

Planbeskrivelse

Detaljregulering for Krusemarka øst

Utgave 1

PlanID 1119-202109



Hå
kommune

Innhold

1. Sammenheng	5
2. Bakgrunn	6
2.1 Hensikten med planen	6
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3 Krav om konsekvensutredning	6
3. Planprosessen	7
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram	7
3.1.1 Varcel om oppstart og forslag til planprogram	7
3.1.2 Varcel om oppstart og forslag til revidert planprogram	8
3.1.3 Varcel om utvidet planområde	9
4. Planstatus og rammebetingelser	10
4.1 Overordnede planer	10
4.1.1 Nasjonale forventninger	10
4.1.2 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER (SPR) OG BESTEMMELSER (SPB)	10
4.1.3 Fylkeskommunale planer	10
4.1.4 Kommuneplanens arealdel	13
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	13
4.2.1 Tilgrensende og noe overlappende plan	13
4.2.2 Tilgrensende plan	13
4.2.3 Pågående planarbeid	14
5. Eksisterende situasjon før ny plan	15
5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet	15
5.2 Dagens arealbruk og stedets karakter	16
5.3 Landskap	17
5.3.1 Topografi og landskap	17
5.3.2 Lokalklima og solforhold	17
5.4 Kulturminner	18
5.5 Naturverdier	19
5.6 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	21
5.7 Landbruk	23
5.8 Trafikkforhold	23
5.8.1 Kjøreatomst og vegsystem	23
5.8.2 Ulykkessituasjon	23
5.8.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter	24

5.8.4	Kollektivtilbud	25
5.8.5	Veglys og elektro	25
5.9	Barn og unges interesser	25
5.10	Teknisk infrastruktur	25
5.10.1	Vann og avløp	25
5.11	Grunnforhold	25
5.12	Støyforhold	26
5.13	Luftforurensing	26
5.14	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	26
5.15	Næring 27	
5.16	Analyser/utredninger	27
7.	Beskrivelse av planforslaget	28
7.1	Planlagt arealbruk	28
7.1.1	Reguleringsformål og arealregnskap	28
7.2	Hvilke løsninger åpner planen og formålene for?	30
7.2.1	Boligbebyggelse- og frittliggende småhusbebyggelse (BF).....	30
7.2.2	Energianlegg (EA).....	30
7.2.3	Forretning/industri (F/I)	30
7.2.4	Kjøreveg (KV).....	32
7.2.5	Fortau (FO)	36
7.2.6	Gang-/sykkelveg (GS).....	36
7.2.7	Annen veggrunn-teknisk anlegg (AVT)	37
7.2.8	Annen veggrunn-grøntareal (AVG).....	37
7.2.9	Parkeringshus/-anlegg (PH)	37
7.2.10	Friområde (FRI).....	38
7.2.11	Vegetasjonsskjerm (VS)	38
7.2.12	LNFR areal for nødvendig tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (LNFR).....	39
7.2.13	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (BSV).....	39
7.3	Hvilke tiltak skal redusere risiko og sårbarheten for uønskede hendelser? ...	39
7.3.1	Sterk vind	39
7.3.2	Overvann	39
7.3.3	Flom og erosjon i vassdrag.....	40
7.3.4	Brann- skogbrann- og eksplosjonsfare.....	40
7.3.5	Trafikkulykker	40
7.3.6	Støyforurensning.....	40

7.3.7	Grunn- og vannforurensning	40
7.4	Rekkefølgebestemmelser	40
8.	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	42
8.1	Overordnede planer	42
8.1.1	Nasjonale forventninger	42
8.1.2	Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke	42
8.1.3	Jordvernmål	42
8.1.4	Kommunale mål	42
8.2	Naturmangfold	43
8.2.1	Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til naturmangfoldloven ...	43
8.2.2	Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til vannforskrift § 12	43
8.3	Friluftsliv og rekreasjon	44
8.4	Jordressurser	44
8.5	Forurensing	44
8.6	Samlet konsekvens for konsekvensutredningen	45
8.7	Kultur	45
8.8	Landskap	46
8.9	Barns interesser	48
8.10	Trafikkforhold	49
8.10.1	Trafikkøkning/reduksjon	49
8.10.2	Vegforhold	49
8.10.3	Trafikksikkerhet for myke trafikanter	50
8.10.4	Parkering	50
8.10.5	Kollektivtilbud	50
8.11	Teknisk infrastruktur	50
8.12	ROS-tema	51
8.13	Konsekvenser for næringsinteresser	51
8.14	Økonomiske konsekvenser for kommunen	51
9.	Vedlegg	52

1. SAMMENDRAG

Formålet med detaljreguleringsplanen for Krusemarka øst (PlanID 202109) er å legge til rette for utvidelse av eksisterende næringsområde. Planen åpner for etablering av allsidige virksomheter som har middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet, samt forretninger som krever større areal (plasskrevende handel).

I tillegg til forretning- og industrisformål tilrettelegges det for grønnstruktur, gang- og sykkelforbindelser, felles parkeringsanlegg, adkomstveger og etablering av en ny omkjøringsveg mellom Bjorlandsringen og Torlandsvegen, inkludert ny rundkjøring i krysset ved Torlandsvegen.

Områdene kan bebygges med inntil 80 % bebygd areal (BYA), og tillatt bruksareal (BRA) skal ligge over 80 %. Utbyggingen kan gjennomføres trinnvis. Maksimal byggehøyde er satt til 23 meter for felt F/I4 og 28 meter for resterende, noe som legger til rette for høy arealutnyttelse.

For å dempe det visuelle inntrykket av industriområdet er det krav om vegetasjonsskjerm langs flere sider. I tillegg skal det etableres en 6 meter bred vegetasjonsskjerm langs Bøbekken for å skjerme vassdraget og redusere risikoen for erosjon.

Bilparkering er hovedsakelig planlagt i et felles parkeringsanlegg innenfor felt PH, der det åpnes for etablering av et parkeringshus med kapasitet på om lag 720 bilplasser. Det tillates noe overflateparkering på egen tomt, men dette er begrenset for å fremme effektiv arealbruk. Parkeringsdekningen følger kommuneplanens bestemmelser.

Sykkelparkering skal være under tak og plasseres nær inngangspartiene, med et krav på én sykkelparkeringsplass per 100 m² BRA.

Vegsystemet er dimensjonert for å kunne håndtere modulvogntog, og det er regulert inn fortau samt gang- og sykkelveger langs kjørevegene for å ivareta trafikksikkerheten.

Planforslaget omfatter rundt 61 dekar med forretning, industri og parkering, og innebærer nedbygging av cirka 68 dekar fulldyrket jordbruksareal.

2. BAKGRUNN

2.1 HENSIKTEN MED PLANEN

Hensikten med planen er å legge til rette for industri- og forretningsvirksomheter. Planområdet er en utvidelse av eksisterende Krusemarka/Bjorhaugslåttå næringsområde. Planforslaget omfatter også etablering av nødvendige funksjoner knyttet til næringsvirksomhet, inkludert parkeringsanlegg, samt utbygging av en del av omkjøringsvegen mellom Bjorlandsringen og ny rundkjøring i Torlandsvegen.

2.2 FORSLAGSTILLER, PLANKONSULENT, EIERFORHOLD

Forslagstiller:	Hå kommune	
Plankonsulent:	Hå kommune:	Planforslag
Konsulenter	Prosjektil:	Flomvurdering
		VA-rammeplan
		Vegvurdering - omkjøringsveg
		Tegnet omkjøringsveg/Bjorlandsringen
	Head energy:	Konsekvensutredning for forurensning
		Geotekniske undersøkelser
		Trafikknotat
	Ecofact:	Konsekvenser for vannmiljø
	Cowi:	Fagrapport naturmangfold
	Brekke & Strand Akustikk:	Støyvurdering

Planområdet omfatter flere eiendommer. Detaljreguleringsplan for Krusemarka øst berører hovedsakelig eiendommene gnr./bnr. 25/3. I tillegg inkluderer planområdet hele eller deler av eiendommene 24/3, 24/43, 25/8, 25/52, 25/79, 25/164, 25/168, 25/169, 25/195 og 26/692.

2.3 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING

Reguleringsplaner og tiltak som kan få vesentlig virkninger for miljø og samfunn skal konsekvensutredes, jf. pbl § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften) §§ 6 og 8.

For detaljreguleringsplaner er det krav om planprogram og konsekvensutredning, jf. KU-forskriften § 6 bokstav b. Det er utarbeidet konsekvensutredning til detaljreguleringsplanen.

I det fastsatte planprogrammet har kommunen vurdert hvilke temaer som skal konsekvensutredes. Navnene på temaene er endret, men omhandler samme temaene som beskrevet i planprogrammet. Oppdaterte temanavn er dermed som følgende:

- Naturmangfold
- Vannmiljø og vannforurensning
- Friluftsliv
- Jordressurser
- Støyforurensning

Konsekvensutredning omtales i kapittel 7.

