

STEDSANALYSE –
Detaljregulering for Varhaug sentrum delfelt 4 – PlanID 202604 – HÅ KOMMUNE

Konsulent	Arkitektkontoret IHT AS - org. nr. 967 348 546
Kontaktperson	Karsten Wiik
Kontrollert av	Hans Christian Bjerre Knudsen
Sted, dato	Klepp, 20.04.2026
Initiativtaker	Kvia Tomteselskap AS
Tiltakets art	Detaljregulering
Gnr./bnr.	54/110, 54/119

Revisjon	Dato	Beskrivelse
0	20.04.2026	Opprinnelig
01	20.05.2026	Plannavn

Innholdsfortegnelse

1 ANALYSEOMRÅDET ... 3

2 PLANSTATUS ... 4

2.1 KOMMUNEPLAN 2024 – 2036 ... 4

2.2 KOMMUNEDELPLAN FOR VARHAUG SENTRUM ... 5

2.3 GJELDENDE REGULERINGSPLANER ... 5

2.4 REGIONALPLAN FOR JÆREN OG SØRE RYFYLKE ... 6

2.5 TILGRENSENDE PLANER ... 7

2.6 PÅGÅENDE PLANER ... 7

3 LANDSKAP OG HISTORIE ... 8

3.1 KARAKTERISTISKE LANDSKASFORMER ... 8

3.2 LANDEMERKER OG KULTURMILJØ ... 10

3.3 HISTORISK UTVIKLING ... 11

4 NATUR OG KLIMA ... 12

|||

4.2 RADON ... 13

4.3 GRUNNFORURENSNING ... 13

4.4 LØSMASSER ... 13

4.5 MARIN LEIRE ... 13

5 MOBILITET OG BYROM ... 14

5.1 FORBINDELSESLINJER ... 14

5.2 MÅLPUNKT ... 15

5.3 BARNETRÅKK OG FYSISKE BARRIERER ... 16

6 BEBYGGELSE OG BYFORM ... 17

6.1 BEBYGGELSESSTRUKTUR OG TYPOLOGI ... 17

6.2 FRILUFTSLIV ... 19

7 BO OG BYMILJØ ... 20

7.1 STØYFORURENSNING ... 20

7.2 Trafikk ... 21

7.3 OMGIVELSER ... 22

8 ANBEFALING ... 23

1 ANALYSEOMRÅDET

Tomten er lokalisert i den sørvestlige delen av Varhaug sentrum, langs fylkesvei 504 (Varhaugvegen). Den omfatter i hovedsak eiendommene gnr./bnr. 54/110 og 54/119. På tomten har det tidligere vært etablert drift i form av verksted og bensinstasjon. Bygget som huset bensinstasjon og verksted eksisterer fremdeles på tomten.

Planområdet avgrenses av fylkesvei 504 i sør og fylkesvei 4352 i øst, og mot arealer allerede avsatt til boligformål i nord og vest. Analyseområdet tar utgangspunkt i avgrensningen, slik den fremgår av kartet nedenfor.



Figur 1. Oversikt over analyseområdet og tomten som skal utvikles

2 PLANSTATUS

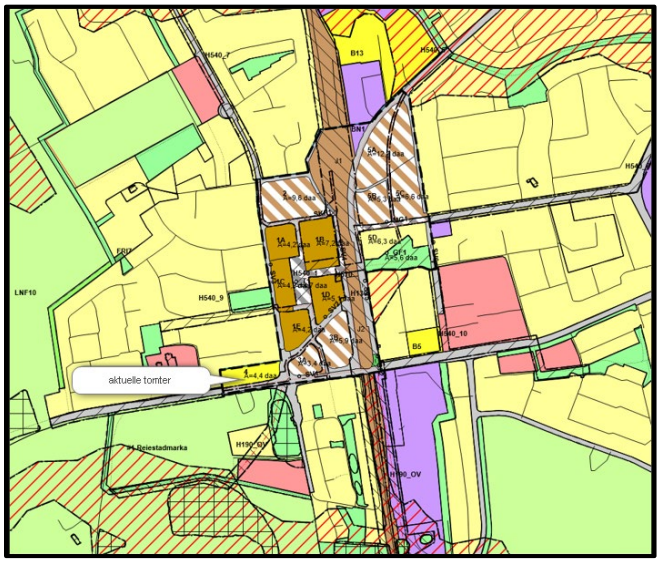
2.1 KOMMUNEPLAN 2024 – 2036

Tomtene er i kommuneplanens arealdel avsatt til boligbebyggelse.



Figur 2.1. Kommuneplan – Hå kommune

2.2 KOMMUNEDELPLAN FOR VARHAUG SENTRUM

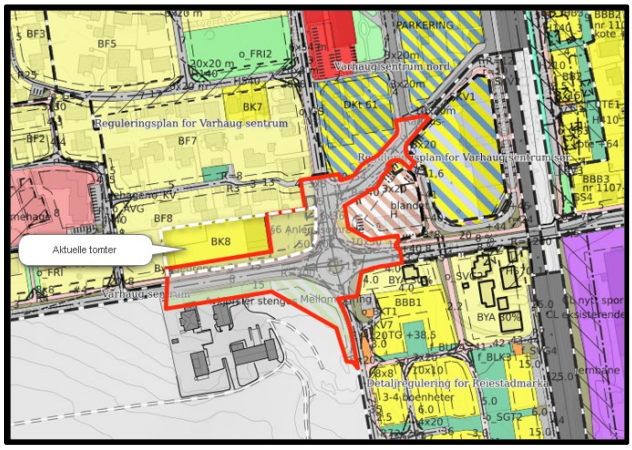


Figur 2.2 – Kommunedelplan – Hå kommune

2.3 GJELDENDE REGULERINGSPLANER

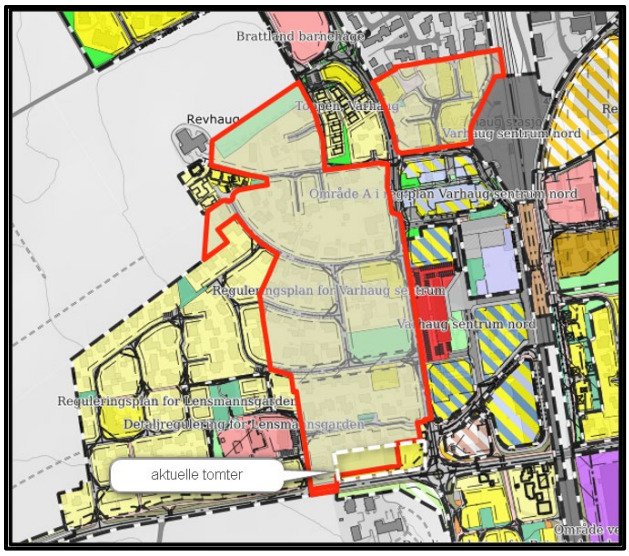
Aktuelle tomter er del av to reguleringsplaner hvor formålet hovedsakelig er konsentrert småhusbebyggelse i form av småhus- og blokkbebyggelse. I tillegg er mindre deler av eiendommen avsatt til gang og sykkelveg, fortau, annen veggrunn, - grøntareal og kjøreveg

Varhaug sentrum sør, krysset fv. 504 Varhaugvegen - fv. 153 Dysjalandsvegen, Plan-ID 1119-1010A-3.



