengder kan gjennomførast. o_T1 skal kunna nyttast som møteplass, kultur- og fritidsarena.

- d. Det skal opparbeidast flaumhandtering for ny undergang i samsvar med Temakart 11. Flaum og overvatn.

Sone 2 Sentrum nord

Tittel:

Sone 2 + J1

Formål:

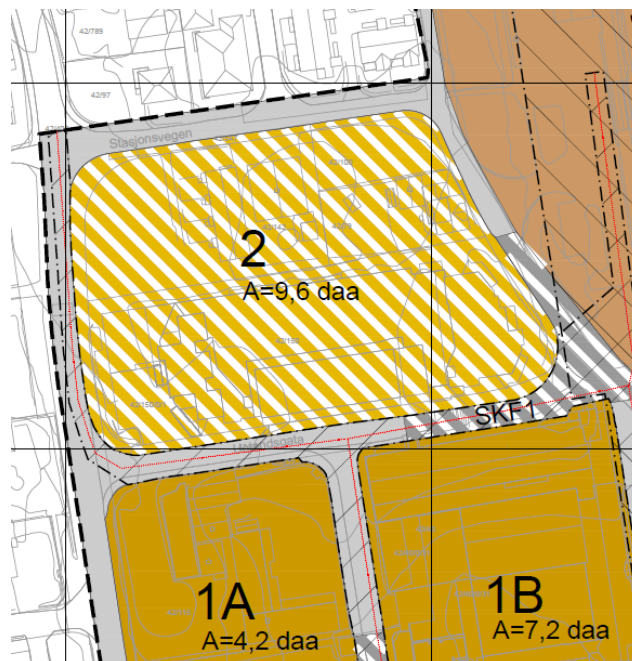
Kombinert bygge- og anleggsformål med underformål bustad og forretning og jernbaneformål.

Arealstorleik:

Ca. 10 daa

Beskriving:

Området ligg i nordleg ytterkant av det som er definert som Varhaug sentrum, rett vest for jernbanestasjonen. Området er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan, og blir endra til kombinert bygge- og anleggsformål. Dagens arealbruk, bustad og næring, skal vidareførast.



6.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 6.1.1. Det skal utarbeidast overordna utomhusplan som viser tilkopling til gjennomgåande grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal.
- 6.1.2. Det skal utformast og visast samspel mellom gater og omkringliggende funksjonar. Innhald i bygg skal speglast ut i Uelandsgata.
- 6.1.3. Bygningar skal ha opne fasadar og publikumsretta funksjonar i fysteetasje mot viktige byrom som vist i Temakart 4 Aktive fasadar.

6.2. Spesifikke krav for sone 2

- 6.2.1.
 - a. Fasadar mot Uelandsgata skal vera aktive i fyrste etasje mot gate. Tette veggjar i heile fasaden vert ikkje tillatne.
 - b. Det skal utarbeidast detaljreguleringsplan for SKF1 som sikrar tilkopling til overordna grøntstruktur og forbindelse mellom Uelandsgata/Stasjonsvegen og jernbanestasjonen.

Sone 3 Sentrum sør

Tittel:

Sone 3 + J2

Formål:

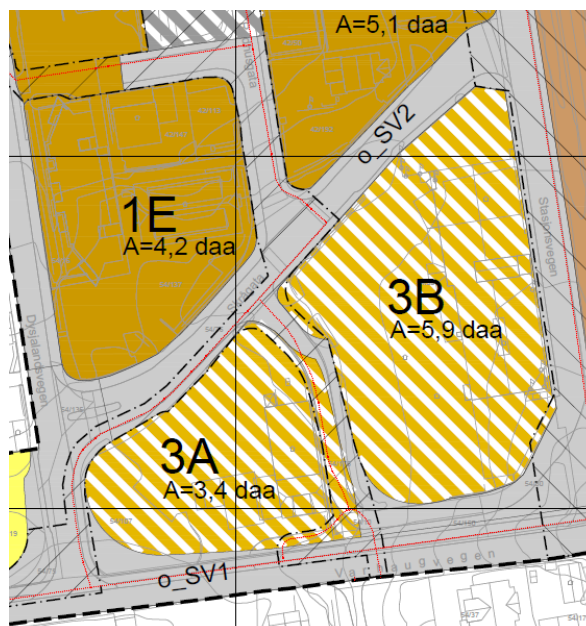
Kombinert bygge- og anleggsformål med underformål bustad, næring, forretning og kontor, og jernbaneformål.

Arealstorleik:

Ca. 13 daa

Beskriving:

Området ligg lengst sør-aust i planområdet. Området er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan, og vert endra til kombinert bygge- og anleggsformål. Dagens arealbruk er næring. Området er foreslått omdisponert til bustad/forretning/kontor.



7.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 7.1.1. Det skal utarbeidast overordna utomhusplan som viser tilkopling til gjennomgåande grøntstruktur og opparbeiding av felles uteoppholdsareal og foreslåtte møteplassar vist i Temakart 7 og 8.
- 7.1.2 Det skal utformast og visast samspel mellom gate/møteplass og omkringliggende funksjonar. Innhald i bygg skal speglast ut i Skrågata.
- 7.1.3 Bygningar skal ha opne fasadar og publikumsretta funksjonar i fyrste etasje mot viktige byrom som vist i Temakart 4 Aktive fasadar.

7.2 Spesifikke krav for dei ulike delsonene innanfor sone 3

- 3A
 - a. Bygg med fasade mot Skrågata skal ha aktive fasadar i fyrste etasje som vender ut mot gata. Tette veggjar i heile fasaden vert ikkje tillatne.
 - b. Nye bygningar skal ivareta kvartalsstrukturen.
 - c. Nye bygningar skal fokusera på å optimalisera uterom og sikra gode solforhold.
 - d. Bensinstasjon er tillate. Ved regulering til anna formål enn bensinstasjon skal inn/utkøyrse til fv. 504 stengast.
 - e. Det skal opparbeidast flaumveg i samsvar med Temakart 11. Flaum og overvatn.

- 3B
- a. Bygg med fasade mot Skrågata skal ha aktive fasadar i fyrste etasje som vender ut mot gata. Tette veggar i heile fasaden vert ikkje tillatne.
 - b. Det tillatast byggehøgde på inntil 3 etasjar i vest og inntil 4 etasjar i aust langs Stasjonsvegen.
 - c. Nye bygningar skal ivareta kvartalsstrukturen.
 - d. Det skal opparbeidast flaumveg i samsvar med Temakart 11. Flaum og overvatn.

Sone 4 Reiestad nord

Tittel:

Sone 4

Formål:

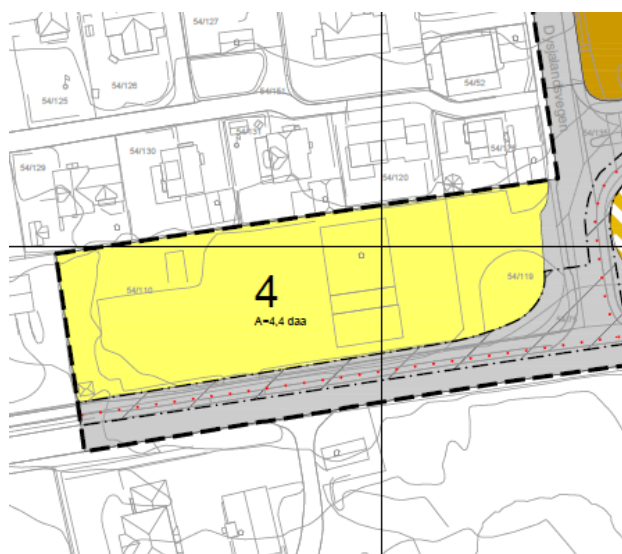
Bustad

Arealstorleik:

Ca. 6 daa

Beskriving:

Området ligg lengst sør-vest i planområdet, langs fv. 504. Området er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan, og dagens arealbruk er næring. Dette endrast til bustad i kommuneplan og planleggast for bustad med høg utnytting.