3. PLANPROSESSEN

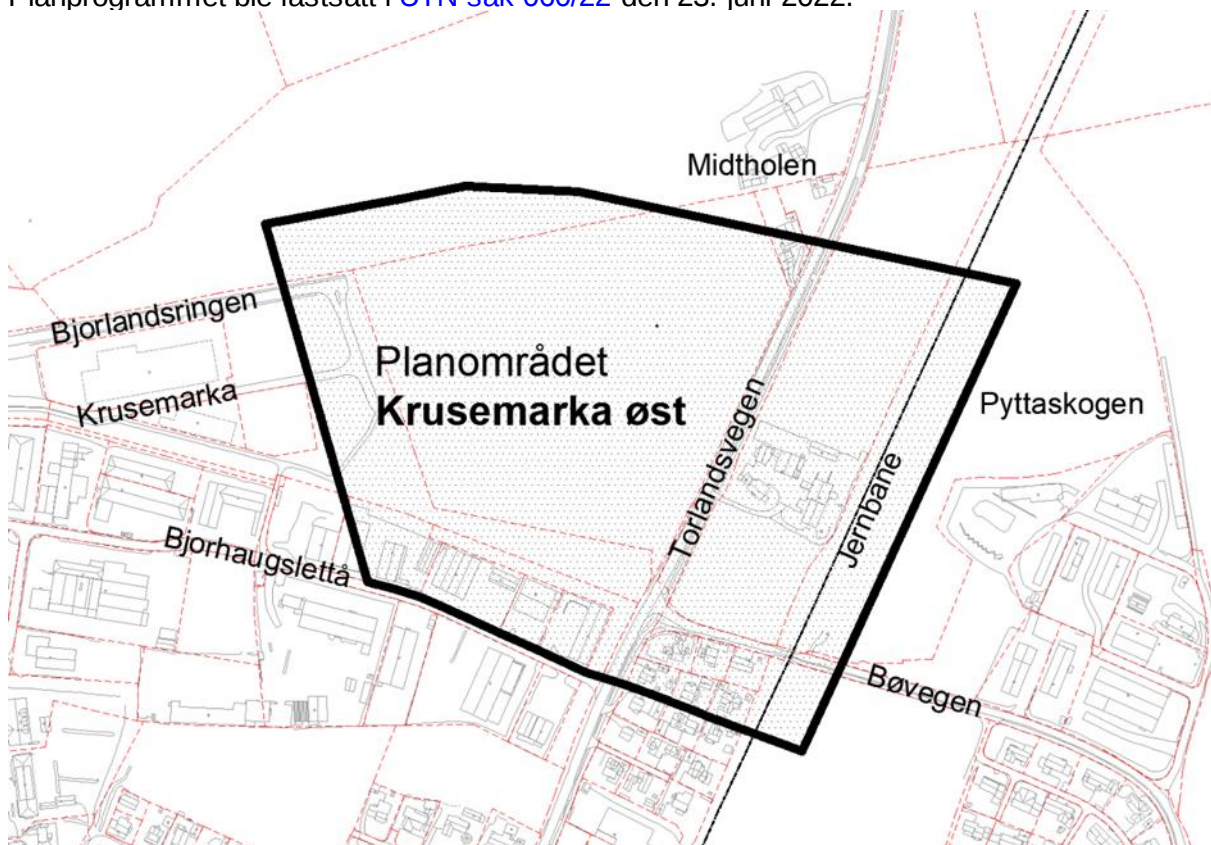
3.1 MEDVIRKNINGSPROSESS, VARSEL OM OPPSTART, EVT. PLANPROGRAM

Planarbeidet har pågått siden 2022 og har gjennomgått flere faser med varsling, revidering av planprogram og justering av planområdet. Nedenfor gis en oversikt over prosessen, innspillene som har kommet inn, og de viktigste vedtakene som har påvirket planens videre utvikling.

3.1.1 Varsel om oppstart og forslag til planprogram

Varsel om oppstart av planarbeid for detaljregulering for Krusemarka øst ble kunngjort 30. mars 2022. Det varslede planområdet var på omtrent 150 dekar som vist i Figur 1. Fristen for å komme med innspill ble satt til 20. mai 2022. Totalt kom det inn 9 innspill til planen. De innkomne innspillene er oppsummerte i merknadsheftet. Dokumentet inneholder også kommunedirektørens kommentarer til merknadene.

Planprogrammet ble fastsatt i [UTN-sak 060/22](#) den 23. juni 2022.



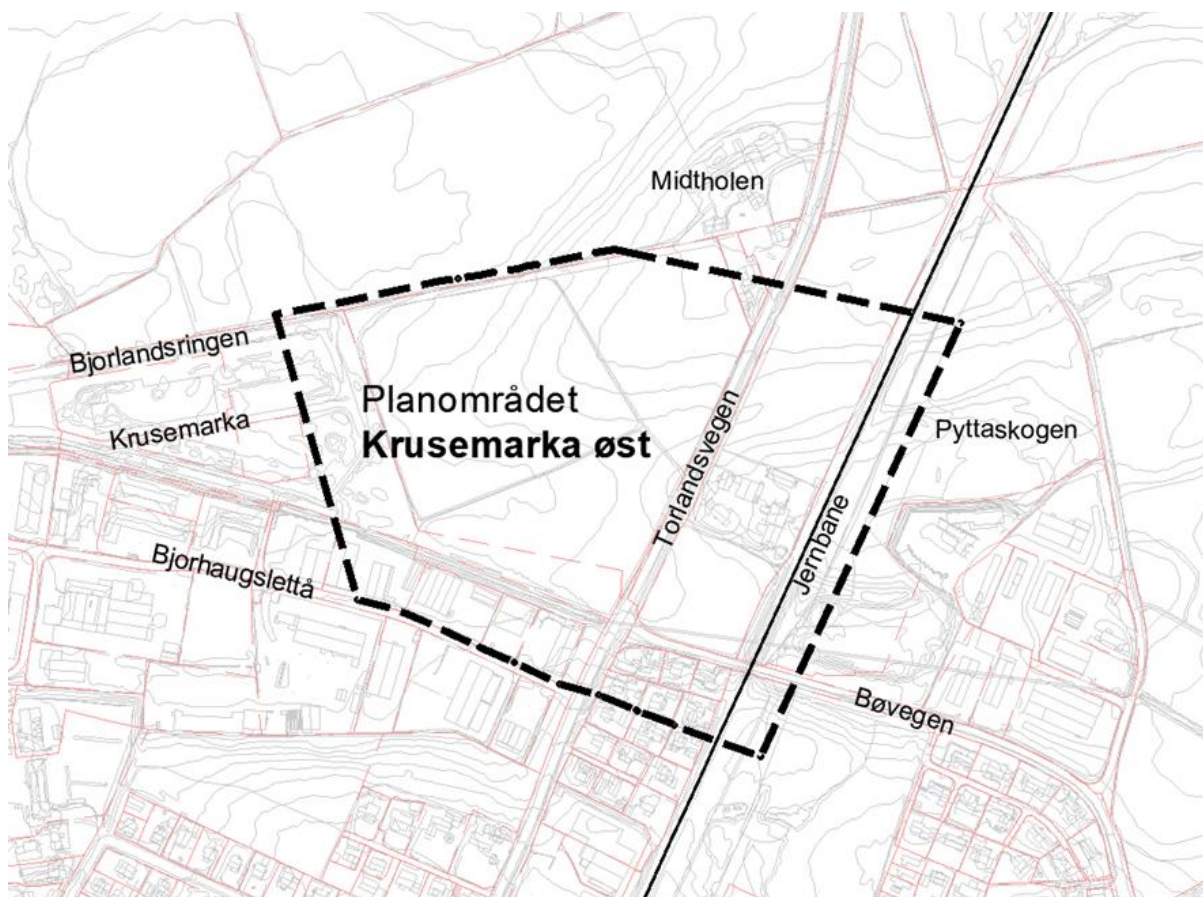
Figur 1: Planavgrensning ved varsel om oppstart av planarbeidet 30.03.2022.

På samme tid som planprogrammet ble vedtatt var det pågående utredning av ny kommuneplan for 2021-2036. I forbindelse med arbeidet på ny kommuneplan ble det først vedtatt i [KPU-sak 012/22](#) å legge til grunn for at den fremtidige omkjøringsvegen skulle gå via Bøvegen. Etter nøyere vurderinger og problemstillinger av vedtaket ble omkjøringsvegen lagt fram til kommuneplanutvalget på nytt våren 2023. Da ble det vedtatt i [KS-sak 007/23](#) å opprettholde omkjøringsvegtrasè fra kommuneplan 2014-2028 gjennom Pyttaskogen. Planprogrammet ble dermed oppdatert for å inkludere omkjøringsvegtrasè i nåværende kommuneplan.

3.1.2 Varsel om oppstart og forslag til revidert planprogram

Revidert planprogram ble varslet den 05. september 2023. Fristen for innspill var da 19. oktober 2023. Nytt planområde ble da varslet å være på omtrent 145 dekar, med et omriss som vist på Figur 2. Etter merknadsfristen utløp var det kommet inn totalt 6 innspill. De innkomne innspillene er oppsummerte i merknadsheftet. Dokumentet inneholder også kommunedirektørens kommentarer til merknadene.

Planprogrammet ble fastsatt i [USAM-sak 120/23](#) den 23. november 2023 og ble varslet i brev til parter som kom med innspill og avis.



Figur 2: Planavgrensning ved varsel om ny oppstart og revidert planprogram 05.09.2023.