Figur 2.2. Plan-ID 1119-1010A-3. *Hå kommune*

Reguleringsplan for Varhaug sentrum, Plan-ID 984. Planen viser til at det skal utarbeides detaljreguleringsplan for BK8, som utgjør aktuelle eiendommer



Figur 2.2-2. Plan-ID 984. Hå kommune

2.4 REGIONALPLAN FOR JÆREN OG SØRE RYFYLKE

Planen legger føringer for arealstrategi for byutvikling i regionen



Figur 2.3. Regionalplan for Jæren og søre Ryfylke

2.5 TILGRENSENDE PLANER

Detalregulering for Reiestadmarka PlanID 1038-1 grenser mot sørøst

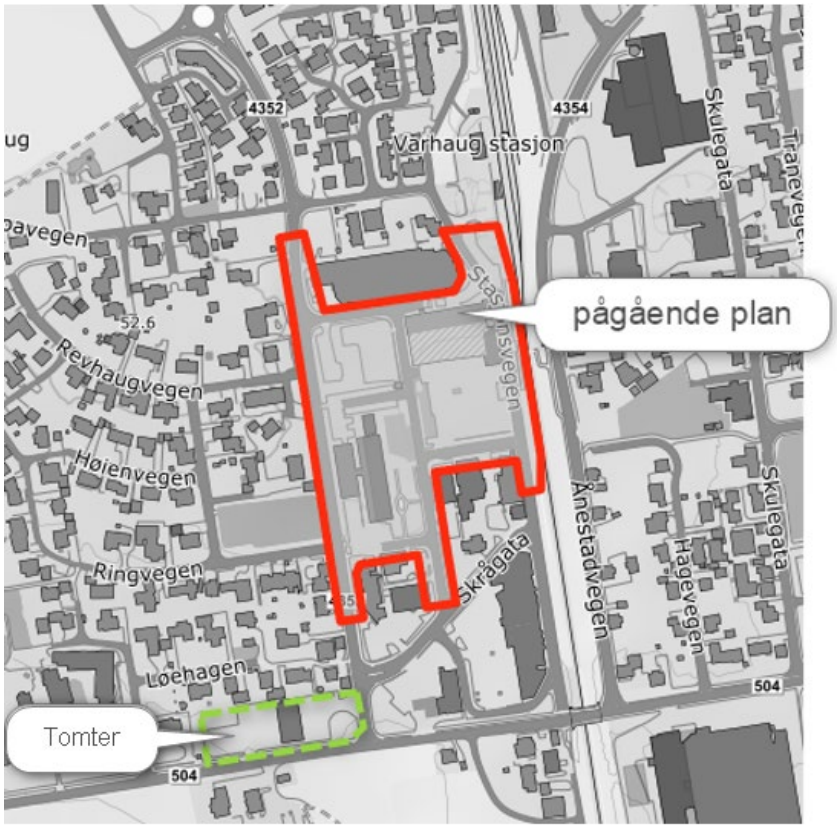
Varhaug sentrum sør PlanID 1010 -1A grenser mot øst

Varhaug sentrum nord PlanID 1013 grenser mot nordøst

Reguleringsplan for Lensmannsgaarden PlanID 997 & 997-1 grenser mot vest

2.6 PÅGÅENDE PLANER

Detaljregulering for Varhaug sentrum delfelt 1A, 1B og 1C PlanID 1119 202509 - Under utarbeidelse. Oppstart av planarbeidet er varslet. Planområdet ligger like nord for aktuelle tomter. Dette planarbeidet vil ikke ha direkte påvirkning for videre planarbeid.



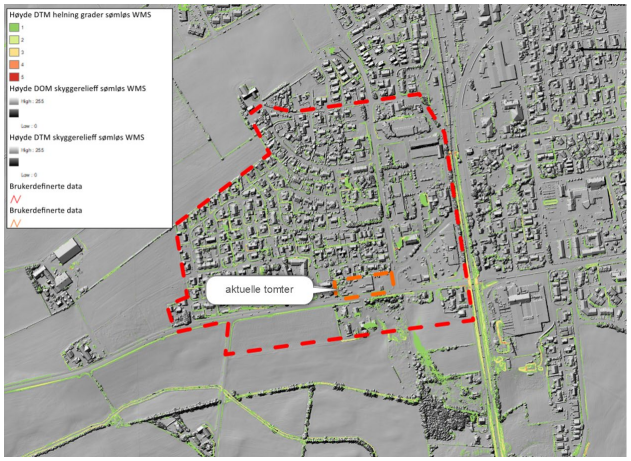
Figur 2.5 – pågående plan -Hå kommune

3 LANDSKAP OG HISTORIE

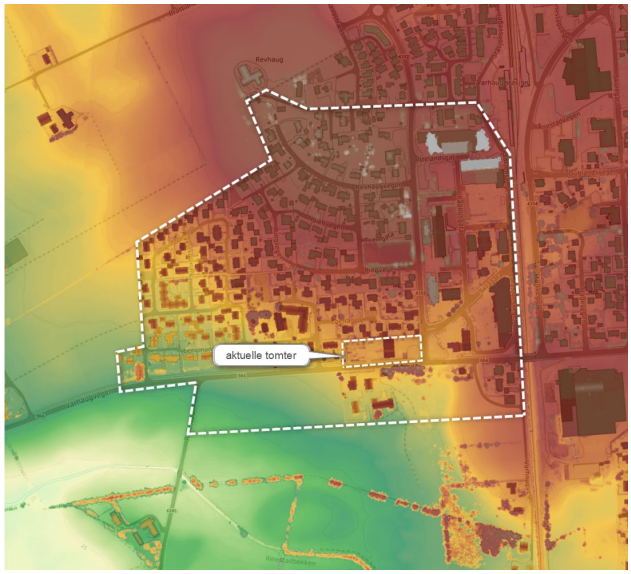
3.1 KARAKTERISTISKE LANDSKASFORMER

Analyseområdet er beskrives som *eksponert ytre kystslettelandskap med tett bebyggelse og jordbruksdominans* – beskrivelse hentet fra temakart Rogaland

Innenfor analyseområdet er landskapet er relativt flatt med noe stigning mot øst og nord.