8.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 8.1.1. Det skal utarbeidast overordna utomhusplan som viser tilkopling til gjennomgåande grøntstruktur og opparbeiding av felles uteoppholdsareal og foreslegne møteplassar vist i Temakart 7 og 8.
- 8.1.2. Det skal utformast og visast samspel mellom gate/møteplass og omkringliggande funksjonar. Innhald i bygg skal speglast ut i gate/møteplass.

8.2. Spesifikke krav for sone 4

- 8.2.1. a. Det skal takast omsyn til nærliggande bustadbygg med vektlegging på å optimalisera uteområde, sikra gode fasadar og utvikla attraktivt bustadområde.
- b. Det tillatast byggehøgde på inntil 2 etasjar i vest, gradvis aukande til 4 etasjar i aust.
- c. Det skal opparbeidast flaumveg i samsvar med Temakart 11. Flaum og overvatn. Flaumveg må kryssa fv. 504.

Sone 5 Sentrum aust

Tittel:

Sone 5

Formål:

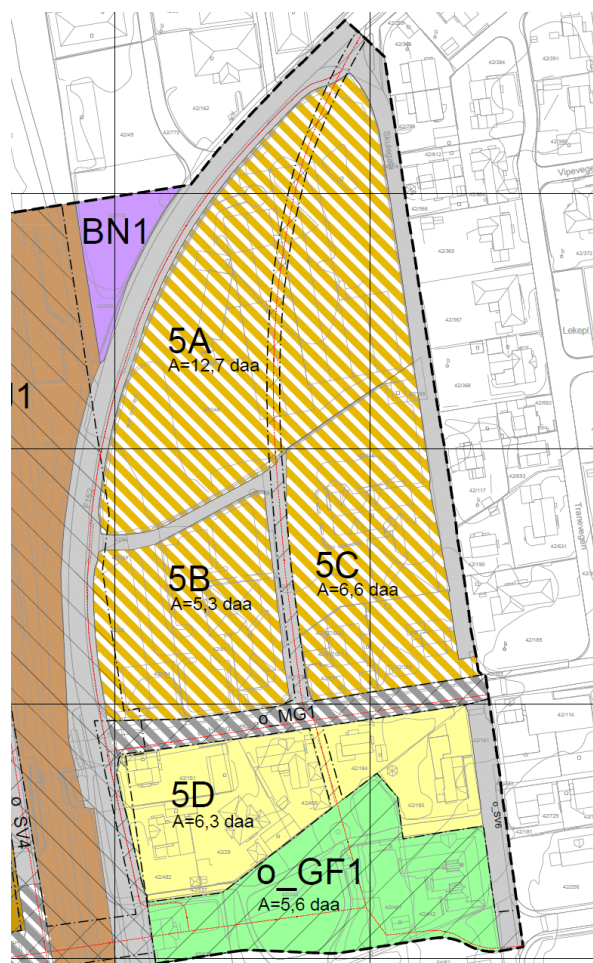
Bustad, park og kombinert bygge- og anleggsformål med underformål bustad, kontor og offentlig eller privat tenesteyting.

Arealstorleik:

Ca. 44 daa

Beskriving:

Området ligg nord-aust i planområdet på austsida av jernbanen. Området er definert som næring, offentlig eller privat tenesteyting, bustad, sentrum og friområde i gjeldande kommuneplan. Dagens arealbruk er industri, legesenter, bedehus, bustad, næring og friområde. Området endrast til bustad, kombinert bygge- og anleggsformål og park. Underformål vert bustad, kontor/tenesteyting og park. I delsonen 5A tillatast det ikkje privat tenesteyting.



9.1 Krav til detaljreguleringsplan:

- 9.1.1. Det skal utarbeidast overordna utomhusplan som viser tilkopling til gjennomgåande grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal og foreslegne møteplassar vist i Temakart 7 og 8.
- 9.1.2. Det skal utformast og visast samspel mellom gate/møteplass og omkringliggende funksjonar. Innhald i bygg skal speglast ut i gate/møteplass.
- 9.1.3. Grøntstruktur skal knytast opp mot park i o_GF1 og viktige målpunkt som vist i Temakart 7 og 8.

9.2. Spesifikke krav for dei ulike delsonene innanfor sone 5

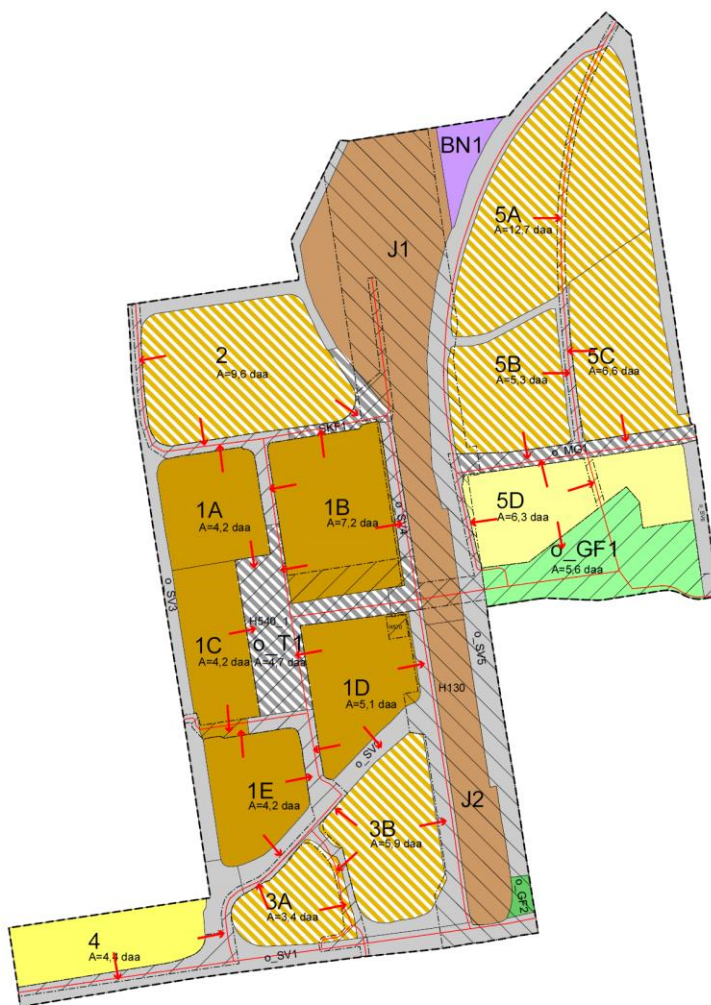
- 5A
 - a. Omsynssone H540 skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikra ein passasje vidare til friområde utanfor planområdet.
 - b. Bygg skal utformast med småskalapreg rundt eit grønt kvartalsrom. Det tillatast ei byggehøgde på inntil 2 etasjar langs Ånestadvegen i nord aukande til inntil 4 etasjar lengst sør. Større volumetrykk inntil 4 etasjar er elles kun tillatne langs Skulegata.