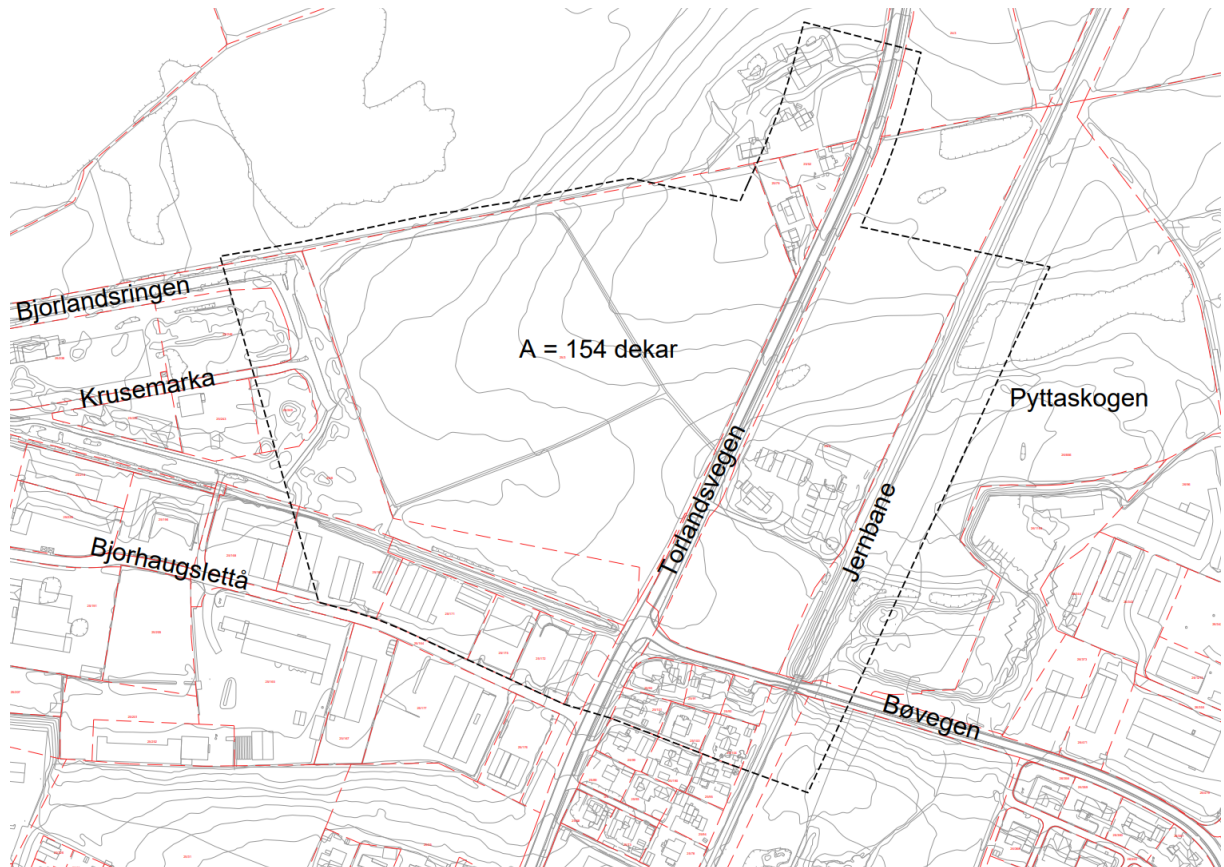
Etter at det reviderte planprogrammet ble vedtatt, startet arbeidet med å utarbeide detaljreguleringsplanen. Planprogrammet la til grunn at det måtte settes av nok areal til en framtidig omkjøringsveg. For å kunne sikre dette, var det nødvendig å avklare om omkjøringsvegen skulle føres over jernbanen via bro, eller under jernbanen gjennom kulvert (altså at jernbanen går på bro).

I [USAM-sak 076/24](#) den 26. september 2024 ble det vedtatt at omkjøringsvegen skal gå under jernbanen. Senere, i [USAM-sak 009/25](#) den 23. januar 2025, vedtok utvalget både den endelige plasseringen av rundkjøringen i krysset med Torlandsvegen og utbygging av strekningen fra Bjørlandsringen til Torlandsvegen, inkludert rundkjøringen.

Som følge av vedtakene om å legge omkjøringsvegen under jernbanen, etablere rundkjøring i krysset mellom omkjøringsvegen og Torlandsvegen, samt bygge ut strekningen mellom Bjørlandsringen og Torlandsvegen, ble det nødvendig å utvide planområdet. Dette for å inkludere hele den delen av Torlandsvegen som må senkes for å tilpasses rundkjøringen.

3.1.3 Varsel om utvidet planområde

Det utvidede planområdet ble varslet 20. februar 2025, med frist for innspill satt til 20. mars 2025. Planområdet omfattet cirka 154 dekar, som vist i Figur 3, og ble utvidet noe mer enn nødvendig for å ta høyde for eventuelle flyttinger av avkjørsler langs Torlandsvegen. Totalt kom det inn 7 innspill innen fristen, som er oppsummert i merknadsheftet sammen med kommunedirektørens kommentarer.



Figur 3: Planavgrensning ved varsel om utvidet planområde 20.02.2025.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 OVERORDNEDE PLANER

4.1.1 Nasjonale forventninger

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, vedtatt 20. juni 2023, har fem overordnede prioriteringsperspektiv:

- 1) Samordning og samarbeid i planleggingen
- 2) Trygge og inkluderende lokalsamfunn
- 3) Velferd og berekraftig verdiskaping
- 4) Klima, natur og miljø for framtida
- 5) Samfunnssikkerhet og beredskap

Under prioriteringsperspektivet «Velferd og berekraftig verdiskaping» har regjeringen 14 forventninger. Den ene er «Det legges til rette for grønn omstilling, bærekraftig verdiskaping og lønnsomme arbeidsplasser i hele landet.».

Under prioriteringsperspektivet «Klima, natur og miljø for fremtida» har regjeringen 18 forventninger. Den ene er «Samfunns- og arealplanleggingen samordnes med planlegging av vannforsyning og avløp, herunder overvannshåndtering og vurdering av naturbaserte løsninger.».

4.1.2 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER (SPR) OG BESTEMMELSER (SPB)

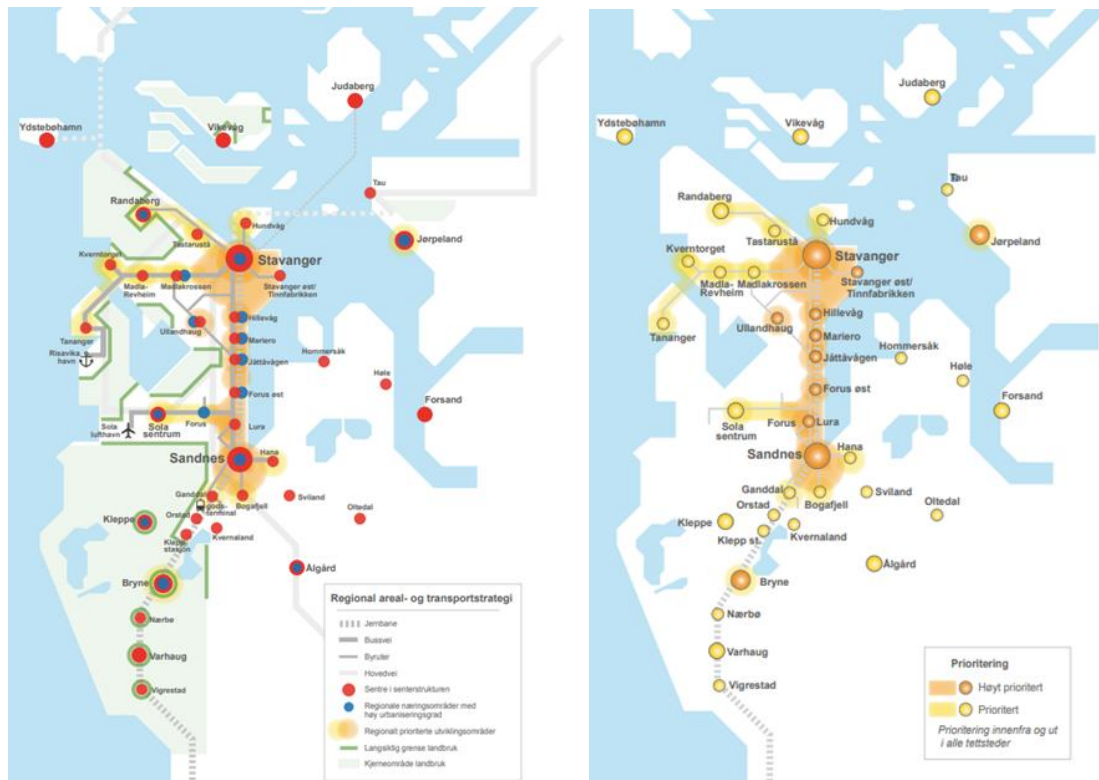
- [Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning \(2024\).](#)
- [Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet \(2025\).](#)
- [Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen \(2021\).](#)
- [Risikopolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen \(1995\)](#)
- [Risikopolitiske retningslinjer for vernede vassdrag \(1994\).](#)

Det er for tiden ingen statlige bestemmelser (SPB)

4.1.3 Fylkeskommunale planer

[Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke \(2020\)](#)