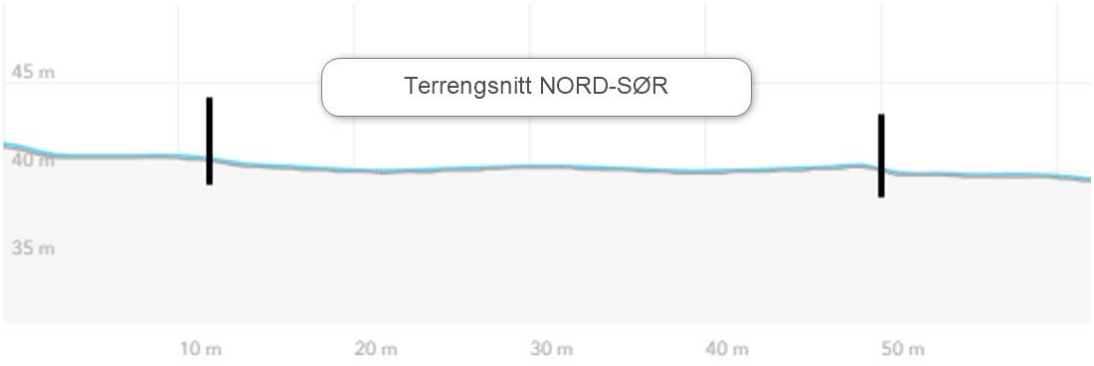


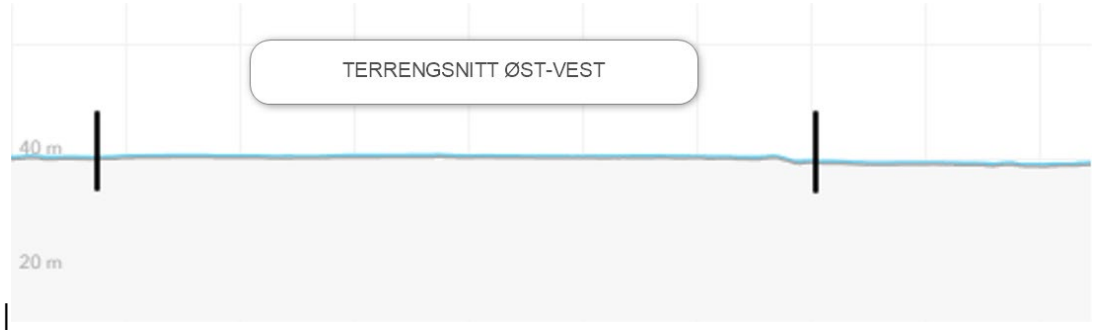
Figur 3.1. Terrengformasjoner. – Temakart Rogaland



Figur 3.1-2. Høydeplott rundt analyseområdet. -Høydedata.no / Kartverket

Tomtene er tilsvarende flat uten tydelige terrengformasjoner





Figur 3.1-3. Terrengsnitt gjennom tomten. - Høydedata.no / Kartverket

3.2 LANDEMERKER OG KULTURMILJØ

Det finnes flere kulturminner i og rundt analyseområdet, slik det fremgår av kartet nedenfor. Tre av kulturminnene ligger innenfor analyseområdet (4, 5 og 8). Kulturminne 4 og 5 ligger om lag 130 meter vest og nordvest for aktuelle tomter, mens kulturminne 8 ligger ca. 40 meter sør for tomtene. Den nærmeste delen av denne lokaliteten er den delen av kulturminne ID 64736 som er fjernet.



Figur 3.2. Kulturminner - Hå kommune

1. Våningshus – SEFRAK-bygning
2. Bolighus - SEFRAK-bygning
3. Bolighus - SEFRAK-bygning
4. Våningshus – SEFRAK-bygning
5. Våningshus – SEFRAK-bygning
6. Felt med forminner. Består av 1 gardfar, 1 stakktuft og 7 rydningsrøyser.
7. Våningshus – SEFRAK-bygning og enkeltminne - gravhaug - fjernet.
8. Felt med forminner. Består av 1 gravhaug, 1 gardfar, 1 steinsirkel, 2 røyser. – delvis fjernet
9. Felt med fornminner. Feltet består av 1 ringformet tunanlegg med 15 hustufter. 2 gravhauger. 1 steinlegning, 1 jordblandet røys, 1 gardfar og 1 rydningsrøys.
10. Enkeltminner, Gravrøys og to mindre røyser

3.3 HISTORISK UTVIKLING

Varhaug slik vi kjenner stedet i dag, har sin opprinnelse i et tradisjonelt jordbruksområde på Jæren, der gårdsdrift og bosetning har røtter langt tilbake i tid. Den avgjørende utviklingen kom likevel på slutten av 1800-tallet, da Jærbanen ble åpnet og Varhaug fikk egen jernbanestasjon. Dette gjorde området til et naturlig knutepunkt for transport av landbruksvarer og mennesker, og la grunnlaget for økt handel og etablering av butikker og tjenester. Rundt stasjonen vokste det fram et tettsted med skole, næringsliv og boliger, og Varhaug utviklet seg gradvis fra spredt gårdslandskap til et lokalt sentrum preget av både landbruk og moderne virksomhet.



1953



1966



1985



2008

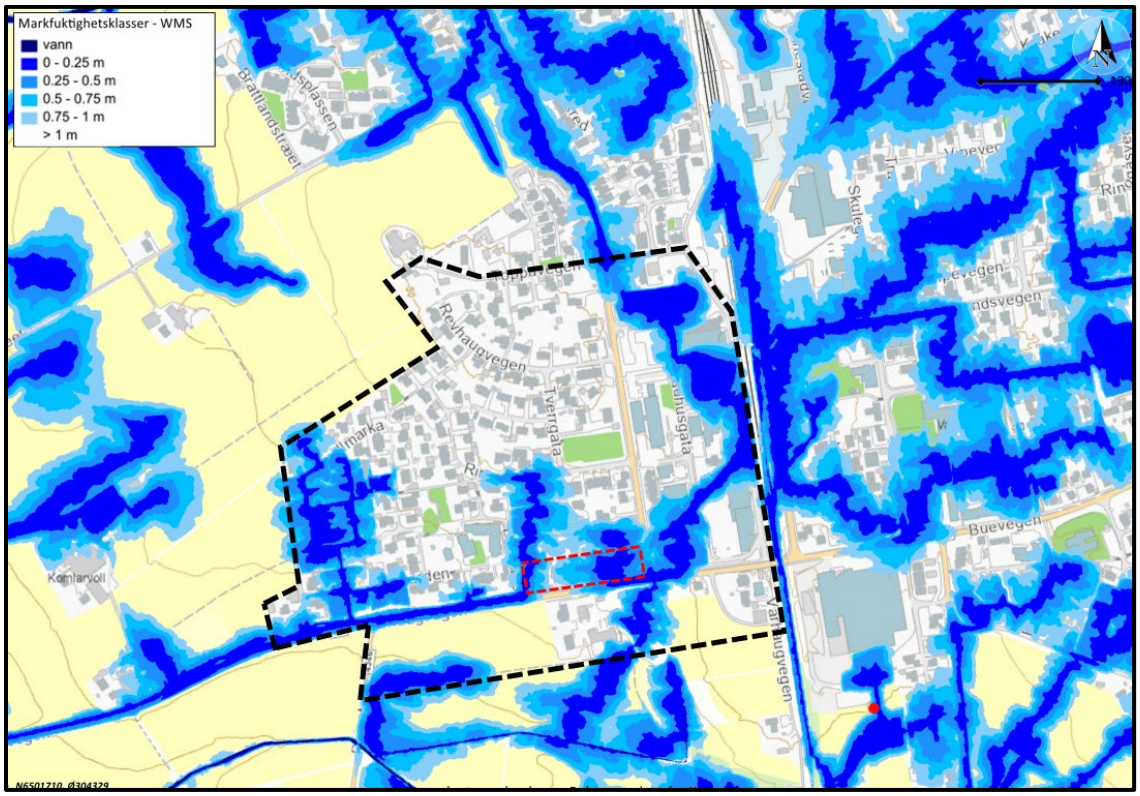


2023

4 NATUR OG KLIMA

4.1 HYDROLOGI

Tomtene er utsatt for økt markfuktighet og overvann, noe som henger sammen med at eiendommen er tilnærmet flat og stiger svakt mot øst og nord.