- 5B a. Omsynssone H540 skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikra ein passasje vidare til friområde utanfor planområdet.
- 5C a. Omsynssone H540 skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikra ein passasje vidare til friområde utanfor planområdet.
- 5D a. Omsynssone H540 skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikra ein passasje vidare til friområde utanfor planområdet.
- O_GF1 a. Det skal utarbeidast ein heilskapleg utomhusplan saman med o_T1 som viser kryssing av jernbanespor ved undergang eller bru for fotgjengarar og syklistar.

Rekkefølgekrav for delsoner

10.1. Prinsipp for rekkefølgekrav til dei ulike delsonene

- Det er krav om heilskapleg regulering innanfor kvar av delsonene.
- Bygningar skal bidra til omgjevnadene i form av offentlege areal.
- Utbyggjar skal utarbeida gatebruksplanar og utomhusplanar for tiliggjande del av offentlig område og gjennomgåande grøntstruktur.
- Utbyggingar på vest- og austsida av jernbanen skal handtera overvatnet og urban flaum på den respektive sida.
- Utbyggjar skal bidra med ein forholdsmessig del i opparbeidinga av desse.

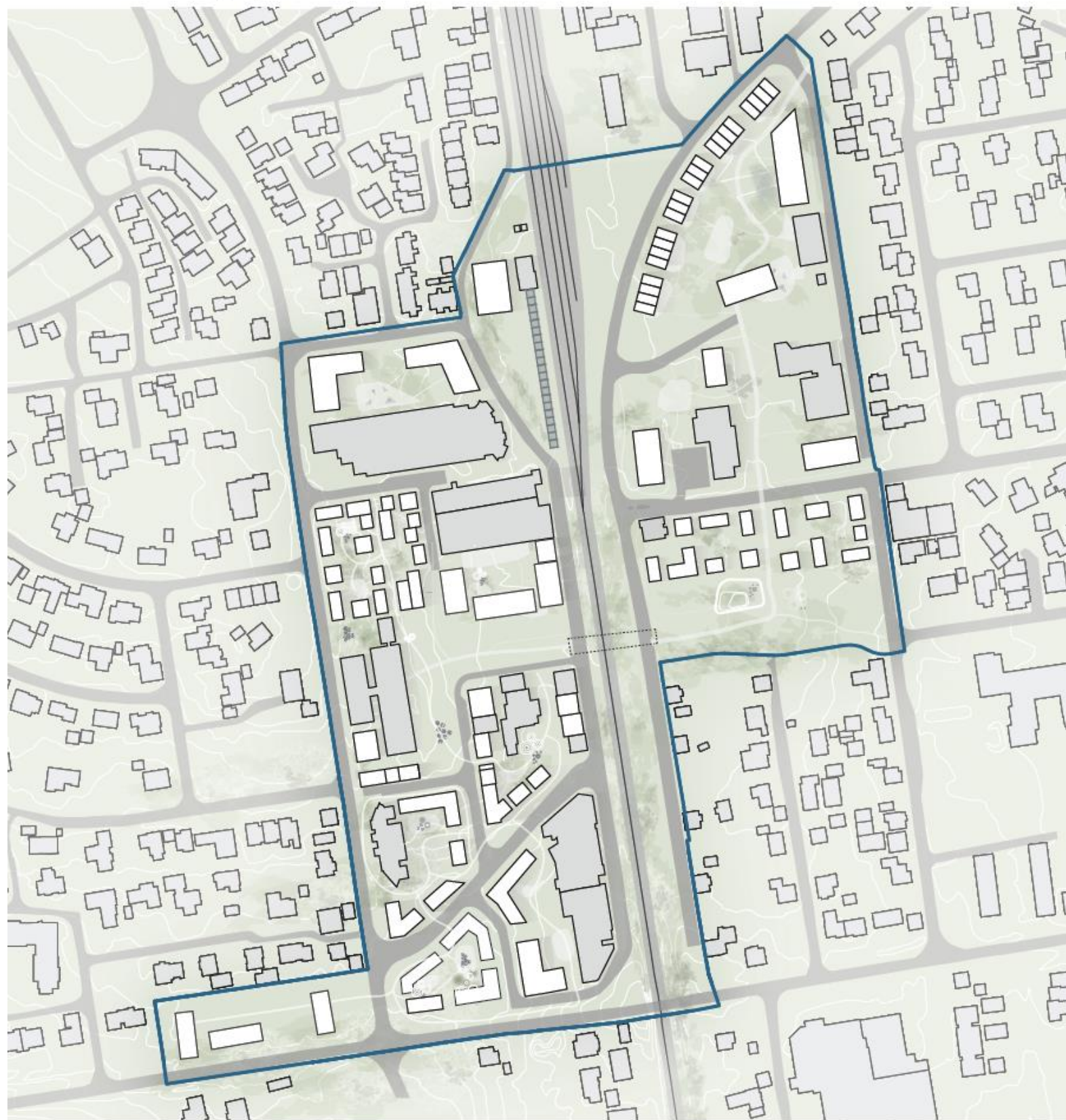


10.2. Rekkefølgekrav til dei ulike delsonene (pbl. § 11-9, pkt. 4)

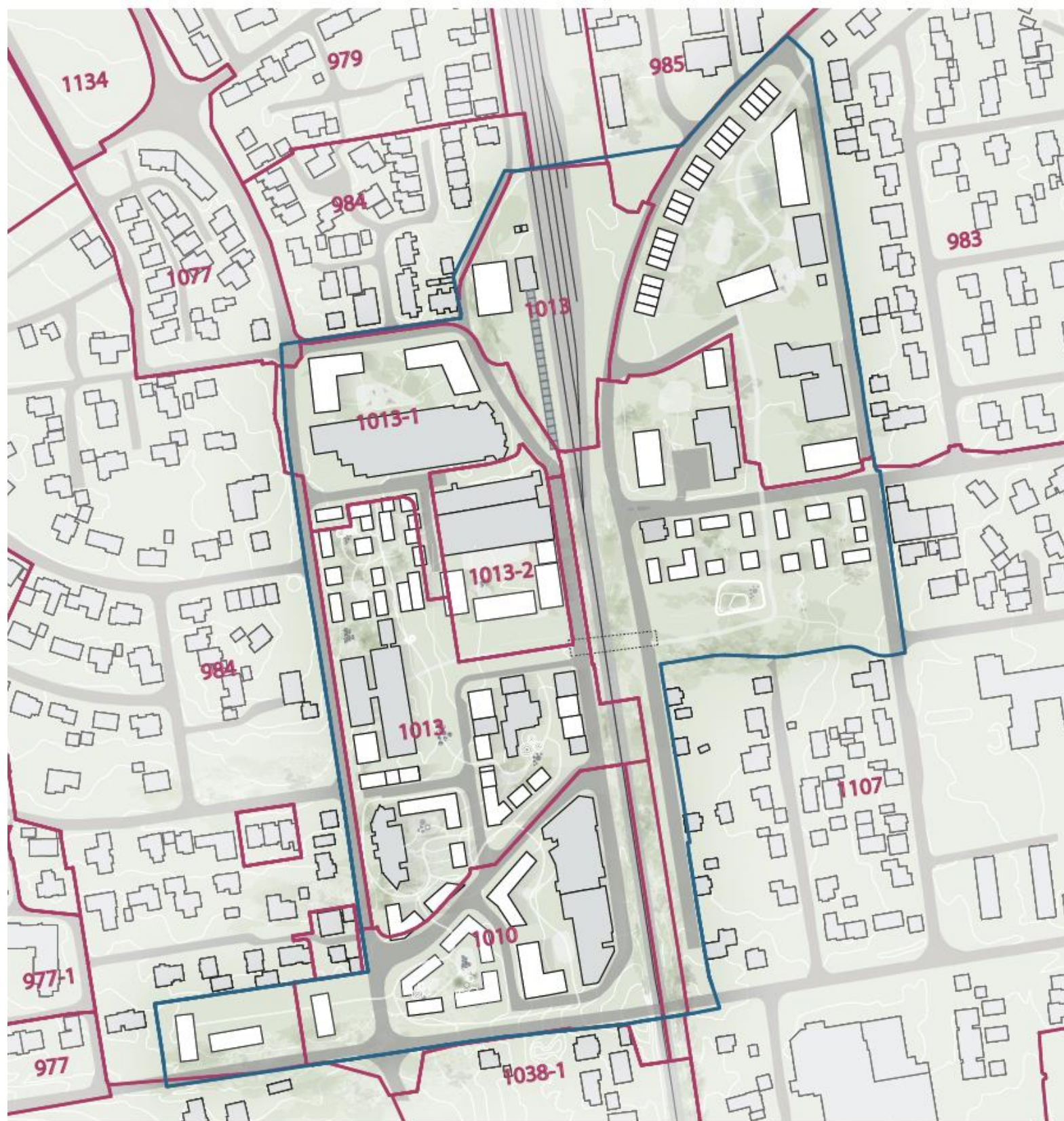
- | | | |
|--------|--------------------------------|---|
| 10.2.1 | 1B,
2 | <p>a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det utarbeidast ein gatebruksplan for SKF1. Delen av SKF1 som ligg i Uelandsgata skal opparbeidast som gågate. Delen av SKF1 som ligg i Stasjonsvegen skal opparbeidast som «shared space» med sikker kryssing mellom Stasjonsvegen og J1. Tiltaka skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje.</p> <p>b. Ved regulering eller utbygging av delsonene skal hindringar i SKF1 som handlevognskur og murar som hindrar sikt fjernast. Tiltaka skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje.</p> |
| 10.2.2 | 1A,
1B,
1C,
1D,1
E | <p>a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det utarbeidast ein gatebruksplan/utomhusplan for o_T1. Tiltaka skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje.</p> |