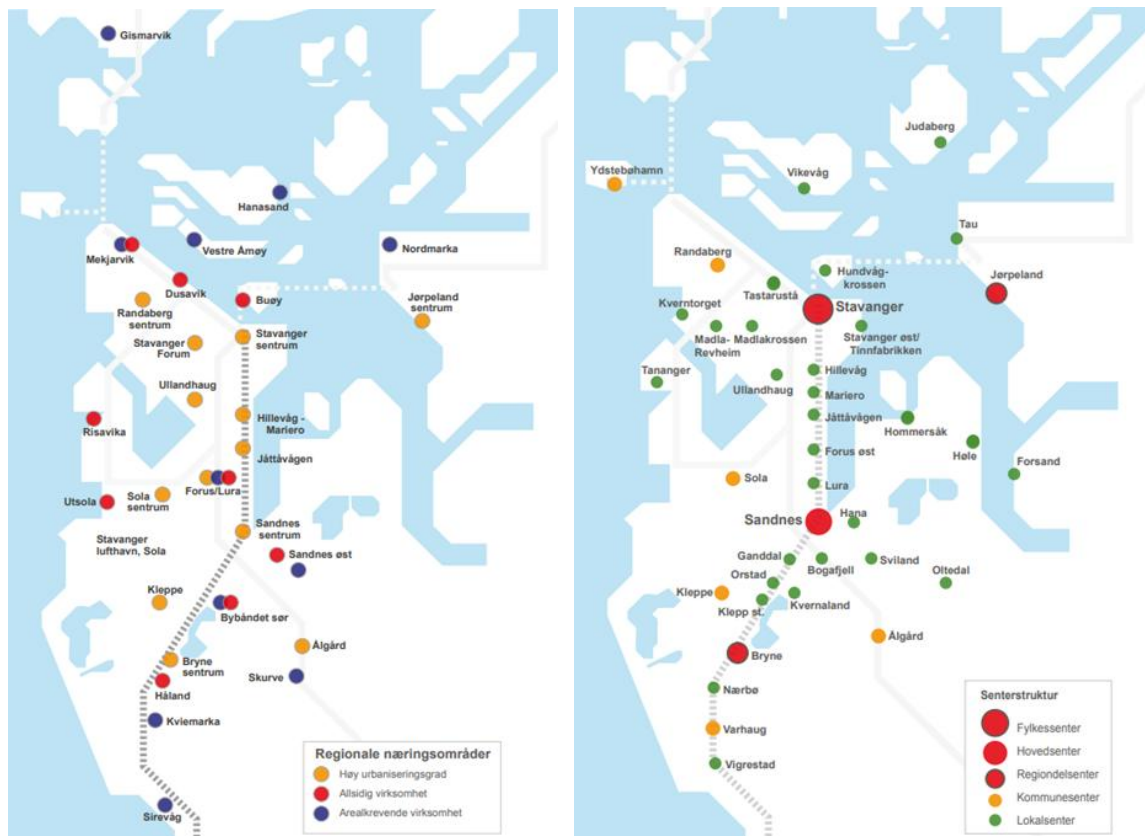
Planen ble vedtatt 20.10.2020. Planens hovedmål er at «Regionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapningen, reduserer klimagassutslippet, sikrer natur og kulturmiljø og gir høy livskvalitet.» Videre er delmålene og innsatsområdene: enklere hverdag, konkurransekraft, livskraftige nabolag, levende sentrumsområder, varige naturressurser, og regionalt samarbeid. En viktig arealstrategi er planlegging «innenfra og ut» som gjelder både for prioriterte utviklingsområder i regionen og inni byer og tettsteder.



Figur 4: Regional areal- og transportstrategi (t.v.) og regionalt prioriterte utviklingsområder (t.h.) (Hentet ut fra Regionalplan for Jæren og Sør-Ryfylke, 2020).

Strategien «rett virksomhet på rett sted» innebærer «at næringsvirksomheter finner lokalisering i næringsområder som passer med virksomhetens areal- og transportbehov». Planen deler virksomheter inn i 3 kategorier:

- Kategori 1 (høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet) skal lokaliseres i by- og tettstedssentre og nær kollektivtransport.
- Kategori 2 (middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet) skal integreres i by- og tettstedsstrukturen og være nær kollektivtransport.
- Kategori 3 (lav arbeidsplass- og/eller besøksintensitet) skal ligge nær hovedinfrastruktur. Planen har også bestemmelser om lokalisering av varehandel.



Figur 5: Regionale næringsområder (t.v.) og senterstruktur (t.h.) (Hentet ut fra Regionalplan for Jæren og Sør-Ryfylke, 2020).

Planen har kvalifisert Nærbø som et lokalsenter, og nevner ikke eksisterende Krusemarka næringsområde, dermed er næringsområdet ikke regionalt prioritert. De legges opp til lokalisering av arbeidsplasser, handel og tjenester etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». I forhold til prinsippet er Krusemarka innenfor kategori 2. Det betyr at næringsområdet blir integrert i tettstedsstrukturen med god tilgjengelighet for gåing og sykling.

Planområdet har en gjennomgående bekk som både er kanalisert og i rør. I retningslinjene til regionalplanen 7.1.6 vannmiljø står det: «Elver og bekker skal holdes åpne og helst bevares så nært opptil sin naturlige form som mulig. Sterkt fysisk påvirket og/eller forurensa vassdrag skal tilstrebes gjenåpnet og/eller restaurert.». Dermed bør en etter regionalplanen prøve å gjenåpne og resturere bekken nært opptil sin naturlige form.

Planen har også føringer om stedsforming, jordvern, landbruk og andre blågrønne strukturer, transport og kollektivtrafikk med prioritering av transportformer, og parkering.

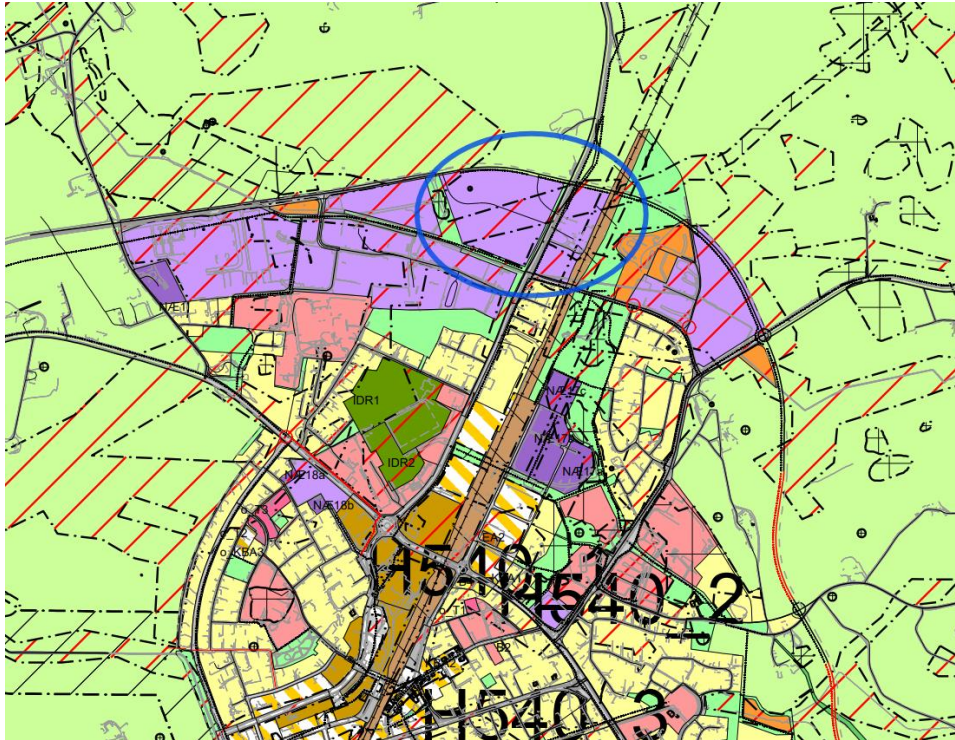
Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040

Planen bidrar til bærekraftig håndtering av overskuddsmasser på Jæren, ved å legge til rette for en mer sirkulær forvaltning av råstoffene. Planen inneholder en strategi for håndtering av masser etter ressurspyramide-prinsippet og retningslinjer for håndtering av masser.

Her finnes [gjeldende regionale planer og strategier](#).

4.1.4 Kommuneplanens arealdel Kommuneplan for 2024-2036

I gjeldende kommuneplan for 2024-2036 er området hovedsakelig avsatt til næringsbebyggelse som vist i Figur 6. Utvidelse av Krusemarka mot øst er dermed i tråd med kommuneplanen.



Figur 6: Kommuneplanens arealdel for 2024-2036. Blå sirkel viser planområdet.

4.2 GJELDENDE REGULERINGSPLANER

4.2.1 Tilgrensende og noe overlappende plan

Plannummer	Plannavn	Beliggenhet	Reguleringsformål
1050D	Områderegulering for Krusemarka	Vest og sør for planområdet	Boliger, industri, offentlig eller privat tjenesteyting, energianlegg, kombinert bebyggelse og anleggsformål, forretning/industri, friområde, mfl.

Tabell 1: Tilgrensende og noe overlappende plan

4.2.2 Tilgrensende plan

Plannummer	Plannavn	Beliggenhet	Reguleringsformål
1119C	Områderegulering for Bjorhaug	Øst for planområdet	Boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, industri, friområde, lekeplass, mfl.

Tabell 2: Tilgrensende plan

4.2.3 Pågående planarbeid

Plannavn	Beliggenhet	Reguleringsformål
Kommunedelplan med konsekvensutredning – utbygging Sandnes – Nærbø (Bane NOR)	Øst for planområdet	Bane og veg. (dobbeltspor)

Tabell 3: pågående planarbeid

5. EKSISTERENDE SITUASJON FØR NY PLAN

5.1 BELIGGENHET, AVGRENSNING OG STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

Planområdet er lokalisert nord på Nærbø, øst for jernbanelinjen og omtrent 1 km i luftlinje nord for togstasjonen på Nærbø. Figur 7 illustrerer hvor planområdet er lokalisert i Rogaland.



Figur 7: Planområdets beliggenhet i Rogaland.