Figur 4.1. Markfuktighet. - Hå Kommune

4.2 RADON

Innen analyseområdet er det registrert moderat / lav aktsomhetsgrad for radon – *Temakart Rogaland / NGU*

4.3 GRUNNFORURENSNING

Det er ikke avdekket forurenset grunnforhold innen analyseområdet, men det er forventet at det finnes forurenset grunn på aktuelle tomter på grunn av eiendommens tidligere bruk.

4.4 LØSMASSER

Løsmassedataene innenfor analyseområdet indikerer et sammenhengende dekke av morenemateriale, stedvis med stor mektighet. Massene har middels egnet infiltrasjonsevne og begrenset grunnvannspotensial. - beskrivelse hentet fra *Temakart* Rogaland / *NGU*

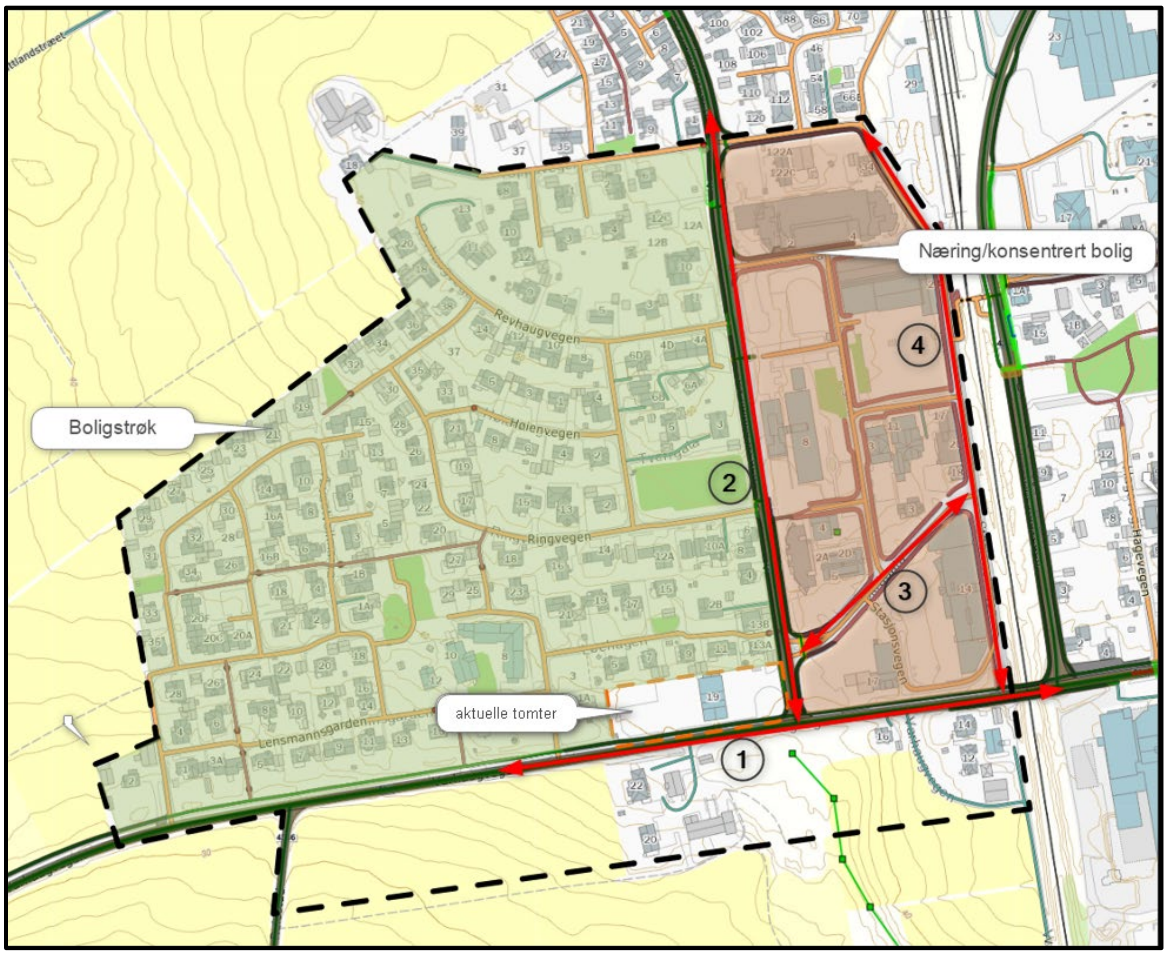
4.5 MARIN LEIRE

Analyseområdet ligger innenfor ett område med liten mulighet for marin leire – beskrivelse hentet fra *Temakart Rogaland / NGU*

5 MOBILITET OG BYROM

5.1 FORBINDELSESLINJER

Aktuelle tomtene er avgrenset av fylkesvei 504 og 4352 mot sør og øst. Innenfor analyseområdet er også Skrågata, som knytter sammen Dysjalandsvegen (FV 4352) og Stasjonsvegen, en sentral veiforbindelse. Langs disse veiene er det etablert fortau og sykkelsti som utgjør viktige forbindelser for myke trafikanter i og rundt analyseområdet, og fungerer som hovedtraséer vest for jernbanen. Samlet bidrar veinettet til å koble etablerte områder med frittliggende boligbebyggelse, som er omgitt av gater med 30-sone.