| 10.2.3 | J1,
J2 | <p>a. Ved tiltak som fører til at eksisterande undergang ikkje kan nyttast, skal ny jernbanekryssing for gåande og syklande regulerast mellom Rådhusgata og friområdet aust for jernbanen. Jernbanekryssing skal vera etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje.</p> <p>b. Ved tiltak som fører til at eksisterande bru på fv. 504 ikkje kan nyttast skal det regulerast ny jernbanekryssing av fv. 504 for motorisert ferdsel, gåande og syklande. Jernbanekryssing skal vera etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje.</p> |
| 10.2.4 | 3A,
3B | <p>c. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det utarbeidast ein gatebruksplan/utomhusplan for gjennomgåande grøntstruktur og gang- og sykkelveg til kryssing av fv. 504 mellom delsonene til Skrågata. Tiltaka skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje.</p> |
| 10.2.5 | 5A,
5B,
5C,
5D | <p>a. Ved regulering eller utbygging av delsonene skal det utarbeidast ein utomhusplan for o_GF1. Tiltaka skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje.</p> <p>b. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det utarbeidast gatebruksplan/utomhusplan for MG1. Tiltaka skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje.</p> |

- 10.2.6 2, a. Følgande tiltak skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje:
- 1A, - Flaumvegar på vestsida av jernbanen i tråd med temakart 11 og pkt. 3.9.1.
- 1B, - Ev. flaumrøyr frå Rådhusgata / framtidig undergang, gjennom Skrågata og
- 1C, ut av planområdet.
- 1D,
- 1E,
- 3A,
- 3B,
- 4
- BN1, b. Følgande tiltak skal vera etablerte eller sikra etablerte før utbygging kan skje:
- 5A, - Flaumvegar og overvassmagasin på austsida av jernbanen i tråd med
- 5B, temakart 11 og pkt. 3.9.1.
- 5C, - Ev. flaumrøyr frå Rådhusgata / framtidig undergang, gjennom Skrågata og
- 5D ut av planområdet, jf. temakart 11 og pkt. 3.9.1.

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 1. Illustrasjonsplan



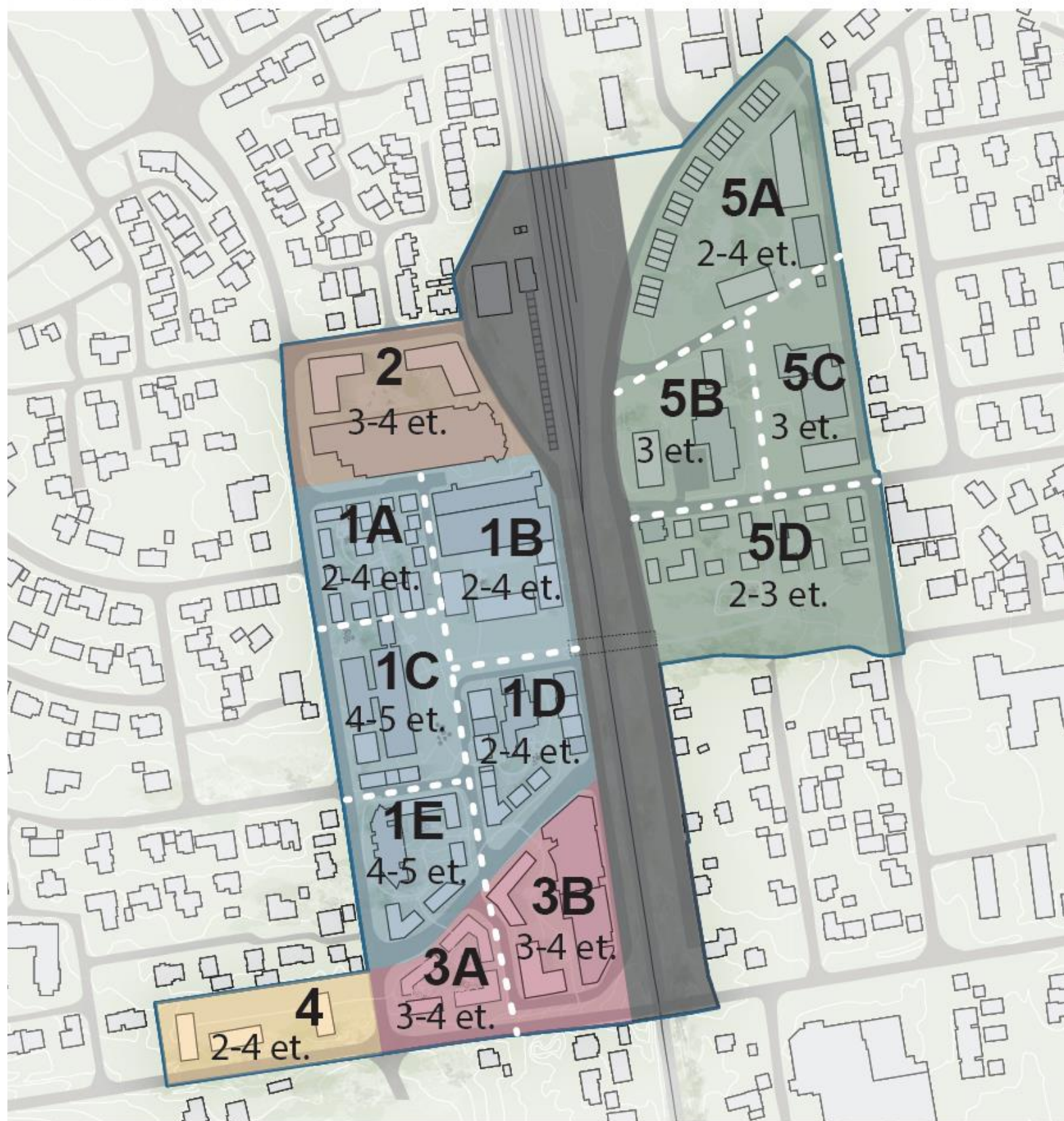
Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 2. Gjeldande reguleringsplanar