Det varslede planområdet hadde opprinnelig en størrelse på cirka 154 dekar. I løpet av planarbeidet er plangrensen redusert til omtrent 101 dekar, som vist i Figur 8. Planområdet avgrenses mot jernbanetraseen i øst og det eksisterende næringsområdet på Krusemarka i vest, og mot et sammenhengende landbruksområde med dyrket mark i nord. I sør krysser Bøbekken gjennom planområdet, og Nærbø sentrum ligger sør for området.



Figur 8: Planområdets beliggenhet på Nærbø.

5.2 DAGENS AREALBRUK OG STEDETS KARAKTER

Planområdet består i hovedsak av fulldyrket jordbruksareal og har en landbrukskarakter. Innenfor området går fylkesvegene Bøvegen og Torlandsvegen, der Bøvegen ligger i den sørlige delen og Torlandsvegen krysser området i nord-sør-retning. I tillegg omfatter planområdet deler av de kommunale vegene Bjorlandsringen og Krusemarka. Det finnes én landbrukseiendom med to bolighus innenfor området, samt deler av to boligeiendommer og en annen landbrukseiendom lengst nord i planområdet.



Figur 9: Områdets arealbruk i og utenfor planområdet (Hentet fra Temakart-Rogaland)



Figur 10: Landbruk på grensen av tettsted (Dronebilde av Hå kommune, 2023).



Figur 11: I bakgrunnen kan en se eksisterende industriområde og vegen Bjorlandsringen som er en naturlig grense mellom bebyggelse og landbruk (Dronebilde av Hå kommune, 2023).

5.3 LANDSKAP

5.3.1 Topografi og landskap

Området er en del av kystnært innlandsslettelandskap under skoggrensen med tett bebyggelse og jordbruksdominans, jf. Temakart Rogaland. Terrenget er relativt flatt med høyeste punkt på omtrent kote +30 og en maks høydeforskjell på ca.10 meter. Terrenget skråner hovedsaklig ned mot Bøbekken som er det laveste punktet.

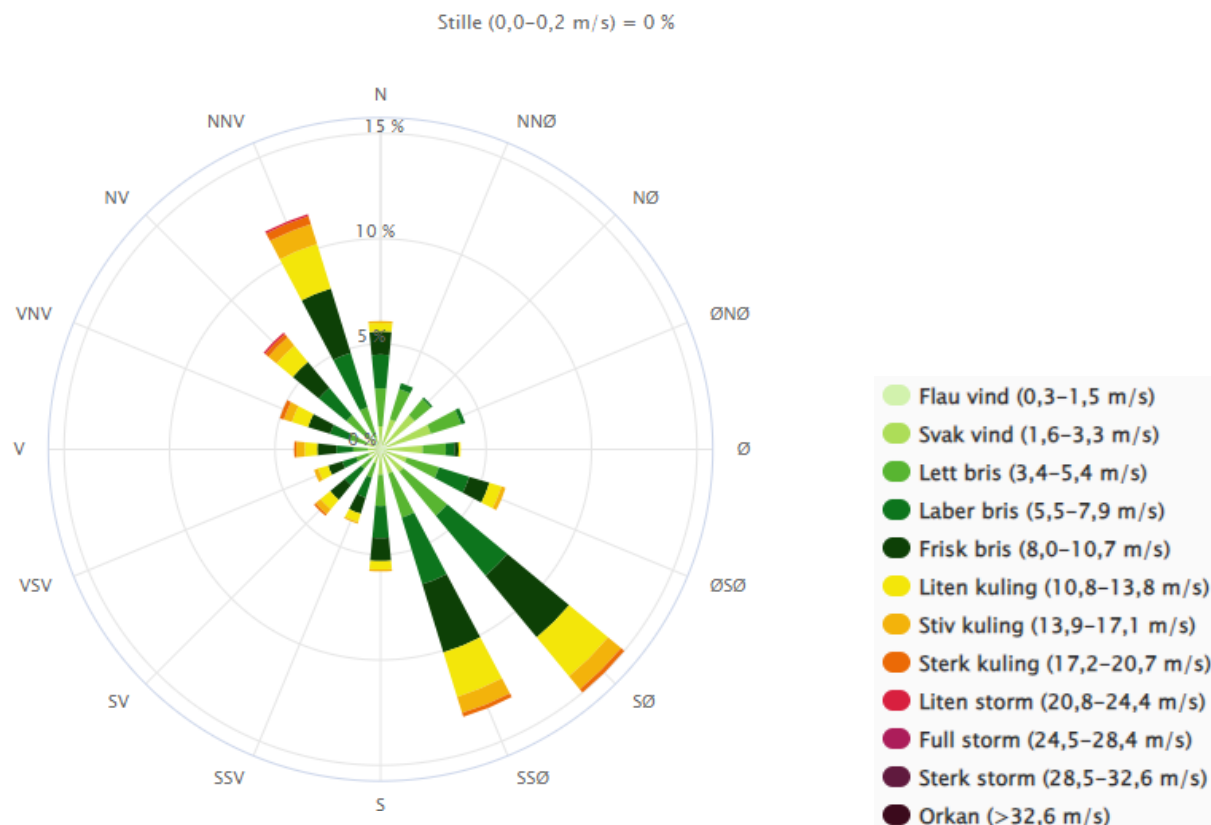
5.3.2 Lokalklima og solforhold

Været er en sum av flere faktorer knyttet til landskap og topografi. Området er åpent og solrikt, med lavere bygningsmasse i og utenfor planområdet.

Klimaet i det aktuelle området er et typisk kystklima med forholdsvis jevn temperatur og høy luftfuktighet. Planområdet ligger litt over fem kilometer fra kystlinjen mot Nordsjøen. Nord for planområdet ligger det et åpent jordbrukslandskap. Området er eksponert både for stor vindstyrke og ekstremnedbør i perioder basert på avstand til havet, landskapsforhold og eksponering.

Ifølge Figur 15 er dominerende vindretning fra sør-sørøst, samt noe fra nord-nordvest. Vær og klimadata innhentet fra Meteorologisk institutt viser at klimaet på Nærbø er mildt. Gjennomsnittlig middelårstemperatur registrert på den nærliggende målestasjonen, Obrestad fyr, er estimert å være til omtrent + 8,1 oC i løpet av årene 2018 - 2023. Området er sterkt påvirket av relativt høy årsnedbør med et snitt på 1455 mm årene 2018 - 2023. Nedbør og temperatur er hovedårsakene til et mildt og fuktig klima i området.

Vindrose for Obrestad Fyr (SN44080) i perioden; 12.2013–12.2023.



Figur 12: Vindrose for Obrestad fyr (Hentet fra Norsk Klimaservicesenter).

5.4 KULTURMINNER

Registrerte kulturminner innenfor planområdet:

- KulturminneID: 61048, Krusen av Bjørhaug. Kategorisert som et gravminne. Lokalisert innenfor planområdet og er fjernet.
- KulturminneID: 72208, Bjørhaug. Kategorisert som en samling av rydningsstein. Kulturminnet ligger innenfor planområdet og er fjernet.

Det ble gjennomført arkeologiske registreringer innenfor planområdet i perioden 27. september til 6. oktober 2023, da ble det funnet:

- KulturminneID: 304091, Krusemarka stakketuft. Stakketuft av førreformatorisk tid. Lokalisert sentralt i planområdet og er automatisk fredet.
- KulturminneID: 304094, Kokegrop. Lokalisert nord for eksisterende gårdsbygninger innenfor planområdet og er automatisk fredet.

Andre kulturminner i nærhet til planområdet:

- KulturminneID: 14822, Bjorhaug. En samling av fornminner bestående av 1 hustuft, 1 gravhaug og 1 kve/gardfar. Automatisk fredet lokalitet registrert sørøst for planområdet innenfor jernbaneskogen.
- KulturminneID: 44069, Bjorhaug. Felt med fornminner bestående av 3 gravhauger, 3 gravrøys, 1 rydningsrøys, 2 gardfar, 1 røys. Automatisk fredet lokalitet registrert ca. 110 meter sørøst for plangrensen i Jernbaneskogen.
- KulturminneID: 53801, Torland. Kategorisert som en gardfar. Lokalisert i Pyttaskogen.



Figur 13: Registrerte kulturminner innenfor og i nærhet til planområdet (Hentet fra Temakart-Rogaland).

Innenfor planområdet finnes det enkelte steingarder som tidligere har vært brukt til å markere eiendomsgrenser og teigskiller. Disse steingardene er i varierende tilstand, men tilstanden gir ikke nødvendigvis informasjon om alder. Kommunen har foretatt en kulturminnefaglig vurdering av steingardene i utbyggingsområde, og konkludert med at de ikke anses som verneverdige.

5.5 NATURVERDIER

Bøbekken går gjennom deler av den helt sørlige enden av planområdet. Deler av bekken er lukket i rør, men ligger åpen gjennom planområdet vest for fv. 215 Torlandsvegen. Bekken munner ut i Hååna, som er et nasjonalt laksevasdrag og et vernet vassdrag. Bekken er en sterkt modifisert vannforekomst (SMFV) som er preget av kanalisering og omkringliggende jordbruk. Ifølge konsekvensutredning for vannmiljø av Ecofact er den økologiske tilstanden dårlig og den kjemiske tilstanden god.