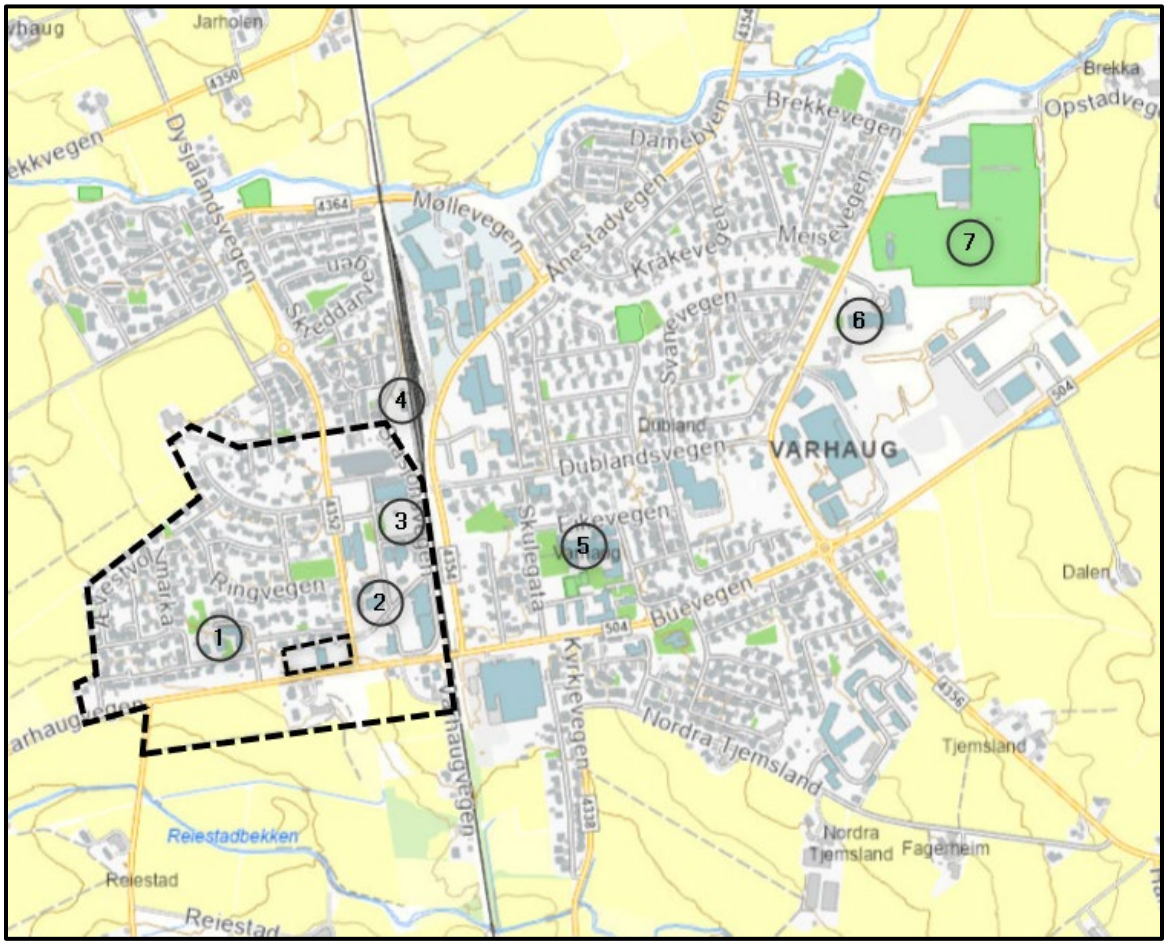


Figur 5.1. Hovedforbindelser i innen analyseområdet.

1. Fylkeveg 504 - Varhaugvegen
2. Fylkesveg 4352 – Dysjalandsvegen
3. Skrågata
4. Stasjonsvegen

5.2 MÅLPUNKT

Viktige målpunkt i og rundt analyseområdet inkluderer togstasjon, offentlige tjenestetilbud som idrettsanlegg, skole og barnehage, samt møteplasser som bygdehus og rådhusplass.

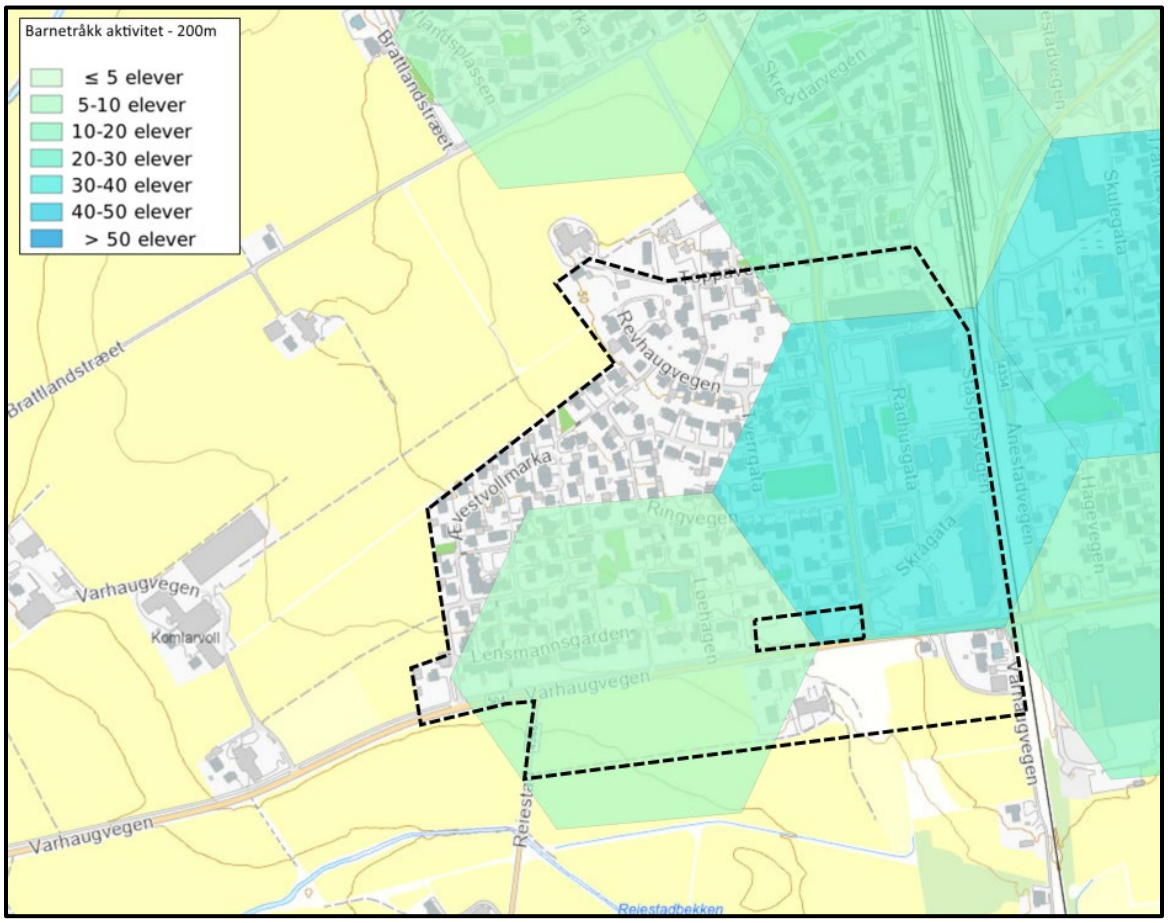


Figur 5.2. Målpunkt i og rundt analyseorådet

1. barnehage
2. bygdehus
3. rådhusplassen
4. togstasjon
5. barneskole
6. ungdomsskole
7. idrettsanlegg