Plan nr.	Namn	Vedtak
983	Varhaug øst	09.10.1980
984B	Varhaug sentrum	17.11.2009
1010-1A	Varhaug sentrum	19.04.2005
1010A-2	Veganlegg i østre del av Varhaug sentrum sør med del av fv. 504	13.12.2018
1010A-3	Varhaug sentrum sør, krysset fv.504 Varhaugvegen - fv.153 Dysjalsvegen	15.10.2020

Plan nr.	Namn	Vedtak
1013	Varhaug sentrum nord	18.04.2002
1013-1	Varhaug sentrum nord, område A	21.04.2009
1013-2	Varhaug sentrum nord, felt F	16.02.2012
1107	Område ved Varhaug skule	06.06.2014

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 3. Byggehøgder



Sone 1



Sone 2



Sone 3



Sone 4



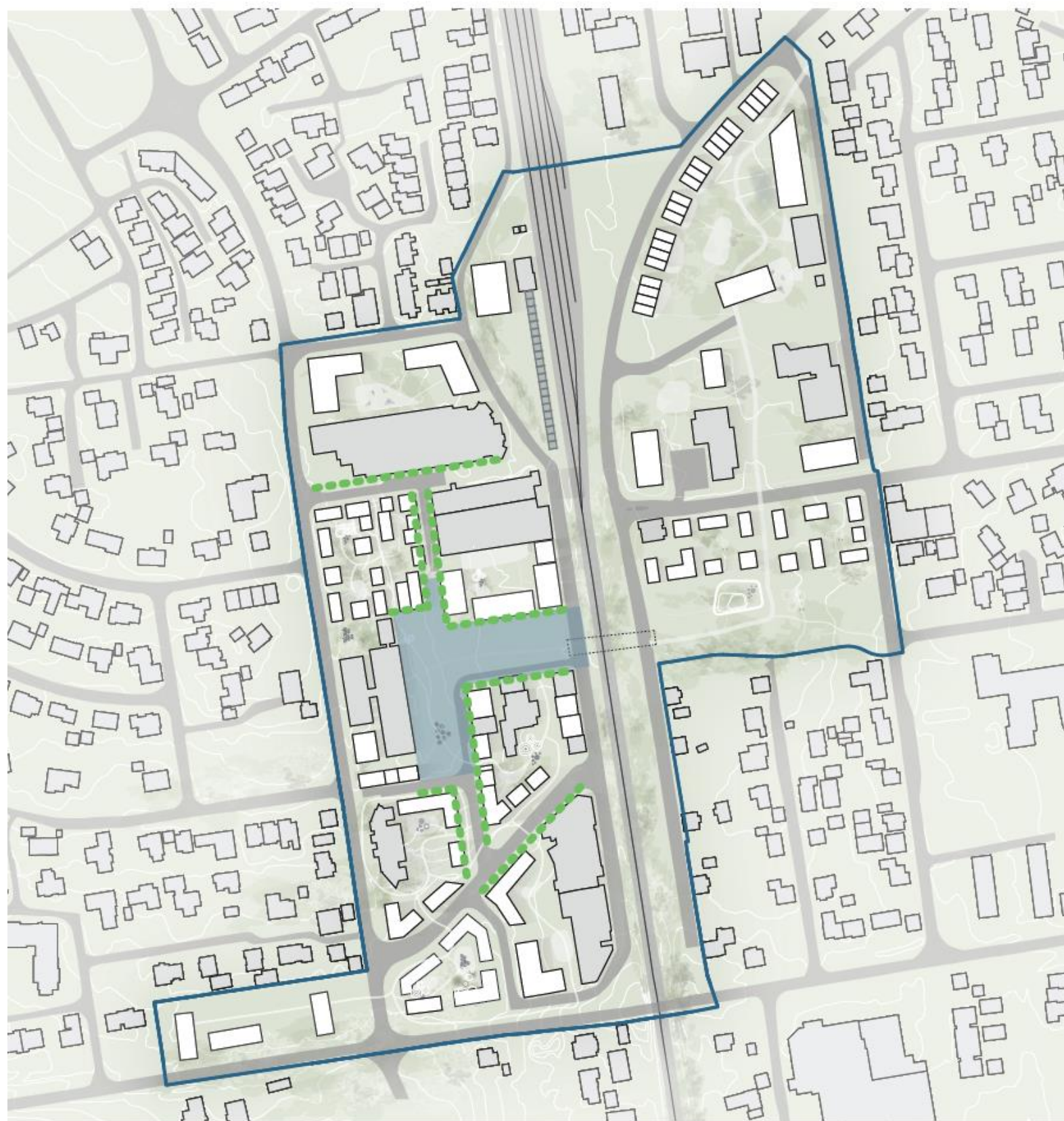
Sone 5



Jernbane

Maksimal byggehøgde foreset bygg plassert i tråd med illustrasjon i "Estetisk rettleiar Varhaug sentrum".

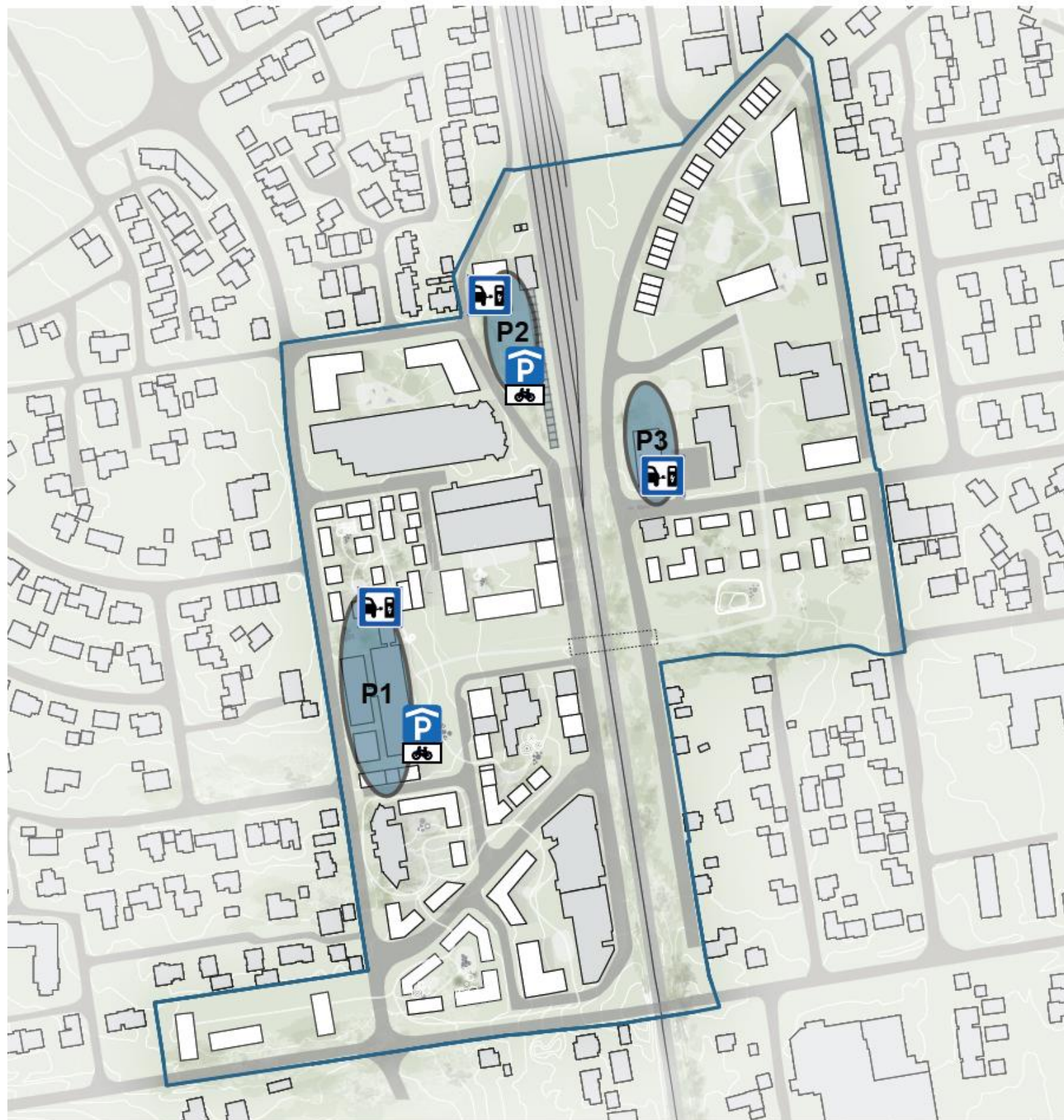
Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 4. Aktive fasadar