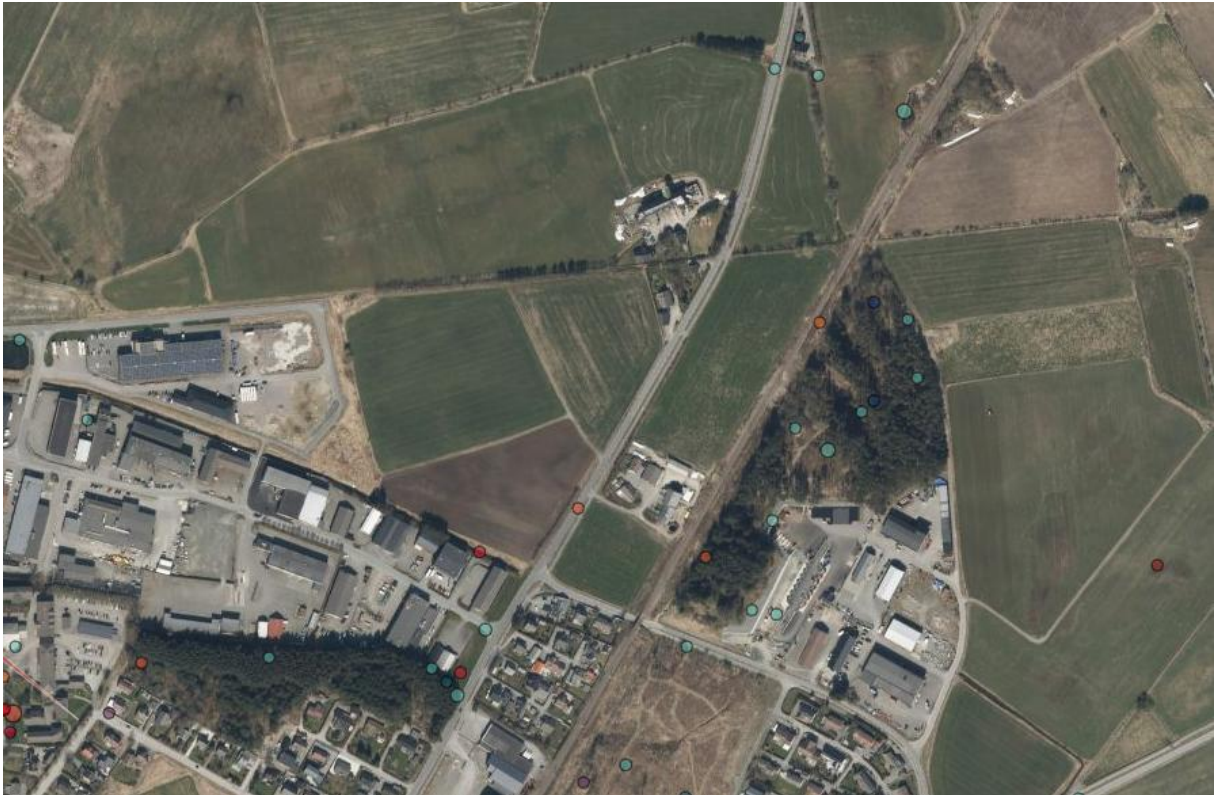
I bekken er det registrert sårbar (VU) elvemusling, nær trua (NT) laks og sterkt trua (EN) ål.



Figur 14: Til venstre vises den kanaliserte Bøbekken ved eksisterende næringsområde, med planområdet i bakgrunnen. Til høyre vises Bøbekken ved røråpningen vest for Torlandsvegen. Begge bildene er tatt av Hå kommune.

Utbyggingsområdet består i dag hovedsakelig av jordbruksareal med begrensede naturverdier. Innenfor området er den rødlistede fuglearten kornkråke (VU) registrert. Rett utenfor området, i Pyttaskogen, er det funnet barlind (sårbar), men det er usikkert om den er viltvoksende eller en forvillet hageplante, og dermed trolig en hybrid.

I influensområdet er det registrert tyrkerdue (NT), grønnfink (VU), gråspurv (NT), tårnseiler (NT), svarthalespove (CR, kritisk truet), storspove (EN), vipe (CR), svartrødstjert (EN), gråmåke (VU) og sivhauk (NT). Ingen sensitive arter er registrert i nærheten til planområdet.



Figur 15: Utsnitt av Artsdatabanken sitt artskart. Rød prikk er rødlistede arter. Blå prikk er vanlige arter.

5.6 REKREASJONSVERDI/ REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Registrerte friluftsområder nær planområdet er blant annet:

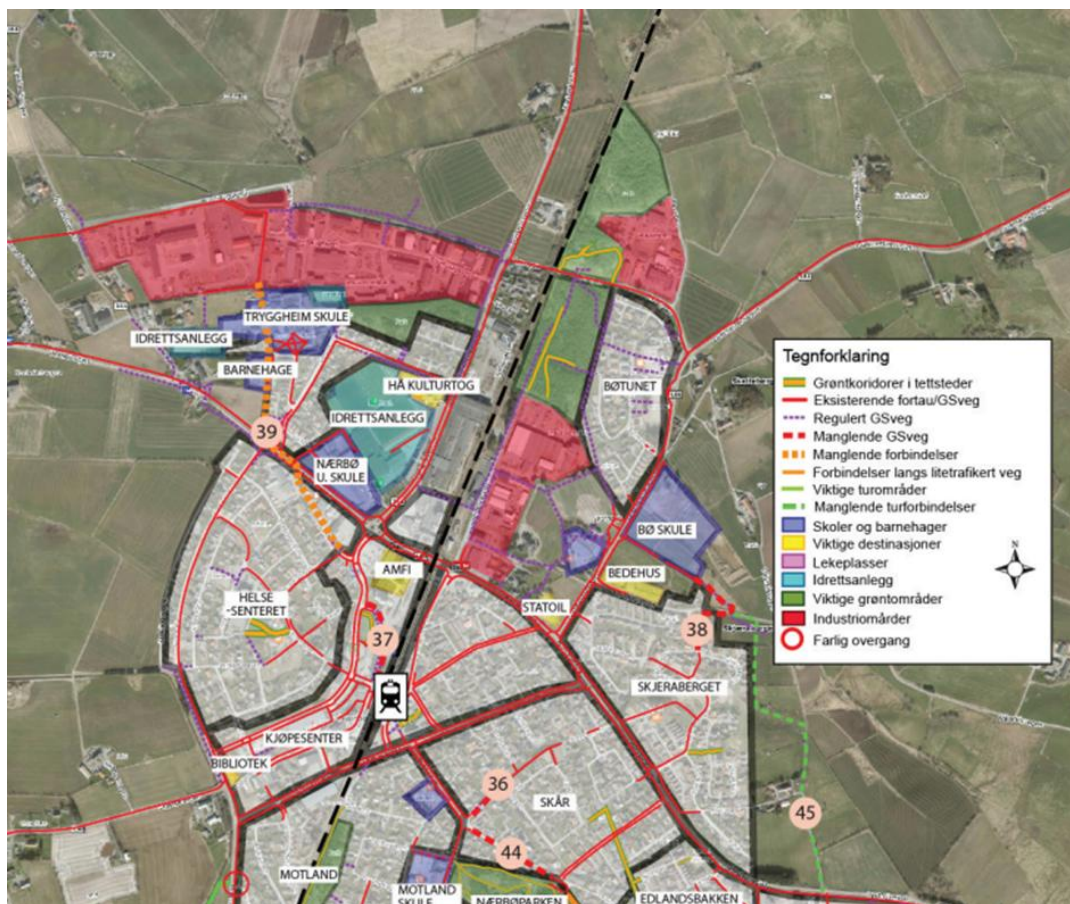
- Leke- og rekreasjonsområde: Pyttaskogen (ID: FK00036636), ganske stor brukerfrekvens, svært viktig friluftslivsområde. Ligger øst for planområdet. Total areal 48,4 daa.
- Leke- og rekreasjonsområdet: Jernbaneskogen Nærbø (ID: FK00036635), ganske stor brukerfrekvens, svært viktig friluftsområde. Ligger sørøst for planområdet. Total areal 52,9 daa.
- Leke- og rekreasjonsområdet: Bjorhaugskogen, middels brukerfrekvens, viktig friluftsområde. Ligger sør for planområdet. Total areal 22,5 daa.

Skogsområdet øst for planområdet er oppdelt i Pyttaskogen og Jernbaneskogen som følge av Bøvegen som krysser på tvers gjennom.



Figur 16: Kartlagte og verdsatte friluftsområder i nærheten av planområdet.

I [Plan for turnett i Hå](#) fra 2017 er turnett og oppholdsområder på Nærbø registrert, vist i Figur 17. Tvers gjennom planområdet går det en eksisterende gang- og sykkelveg/fortau langs Torlandsvegen og langs Bøvegen.



Figur 17: Utklipp av Plan for turnett i Hå kommune.

5.7 LANDBRUK

Planområdet består i dag hovedsakelig av fulldyrket mark. Store deler av området utgjør jordbruksarealer med svært god jordkvalitet, i henhold til Temakart Rogaland, vist i Figur 18.



Figur 18: Jordkvalitet.

Mer informasjon om jordressursene finner du i konsekvensutredningen.

5.8 TRAFIKKFORHOLD

5.8.1 Kjøreatkomst og vegsystem

Området kan nås via flere veger og fra ulike retninger. Oversikt over vegnavnene fremgår av Figur 3. Vestre del av planområdet har adkomstveg fra Bjorlandsringen i nordvest, med fartsgrense på 50 km/t og trafikkmenge på 1000 ÅDT, samt andel store kjøretøy 10,2%. Adkomst til fv. 44 skjer via påkobling til fv. 4360 Bernervegen enten ved å følge Bjorlandsringen i retning vest eller Torlandsvegen mot sør. Fra nord og sør kan en bruke fv. 4380 Torlandsvegen, Torlandsvegen har en fartsgrense på 50 km/t og 60 km/t. Tall fra trafikkteiling i 2023 viser en trafikkmenge i Torlandsvegen på 4800 ÅDT nord for Bøvegen og 4100 ÅDT sør for Bøvegen, andel store kjøretøy er 2,5 - 2,7%. Fra Torlandsvegen ligger fv. 4382 Bøvegen mot øst under jernbanen. Bøvegen har fartsgrense på 50 km/t og trafikkmenge på 1200 ÅDT, andel store kjøretøy er 2,2%.