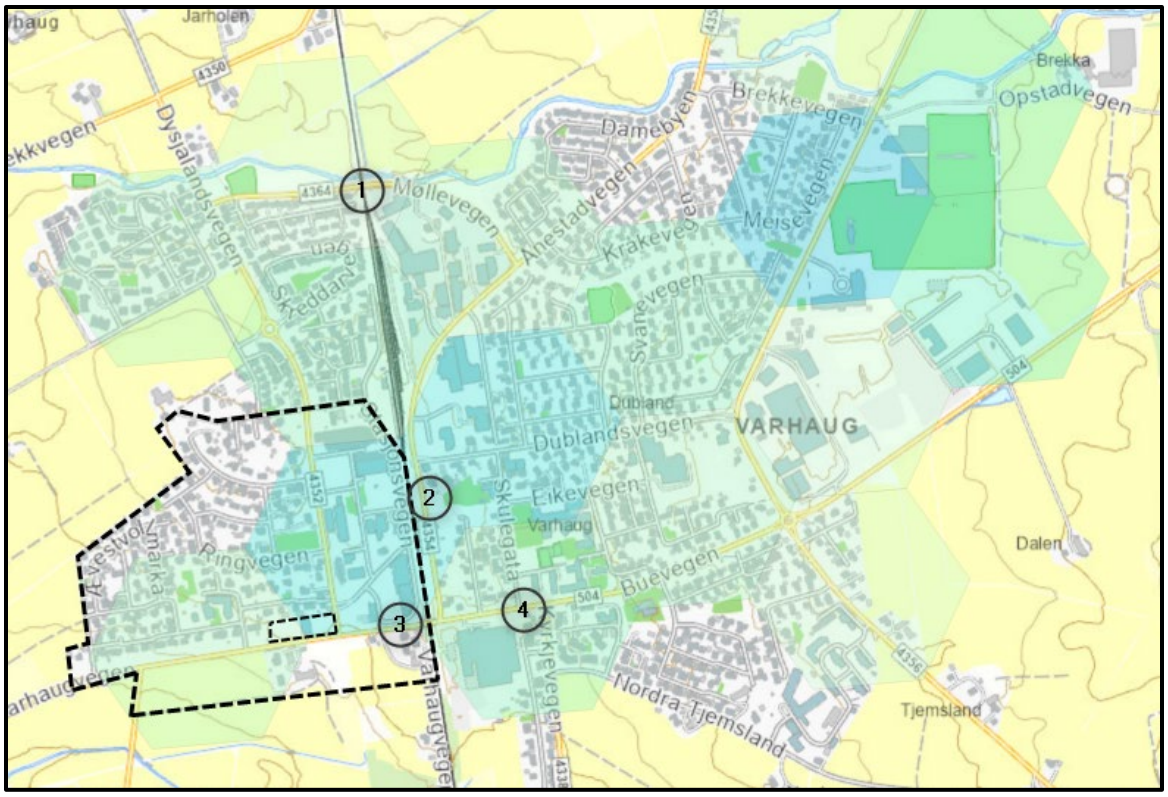
5.3 BARNETRÅKK OG FYSISKE BARRIERER

Registreringer av barnetråkk viser at Varhaugvegen, Dysjalandsvegen og Skrågata er mye brukte ferdselsårer for barn. Videre fremgår det at Ånestadvegen, øst for jernbanen, ofte benyttes som forbindelsesvei mellom områdene på begge sider av jernbanen via Varhaugvegen.



Figur 5.3. Registrerte barnetråkk. – Temakart Rogaland

Jernbanen er et tydelig strukturerende element som deler Varhaug i en østlig og en vestlig del, mens fylkesvei 504 avgrenser den sørøstlige delen av tettstedet. Jernbanen fremstår som en markant og dominerende barriere for ferdsel, og svekker sammenhengen mellom områdene på hver side. Kryssing av jernbanen er konsentrert til tre punkter: Møllevegen i nord, som går under jernbanen, en undergang for myke trafikanter mellom Stasjonsvegen og Ånestadvegen, samt Varhaugvegen, som krysser jernbanen via bro. Over Varhaugvegen er det etablert gangfelt som bidrar til å knytte sammen boligfeltene på hver side av veien.



Figur 5.3-2. Oversikt viktige krysningspunkt

1. Møllevegen
2. Undergang
3. Varhaugvegen
4. Overgangsfelt over (FV 504)

6 BEBYGGELSE OG BYFORM

6.1 BEBYGGELSESSTRUKTUR OG TYPOLOGI

Området innenfor analyseavgrensningen fremstår med en tydelig funksjonell og typologisk todeling langs Dysjalandsvegen. Vest for veien domineres strukturen av småskala boligbebyggelse, hovedsakelig frittliggende eneboliger, supplert med innslag av rekkehus og barnehage. Bebyggelsen har en relativt enhetlig struktur med orientering mot sør og vest, noe som gir gode private uteoppholdsarealer. Typologisk kjennetegnes området av eneboliger i halvannen etasje med saltak, samt enkelte innslag av valm- og halvvalmtak, som bidrar til et helhetlig og tradisjonelt preg.

Øst for Dysjalandsvegen er bebyggelsen mer sammensatt og urban i karakter, med blokkbebyggelse i kombinasjon med forretningsvirksomhet, bensinstasjon og kontorfunksjoner. Bygningsmassen varierer i høyde fra 2 til 6 etasjer, noe som gir en større skala og høyere utnyttelsesgrad. Denne delen av området fremstår som mer funksjonsblandet og trafikkorientert, i kontrast til den mer homogene og boligpregede strukturen vest for veien.

Innenfor analyseområdet sør for FV504 består arealbruken av jordbruksarealer, supplert av en mindre klynge med boliger.



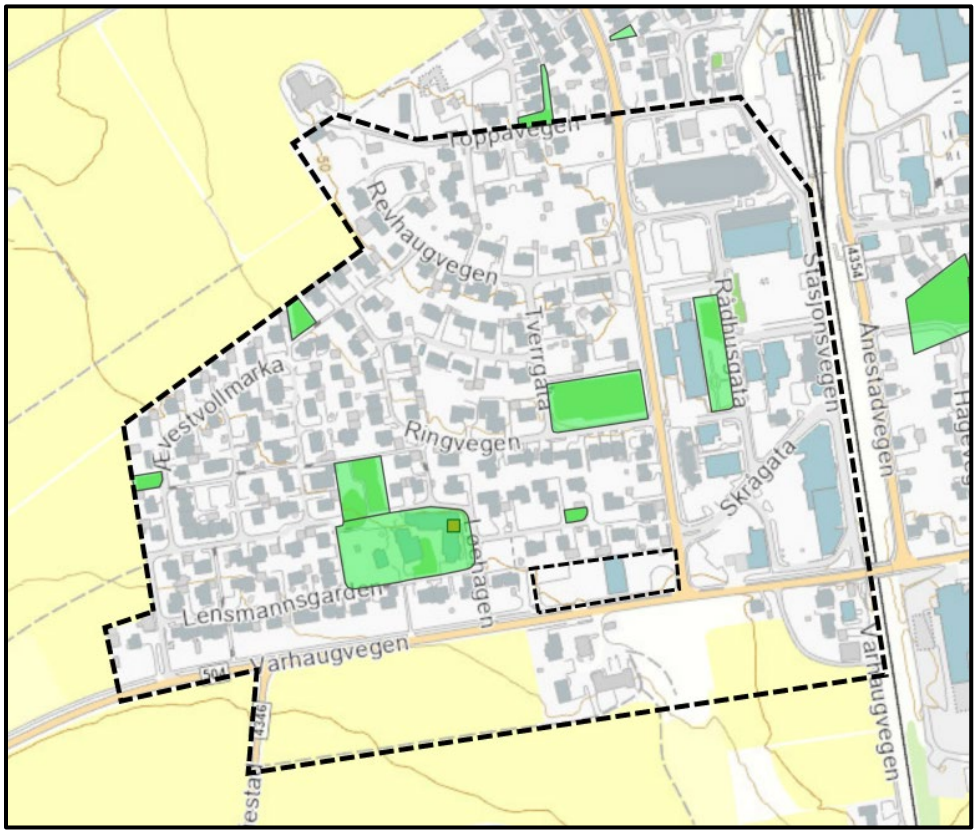
Figur 6.1. Typologi innenfor analyseområdet.