..... Aktive fasadar

Byrom/torg/park

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 5. Parkering



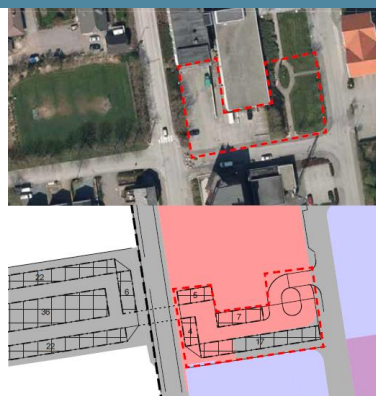
-  Offentleg parkering
-  Sikker sykkelparkering
-  Parkering med elbillading

Vurdering

I gjeldande kommuneplan er det krav om minst ein parkeringsplass per 100 m² i alle bygg i sentrumsområde. Minst 50 prosent av parkeringsbehovet skal dekkast i underetasje, eventuelt gjennom frikjøp. Kommuneplan 2014-2028 seier også at deler av parkeringa skal dekkast ved bygging av underjordiske anlegg. Kommuneplanen har andre krav til område utanfor det som er definert som sentrum i kommuneplanen. For Varhaug sentrum gjeld dette sone 5. Dersom talet parkeringsplassar per innbyggjar skal vera konstant vil det vera etterspurt ca. 150 ekstra plassar i 2040. Då parkeringsdekninga i Varhaug sentrum er høg samanlikna med andre tettstader vil det sannsynlegvis ikkje vera naudsynt å etablera alle 150 plassane.

Område	Dagens kapasitet	Potensiale
P1	ca. 67	ca. 240
P2	ca. 52	ca. 170
P3	ca. 65	ca. 85

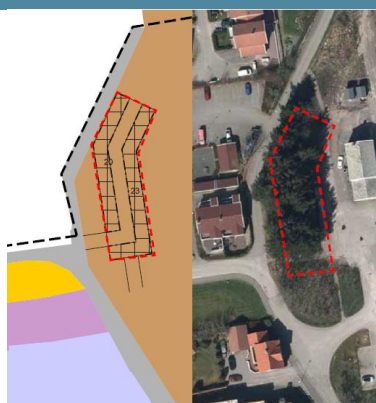
P1 Området sør for rådhuset



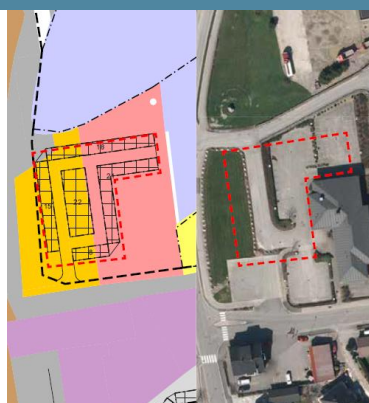
P1 Området nord for rådhuset



P2 Området ved stasjonen



P3 Området ved helsekvartalet



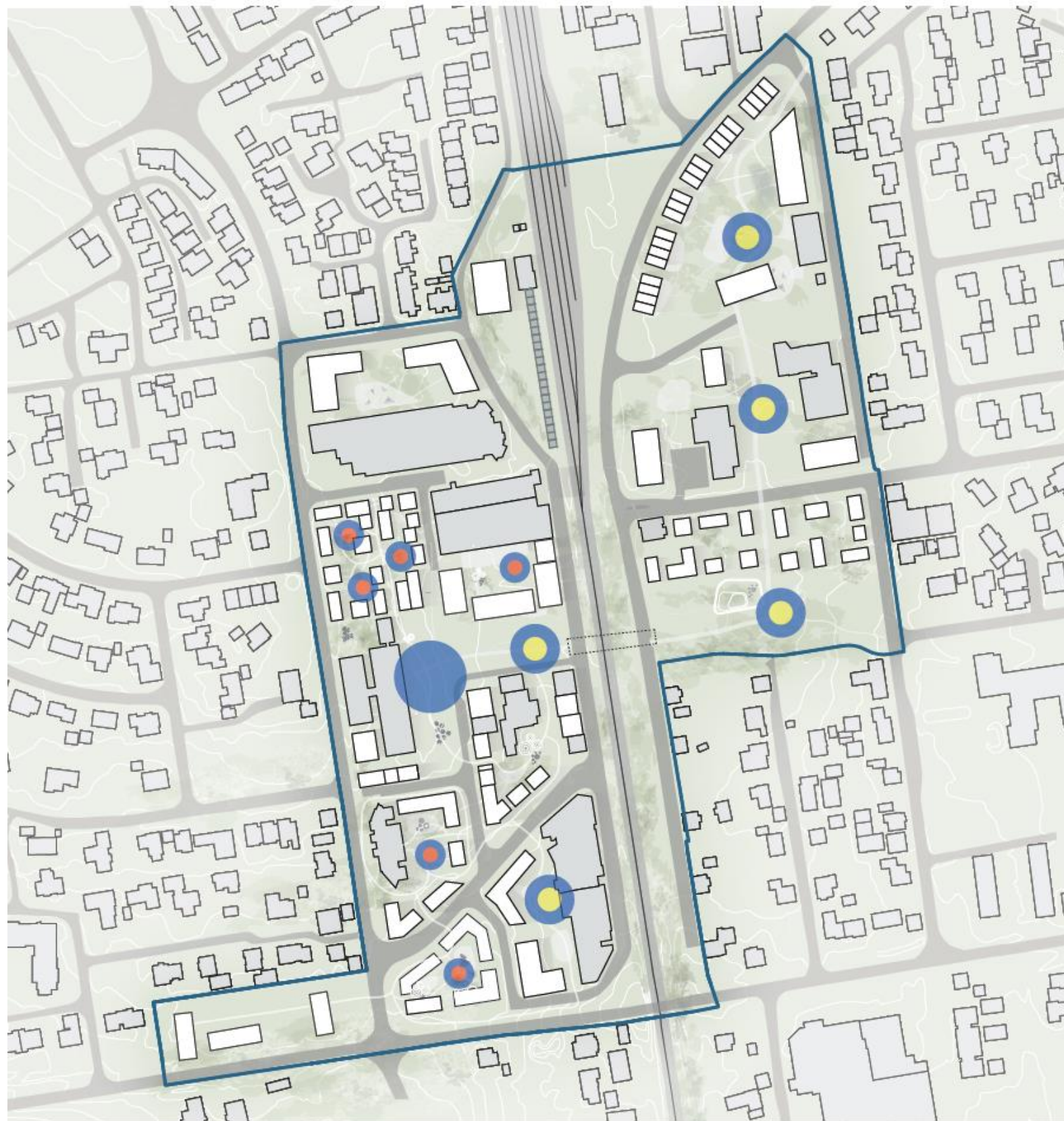




HÅ

KOMMUNE

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 7. Eksisterende og nye møteplassar