5.8.2 Ulykkessituasjon

Det er registrert to trafikkulykker innenfor planområdet. Begge ulykkene har inntruffet i T-krysset mellom Torlandsvegen og Bøvegen. Den ene ulykken var mellom traktor og personbil i 2006, mens den siste var mellom lett mc og personbil høsten 2022. Det er gang- og sykkelveg ved krysset, men ikke oppmerket gangfelt. Det er registrert flere ulykker langs Torlandsvegen både mot sør og lengre nord.



Figur 19: T-krysset Torlandsvegen x Bøvegen. Foto: Hå kommune.

5.8.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Torlandsvegen har gang- og sykkelveg gjennom planområdet. I tillegg har Bøvegen sørøst i planområdet fortau. Eksisterende Krusemarka industriområde utenfor planavgrænsingen har fortau på noen av vegstrekningene, og gang- og sykkelveg langs deler av Bjorlandsringen og Bøbekken.



Figur 20: T-krysset Torlandsvegen x Bøvegen sett fra perspektivet til myke trafikanter. Foto: Hå kommune.

5.8.4 Kollektivtilbud

Nærmeste kollektivtransport er bussholdeplass i Bernervegen omtrent 700 m unna eller Nærbø jernbanestasjon omtrent 1 km i luftlinje. Det tar rundt 20 minutter å gå til jernbanestasjonen langs Torlandsvegen til Torggata og Jadarvegen. Frekvensen på togavgangene er omtrent hver 30 minutter nord til Stavanger og hver 30 min eller en gang i timen i retning Egersund, jf. Vy sin rutetabell for strekningen Stavanger-Egersund. Togavgangene kan økes med tiden da Bane-Nor planlegger dobbeltsport mellom Skeiane og Nærbø på Jærbanen.

5.8.5 Veglys og elektro

Det er trafikklys langs alle vegstrekninger i planområde.

5.9 BARN OG UNGES INTERESSER

Planområdet grenser til både et boligområde og Pyttaskogen, som er et viktig friluftsområde.

Det er få barn som har skoleveg gjennom planområdet, da det er få boliger nord for området før kommunegrense. Barn fra gata Krusa og boliger nord for planområdet kan bruke Bøvegen til Bø skule. Bøvegen kan også være aktuell for ungdom som går på privat kristen skole og bor nordøst på Nærbø.

5.10 TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.10.1 Vann og avløp

VA-infrastrukturen ligger i stor grad i eksisterende vegnett.

Vegene rundt og innenfor planområdet har vannledninger, spillvannsledninger og overvannsledninger. Utenfor vegene er det to spillvannsledninger som går på tvers av utbyggingsområdet. Spillvannsledningene har begge en utvendig dimensjon på Ø160.

5.11 GRUNNFORHOLD

NGU sitt berggrunns- og løsmassekart i Figur 21 viser at planområdet består hovedsakelig av tykk morene (vises grønt i figur) med noe torv og myr (vises brunt) nordvest i planområdet.



Figur 21: Løsmassekart for planområdet (Hentet fra Temakart-Rogaland).

Mulighetene for å treffe marin leire er liten for hvor det er morene og ingen for torv og myr, jf. temakart-rogaland.no. Mer informasjon om grunnen finner du i datarapport geoteknisk grunnundersøkelse.

Det er registrert forurensset grunn på industritomt tilgrenset planområde i sørøst, jf. Miljøstatus. På tomten er det registrert mistanke/lite informasjon om forurensning eller deponering av avfall og oppfølgingen er uavklart. Aktsomheten for radon i området er registrert som moderat til lav, jf. miljøstatus.

5.12 STØYFORHOLD

Området er støyutsatt fra vegtrafikk og jernbane. Ifølge støyfaglig vurdering av Brekke og Strand ligger enkelte boligeiendommer forholdsvis innenfor gul og rød støysone langs Torlandsvegen. Det er også nærliggende næringsareal som er kilde til støy. Det er ikke etablert eller regulert støyskjerm innenfor planområdet.

5.13 LUFTFORURENSING

Trafikkutslipp fra Torlandsvegen (fylkesveg 4380) er den største kilden til luftforurensning i planområdet. Konsentrasjon av luftforurensning blir redusert med avstand fra vegkanten.

Miløstatus.no viser at det er luftforurensning av svevestøv, NMVOC og NOX. Dette er vanlig forekomster i byer og tettsteder. Ifølge Miljøstatus er det ikke virksomheter på Nærbø med utslipp til luft og vann.

5.14 RISIKO OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

ROS-analysen bygger på den kunnskapen som til hver til er tilgjengelig. Samtidig legger den til rette for ny kunnskap.

Kommunedirektøren har identifisert 7 mulige uønskede hendelser som direkte kan påvirke samfunnsverdier og konsekvenstyper som liv og helse, stabilitet, materielle verdier, natur og miljø, og andre uønskede hendelser som utslag av tekniske og menneskelige feil eller tilsiktede hendelser innenfor planområdet.

For utfyllende informasjon og vurderingsgrunnlag se vedlagt ROS-analyse.

5.15 NÆRING

Planområdet inneholder en landbrukseiendom med driftsbygninger.

5.16 ANALYSER/UTREDNINGER

I forbindelse med detaljregulering for Krusemarkan øst er det utarbeidet følgende analyser og utredninger:

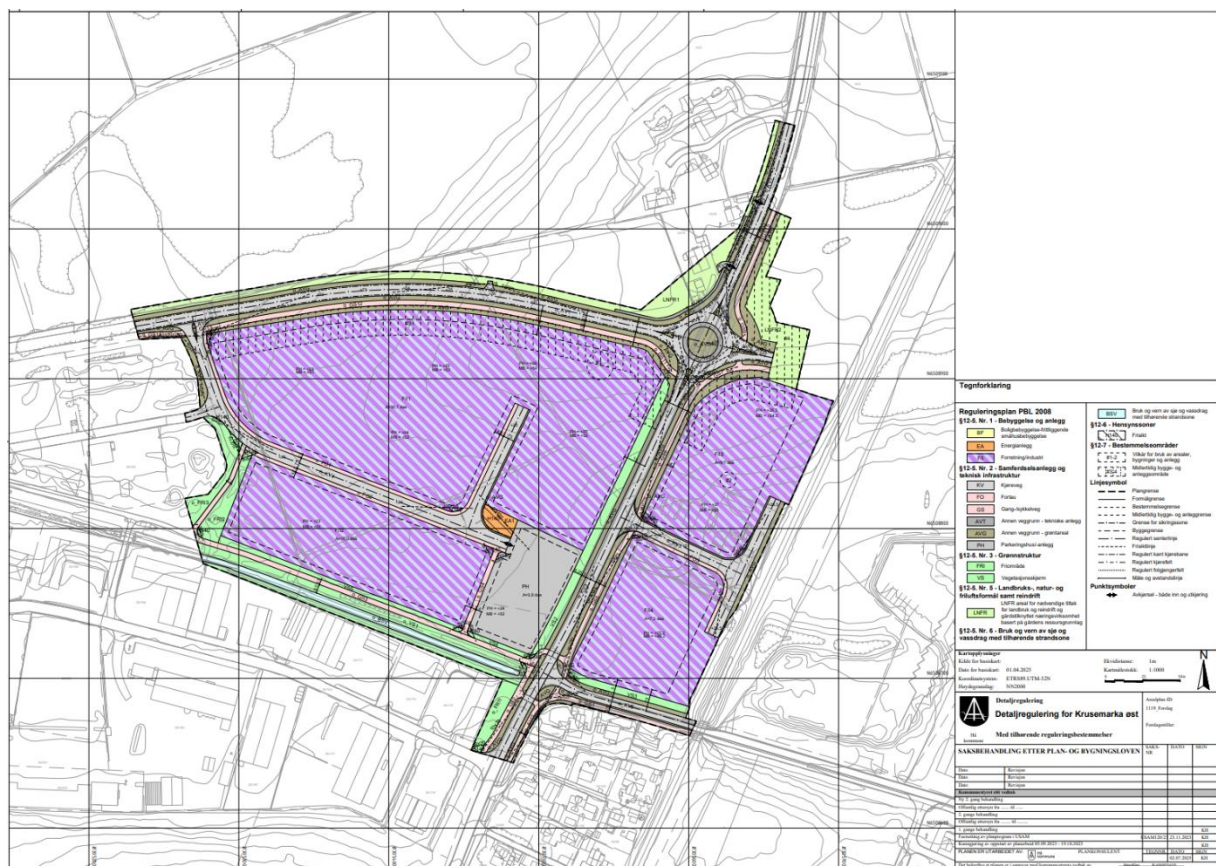
- ROS-analyse
- Konsekvensutredning
- Støyvurdering
- Trafikknotat
- Fagrapport naturmangfold
- Flomvurdering
- Geoteknisk grunnundersøkelse
- Massehåndteringsplan
- Vegvurdering - omkjøringsveg

7. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

7.1 PLANLAGT AREALBRUK

Hovedgrepene i planen er å legge til rette for:

- Allsidige virksomheter som har middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.
- Forretninger som har plasskrevende handel.
- Parkeringsanlegg/-hus som er felles for ansatte i industriområdet.
- Omkjøringsveg og ny rundkjøring.
- Planen skal ta hensyn til natur- og miljøtilstanden i Bøbekken, kulturminne og friluftsområdene Jernbaneskogen og Pyttaskogen.
- Planen skal også ta hensyn til nærliggende boligbebyggelse og jernbanen.