Figur 6.1-2. Sammensettinger av forskjellige bygningstyper på Varhaug

6.2 FRILUFTSLIV

Innenfor analyseområdet er det registrert svært viktige friluftslivsområder slik det fremgår av kartet nedenfor – Beskrivelse hentet fra *Temakart Rogaland.*

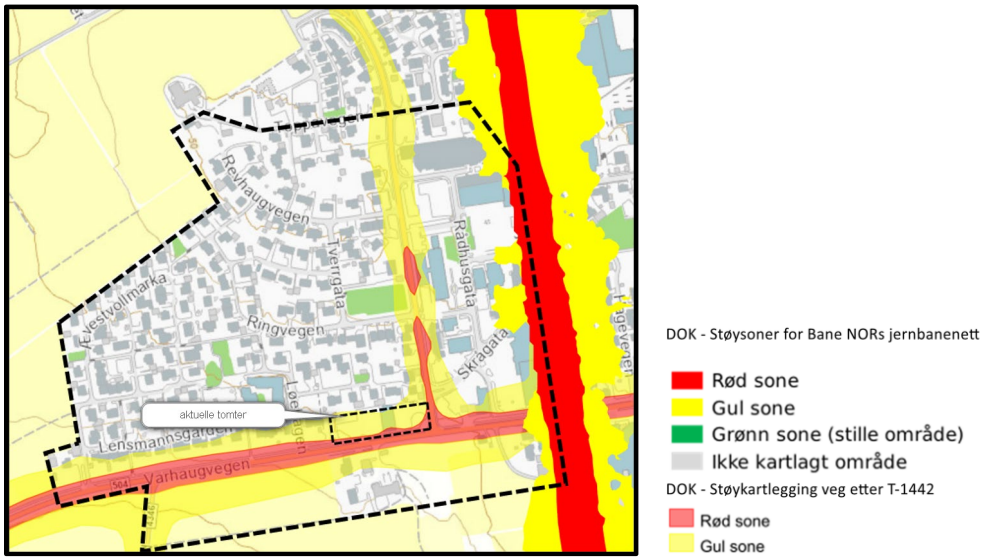


Figur 6.2 Registrerte friluftsområder. Temakart Rogaland

7 BO OG BYMILJØ

7.1 STØYFORURENSNING

Analyseområdet er påvirket av vegtrafikkstøy fra FV504 og FV4352, samt støy fra jernbanen. Tomtene ligger innenfor støysoner fra tilstøtende fylkesveier, hovedsakelig i gul støysone.



Figur 7.1 Støyseoner i og rundt analyseområdet etter T-1442 – Statens Vegvesen og Bane NOR



Figur 7.1-2. Registrert vegstøy rund aktuelle tomter etter T-1442 – Statens Vegvesen

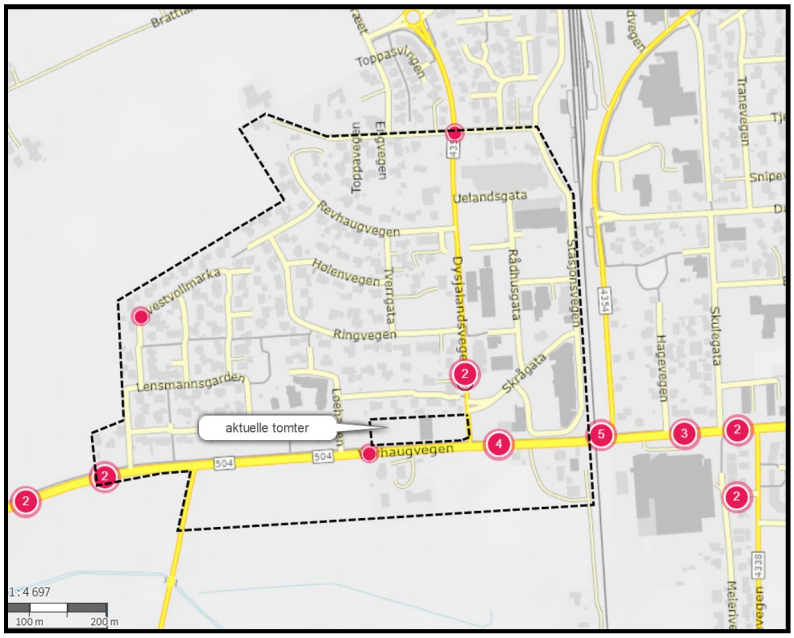
7.2 Trafikk

Veginfrastrukturen innenfor analyseområdet er oversiktlig og i stor grad tilrettelagt med fortau og/eller sykkelveg. Fylkesvei 504 har en fartsgrense på 60 km/t, som reduseres til 40 km/t innenfor analyseområdet. I sonen med 40 km/t er det etablert fartsdempere.



Foto 7.2. Bildet er fra krysset mellom Fv504 og Fv4352 (Dysjalandsvegen). Sett fra øst med aktuelle tomter/planområdet i senter.

Det er registrert trafikkulykker både innenfor og i tilknytning til analyseområdet, slik det fremgår av kartet nedenfor.



Figur 7.2-2. Registrerte trafikkulykker. – Statens vegvesen

7.3 OMGIVELSER

Omgivelsene ved innkjøringen til Dysjalandsvegen fra FV504 oppleves som en kombinasjon av grønne arealer og større asfalterte flater, med innslag av et mer industrielt preg. Tomtene, slik dem fremstår i dagens situasjon, bidrar til at området i mindre grad harmonerer med karakteren av et boligområde.



Figur 7.0. Området rundt tomtene. -norgeibilder.no

8 ANBEFALING

Med bakgrunn i stedsanalysen anbefales følgende føringer for utvikling av aktuelle tomter:

- **Overvannshåndtering:**
  Det bør tidlig i videre prosess vurderes helhetlige og lokale løsninger for håndtering av overvann. Tiltakene må ta høyde for tomtens flate karakter og dokumenterte utfordringer med markfuktighet. Fremtidig utvikling av tomten vil heve egenskapene for overvannshåndtering.

- **Trafikk og adkomst:**
  Avkjørsel til tomtene/planområdet plasseres og utformes tilsvarende dagens avkjørsel med gode siktforhold og tydelig struktur. Det må legges særlig vekt på trafikksikkerhet for myke trafikanter, med hensyn til registrerte barnetråkk og nærliggende målpunkt. Nytt overgangsfelt over Dysjalandsvegen bør vurderes. Eksisterende veinett for harde og myke trafikanter benyttes videre da det

- **Støy:**
  Ny bebyggelse og uteoppholdsarealer må utformes slik at krav i T-1442 overholdes. Det bør sikres skjermede uteoppholdsarealer med tilfredsstillende støynivå. Fysiske skjermingstiltak bør integreres i prosjektet på en visuelt harmonerende måte.

- **Uteoppholdsarealer:**
  Det skal etableres tilstrekkelige, funksjonelle og solorienterte uteoppholdsarealer. Arealene bør være godt skjermet mot støy og trafikk, og bidra til gode bokvaliteter samt sosial bruk for ulike aldersgrupper. Tomtens orientering og topografi legger til rette for gode muligheter.