Eksisterande offentleg
torg og møteplass



Nye offentlege torg og
møteplassar



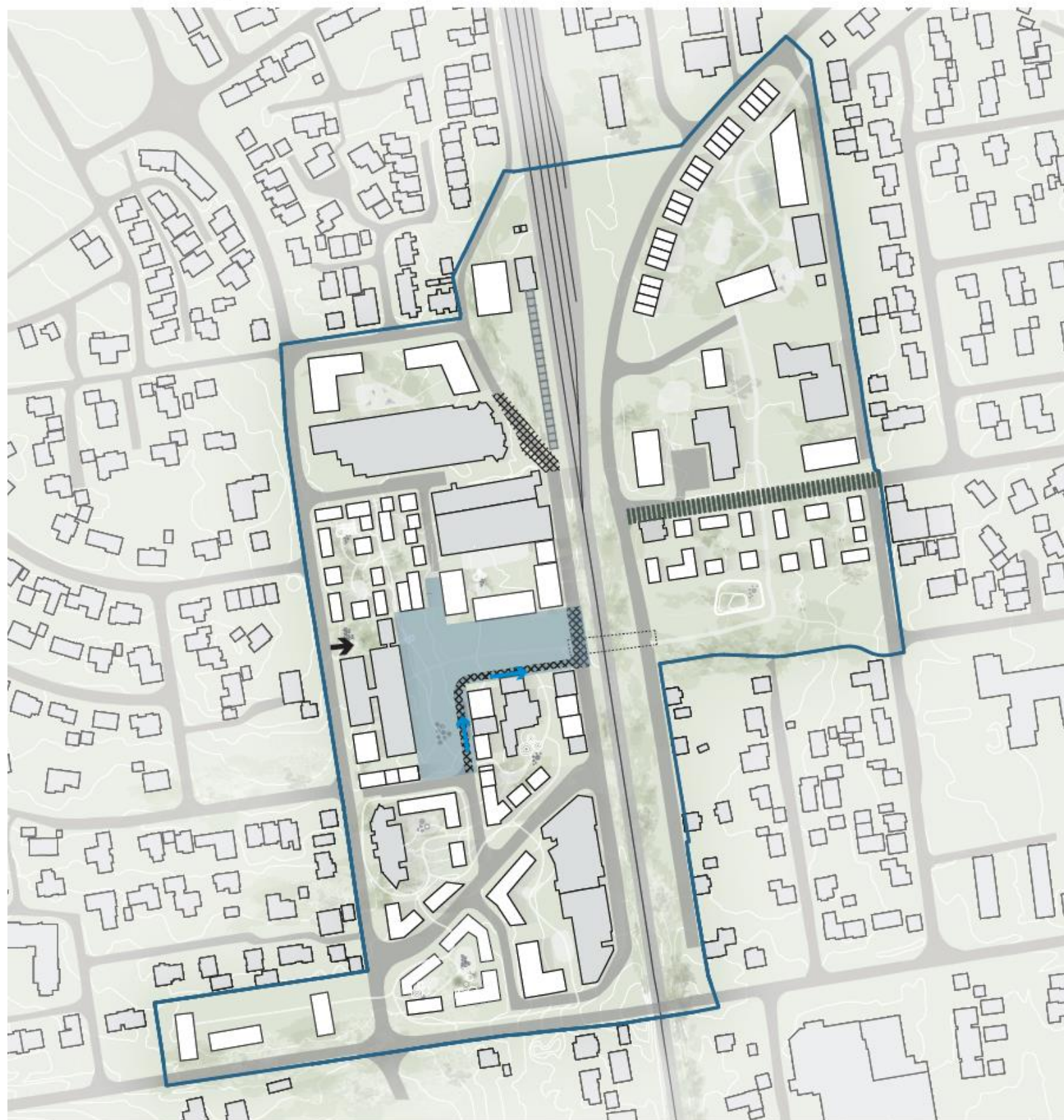
Nye semioffentlege torg
og møteplassar

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 8. Offentleg grøntstruktur



Offentleg grøntstruktur

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 9. Trafikflyt



➡ Påbøden køyreretning

xxxx Shared space

■ Byrom/torg/park

➡ Innkjøring parkering

||||| Miljøgate

Kommunedelplan for Varhaug sentrum
Temakart 10. Kulturvern



 Bygg verna i reguleringsplan

Vurdering av historisk bygning

Vurderinga av den historiske bygningen er gjort av kommunen si kulturavdeling.

Vurderinga er basert på nasjonale tilstandsgrader frå Riksantikvaren sitt registreringsskjema.

Tilstandsgrad:

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Ingen tiltak påkravd | 4. Betydeleg tiltaksbehov |
| 2. Ordinært tiltaksbehov | 5. Tapt/fjerna |
| 3. Moderat tiltaksbehov | 6. Ukjent/ikkje registrert |

Varhaug Sparebank

G.nr/B.nr	Adresse	Byggeår	Funksjon	Regulering	Tilstand
42/28	Rådhusgata 15	1932	Varhaug Sparebank		3



Varhaug Sparebank blei bygd i 1932, teikna av arkitekt Gustav Helland i Stavanger. I tillegg til bankverksemd var bygningen òg kommuneadministrasjon fram til 1960. Bygningen blei reist av murmeister Ole Hobberstad i samarbeid med murar Rasmus Garborg. Banken med eit «stort eldfast kvelv» og kommunale kontor haldt til i fyrste etasje. I andre etasje var det to leilegheiter og tredje etasje hadde to salar som ble leigde ut til ulike formål.