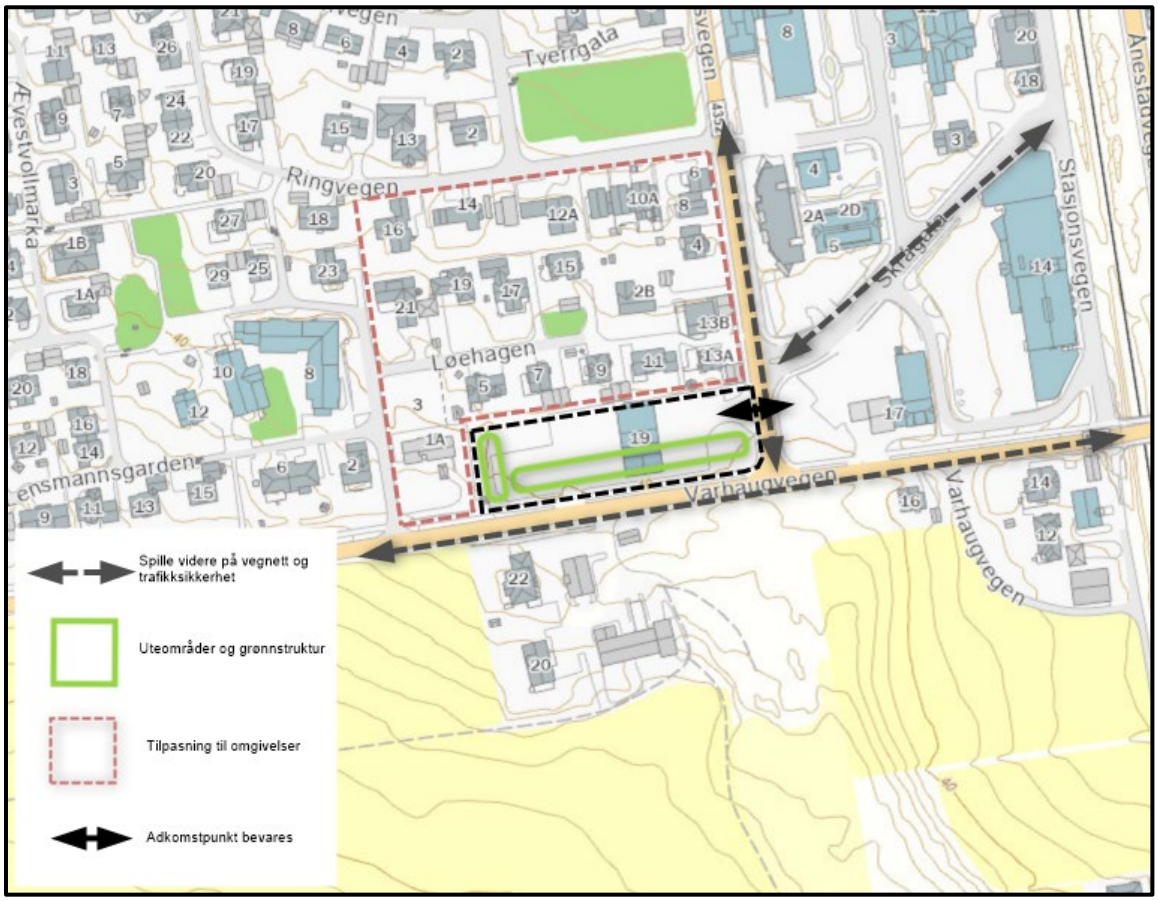
- **Utnyttelse:**
  Utnyttelsesgraden bør avpasses etter tomtens sentrale beliggenhet og nærhet til kollektivtilbud og målpunkt, samtidig som den tar hensyn til omgivelser og retningslinjer fra overordnede planer. Fremtidig utvikling vil ikke bygge ned grøntareal da hele tomten i dag er asfaltert.

- **Tilpasning til omgivelsene:**
  Bebyggelsen bør ses i sammenheng med områdets todelte karakter. Det anbefales en todelt typologi i form av rekkehus og leilighetsbygg.

- **Høyder og volum:**
  Volumoppbygging bør bidra til en god stedstilpasning og helhetlig struktur samtidig som det sikres nok luft og sikt mellom bebyggelsen.

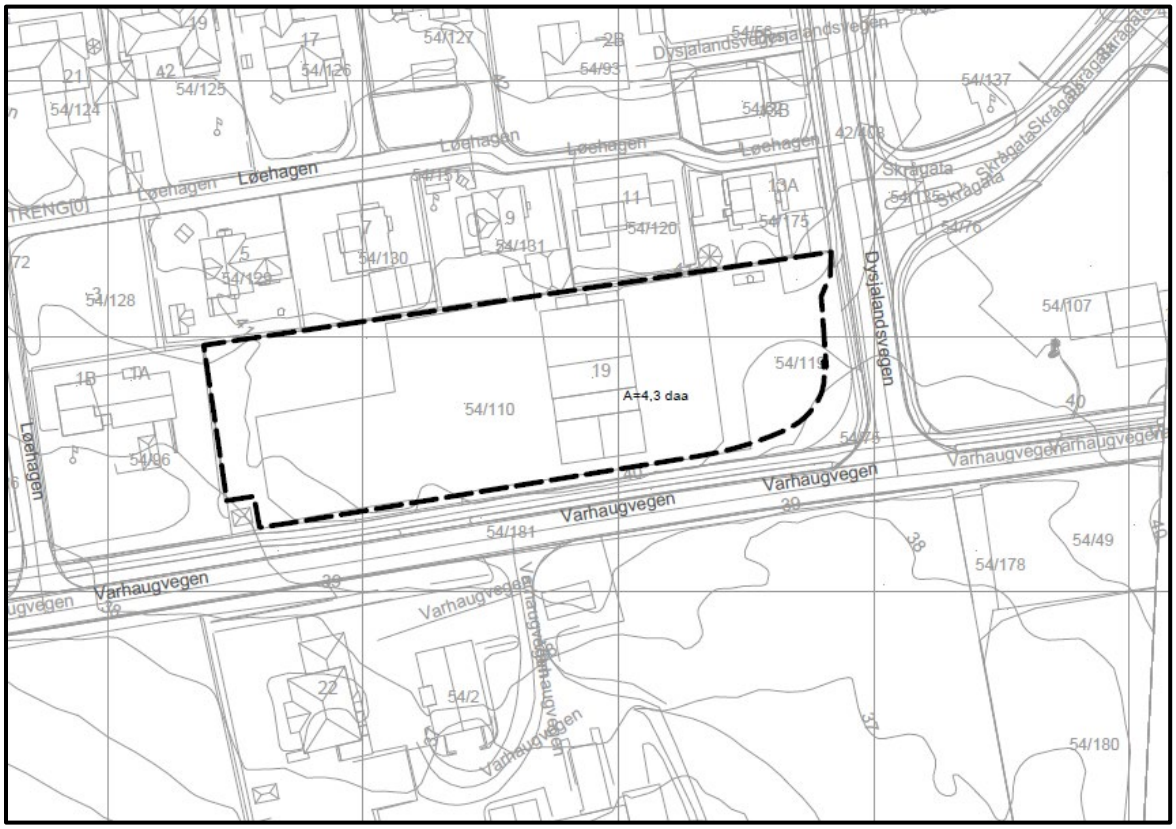
- **Arkitektonisk utforming:**
  Utforming og materialbruk bør bidra til å styrke stedets identitet og redusere dagens fragmenterte og delvis industrielt pregede uttrykk.

- **Stedsmessig sammenheng:**
  Tiltaket bør bidra til å styrke koblinger og visuell sammenheng i området, og fungere som et bindeledd mellom boligområdene i vest og den mer urbane strukturen i øst.



Figur 8-1. Anbefalingskart

- **Planen bør ta utgangspunkt i føringer og retningslinjer gitt i overordnede planer – Temaet belyses i oppstartsmøte.**



Figur 8.1-2. Foreslått planområde.