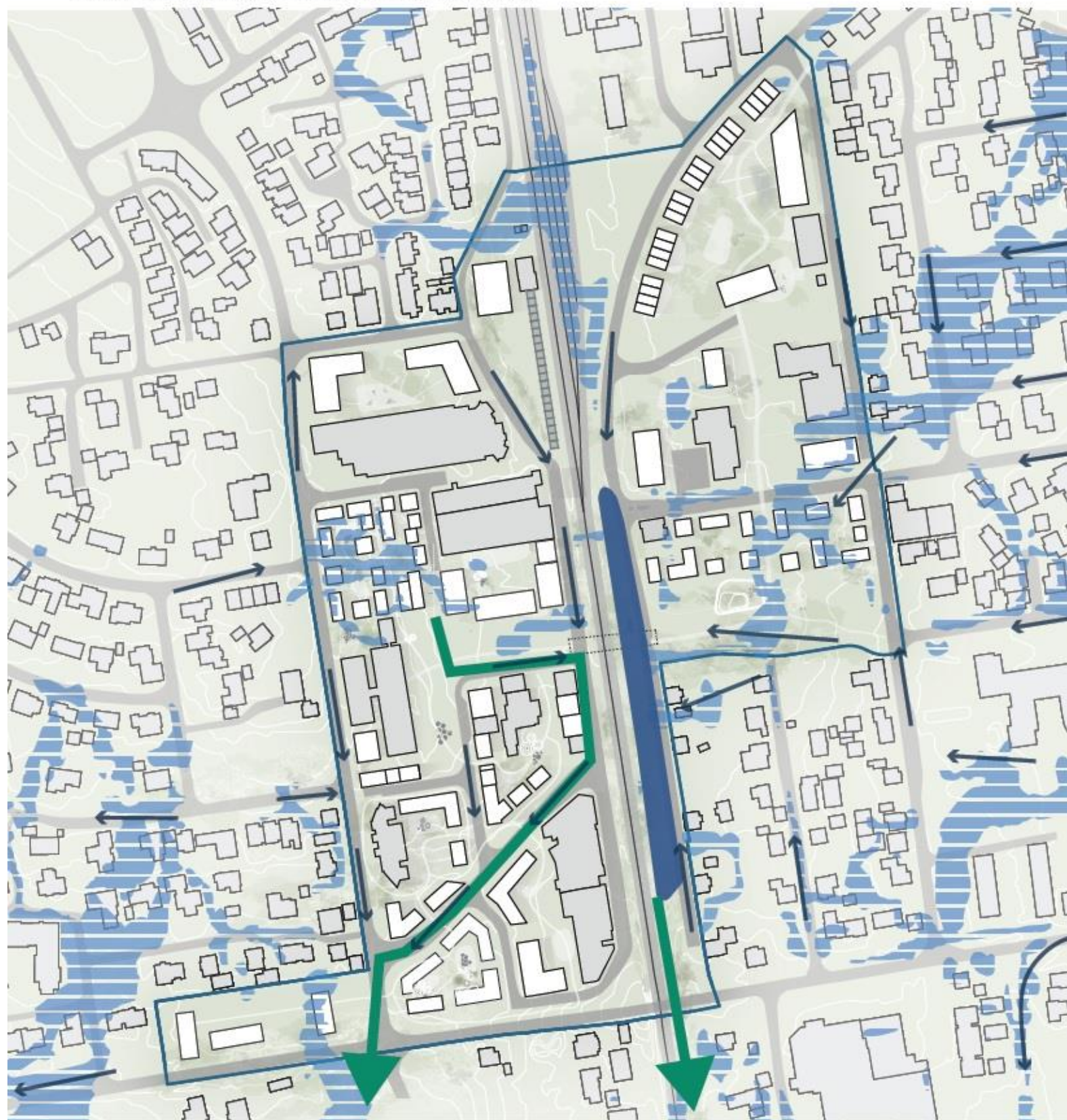
Byggestilen er i klassisk funksjonalistisk stil og formspråket minner sterkt om den kjende tyske arkitekten Walter Gropius. Bank-bygningen står på eigne bein, som eit stykke arkitektur karakteristisk for si tid, samtidig som bygget har tidlause kvalitetar.

Viktige element:

- Arkitekt-teikna klassisk funksjonalistisk stil
- «1859 Varhaug Sparebank 1932»-skilting på fasaden
- Symmetrisk plassering av vindauge på alle fasadar
- Skifertak
- Lister og profiler typisk for stilen

Kommunedelplan for Varhaug sentrum

Temakart 11a. Flaum og overvåtn før etablering av undergang



Bevegelsesretning på
overvåtn



Potensiell oppstuvning av
overvåtn



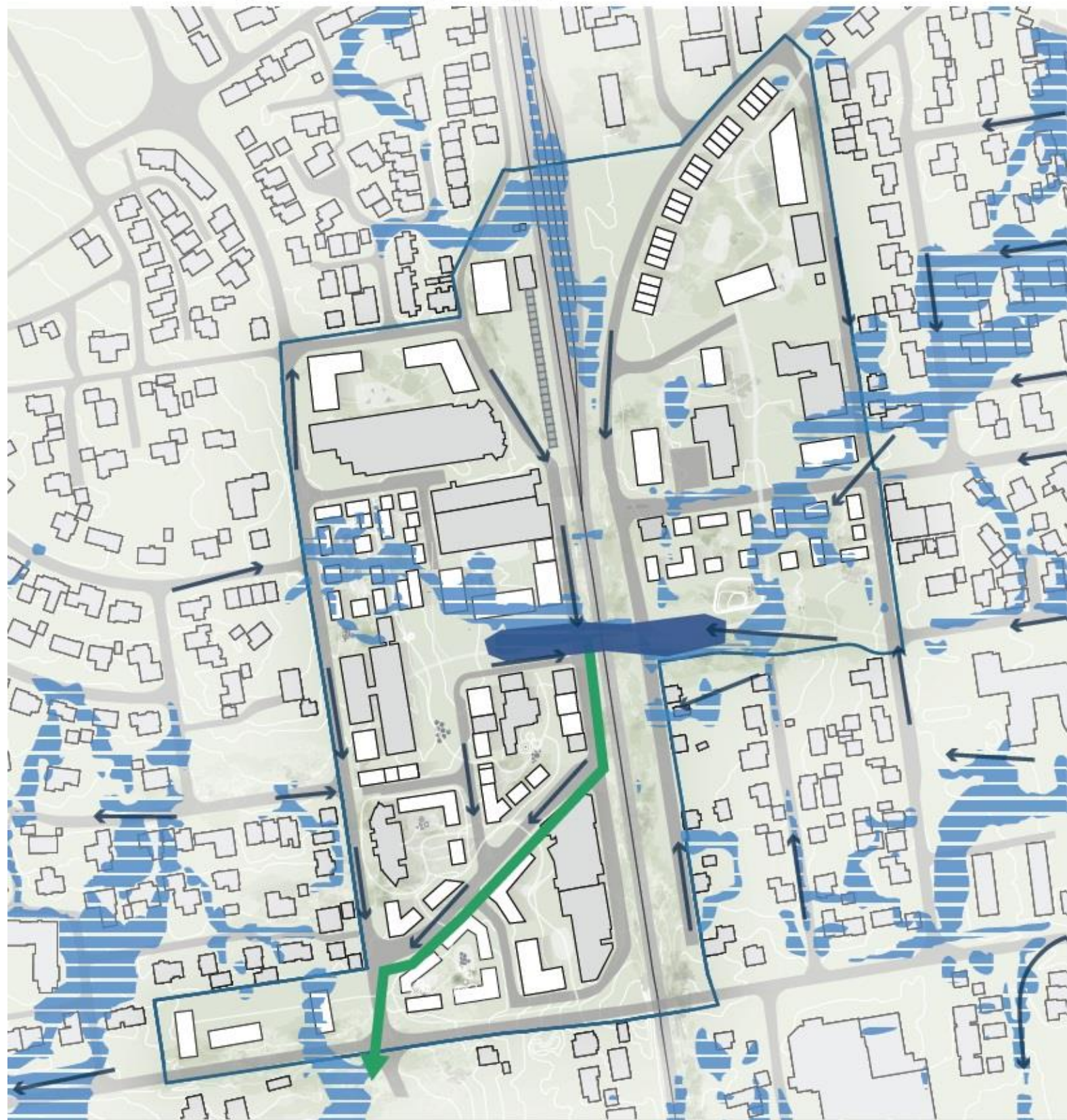
Flaumvegar



Fordrygingsmagasin

Kommunedelplan for Varhaug sentrum

Temakart 11b. Flaum og overvåtn etter etablering av undergang



Bevegelsesretning på
overvåtn



Flaumrøyr



Potensiell oppstuvning av
overvåtn



Fordrygingsmagasin