Figur 22: Forslag til plankart for detaljreguleringsplan for Krusemarka øst.

7.1.1 Reguleringsformål og arealregnskap

Reguleringsformål med SOSI-kode og arealregnskap framgår av tabellen nedenfor.

AREALFORMÅL			
SOSI-kode	§12-5 Nr. 1-Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)	Feltkode
1111	Boligbebyggelse- frittliggende småhusbebyggelse	3,9	BF

1510	Energianlegg	295,9	EA
1812	Forretning/industri (4)	56986,3	F/I
Sum areal denne kategorien		57286,0	
SOSI-kode	§12-5. Nr.2-Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)	Feltkode
2011	Kjøreveg	12633,1	KV
2012	Fortau	1506,0	FO
2015	Gang-/sykkelveg	4658,5	GS
2018	Annen veggrunn-tekniske anlegg	445,9	AVT
2019	Annen veggrunn-grøntareal	8549,1	AVG
2083	Parkeringshus/-anlegg	3799,1	PH
Sum areal denne kategorien		31591,7	
SOSI-kode	§12-5, Nr. 3-Grønnstruktur	Areal (m²)	Feltkode
3040	Frømråde	1735,3	FRI
3060	Vegetasjonsskjerm	4785,9	VS
Sum areal denne kategorien		6521,2	
SOSI-kode	§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (m²)	Feltkode
5100	LNFR areal for nødvendig tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	4844,0	LNFR
Sum areal denne kategorien		4844,0	
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		Areal (m²)	Feltkode
6001	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	1024,1	BSV
Sum areal denne kategorien		1024,1	
Totalt alle kategorier		101267,0	

7.2 HVILKE LØSNINGER ÅPNER PLANEN OG FORMÅLENE FOR?

7.2.1 Boligbebyggelse- og fritliggende småhusbebyggelse (BF)
Bebyggelse som ligger innenfor frisisiktsone.

7.2.2 Energianlegg (EA)
Areal avsatt til nettstasjon med plass til parkering og avkjørsel. Byggegrensen er formåls grensen.

7.2.3 Forretning/industri (F/I)
Området er regulert for virksomhet innen både forretning og industri. Her kan ulike typer bedrifter med middels arbeidsplasser og/eller besøkende etablere seg, i tråd med retningslinjene i regionalplanen for Jæren og søre Ryfylke. Eksempler på slike virksomheter kan være produksjonsbedrifter, verksteder og bilverksteder.

Det er også tillatt med forretninger som driver med plasskrevende handel. Dette omfatter virksomheter som selger varer som krever stor plass til utstilling eller lager, som for eksempel byggevarer, møbler, biler og lignende.

Detaljreguleringsplanen har fire felt til forretning og industri. To på hver side av Torlandsvegen der vestsiden er størst. Størrelsen på de nye feltene er:

- F/I1: 30,7 daa
- F/I2: 10,0 daa
- F/I3: 9,1 daa
- F/I4: 7,3 daa

Grad av utnyttning og byggehøyder

Planen åpner for:

Felt:	% BRA	Maks byggehøyde
F/I1	Minst 80%	28 m
F/I2	Minst 80%	28 m
F/I3	Minst 80%	28 m
F/I4	Minst 80%	23 m

Byggehøydene i planen er angitt med maksimal kotehøyde i plankartet. Det tillates at tekniske installasjoner, mindre bygningskonstruksjoner og lignende kan bygges inntil 3 meter over den angitte byggehøyden, forutsatt at dette samlet ikke overstiger 20 % av bebygd areal (BYA). Skorsteiner, tårn og kraner kan også overskride maksimal byggehøyde, men skal samlet ikke utgjøre mer enn 10 % av byggearealet.

Planen styrer ikke planert terrenghøyde, men har retningsgivende høyder for dette. Byggehøydene og utnyttingsgradene er satt for å fremme høyere utnyttning på næringsområdet og av jordvern hensyn. For å sikre høy utnyttelse skal minste tillatte bruksareal (BRA) på 80 %, regnes med tenkte plan.

Innenfor F/I1 – F/I4 kan arealet oppdeles og utformes etter den enkelte bedrifts behov. Slike justeringer skal gjennomføres i forbindelse med søknad om byggetillatelse.

Det nærmeste feltet F/I4 til boligbebyggelse og verdifull kulturarv har fått redusert byggehøyde for å dempe den visuelle virkningen av næringsbebyggelse.

Bilparkering

Krav til bilparkering i planen følger gjeldende kommuneplan som er maksimalt 0,9 parkeringer per 100m² bruksareal (BRA) av forretnings- og industribebyggelse.

Det legges opp til at parkeringsplasser i hovedsak skal samles i et felles parkeringsanlegg i felt PH. Dette bidrar til en mer arealeffektiv og ryddig parkeringsløsning for området.

Innenfor byggeområdene (F/I) er det tillatt med inntil fem parkeringsplasser per tomt. Disse skal kun benyttes til kjøretøy som er nødvendige for virksomhetenes daglige drift.

Forretninger kan etablere kundeparkering innenfor egen tomt dersom det er et dokumentert behov. Dette må i så fall begrunnes og vises til i byggesaken.

Minst 5 % av bilparkeringsplassene skal være tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse. Disse plassene skal plasseres nær inngangspartier i byggeområdene.

Mer informasjon om formålet parkeringshus/-anlegg finnes i kapittel 7.2.9 i planen.

Sykkelparkering

Sykkelparkering skal etableres innenfor egen tomt eller delfelt, og det skal være minimum én sykkelparkeringsplass per 100 m² bruksareal (BRA) for forretnings- og industribebyggelse.

Sykkelparkeringen skal være lett tilgjengelig, enkel å bruke og plasseres nær inngangspartier. Den skal være overbygd – enten som frittstående takløsning eller integrert i bygget.

Antall sykkelparkeringsplasser i Krusemarka er fastsatt med utgangspunkt i regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke. Ifølge planen skal områder med høy arbeidsplass- og besøksintensitet ha minst 2 plasser per 100 m² BRA, mens områder med lav intensitet skal ha minst 0,5 plasser. Krusemarka vurderes å ligge mellom disse to kategoriene, men nærmere lav intensitet. Derfor er kravet satt til 1 sykkelparkeringsplass per 100 m² BRA.

Dette avviker fra kommuneplanen for Hå, som har et krav på 5 plasser per 100 m² BRA. Dette anses som for høyt for Krusemarka, basert på erfaringer fra Kviamarka og Grødalands næringsområder, hvor det er i snitt én ansatt per 160 m² BRA. Kommunedirektøren forventer noe høyere ansatt tetthet i Krusemarka. I trafikknøttat utarbeidet av Head er det tatt utgangspunkt i 1 ansatt per 150 m² BRA. Det vil i så fall gi 7,5 sykkel plasser per ansatt dersom kommuneplanens krav følges, noe som vurderes som uforholdsmessig høyt. Derfor er regionalplanens anbefalinger lagt til grunn.

Kravet om at sykkelparkeringen skal være plassert på egen tomt og i nærheten av inngangspartier er valgt for å gjøre det enklere og mer attraktivt å bruke sykkel som transportmiddel. Kravet gjelder for både ansatte og besøkende. All sykkelparkering skal være overbygd, og kan også være innendørs.

Bebyggelsens plassering og utforming

Forretning- og industribebyggelsen skal plasseres innenfor angitte byggegrenser. Utenfor byggegrensen kan det tillates tiltak som støttemurer, planering, gjerder, oppstillingsplasser og nedgravde ledninger. Slike tiltak er likevel ikke tillatt innenfor 30 meter fra jernbanens spormidte uten godkjenning fra BaneNOR i henhold til jernbaneloven § 10.

Byggegrensen mot o_KV1 (omkjøringsvegen/Bjørlandsringen) er 20 meter, mens den mot o_KV3 (Torlandsvegen) er minimum 15 meter. På østsiden av o_KV3 gjelder en utvidet

byggegrense på over 15 meter. Mot o_KV6 (Bøvegen) er byggegrensen satt til 15 meter, og mot jernbanen skal bebyggelsen plasseres minst 30 meter fra nærmeste spors midtlinje.

I delfelt F/I4 skal bygninger plasseres mot sør, langs Bøvegen. Utendørs aktivitet knyttet til virksomheten skal legges til bygningens nordside. Det er ikke tillatt å plassere porter vendt mot sør.

Ved samlet planlegging av parkeringsanlegg (PH) og tilgrensende delfelt F/I1 bortfaller byggegrensene mellom disse feltene.

Kjøreatkomst

F/I1 og F/I2 har atkomst fra o_KV1 (Bjørlandsringen) og F/I3 og F/I4 har atkomst fra o_KV3 (Torlandsvegen). Næringstomtene kan kun etablere avkjørsel til de interne kjørevegene o_KV4 og o_KV5.

Tilgjengelighet for gående og syklende

Planområdet har flere regulerte gang- og sykkelforbindelser til områder avsatt til F/I. Bestemmelsene gir bedrifter innenfor F/I3 og F/I4 mulighet til å etablere gang- og sykkelforbindelser over annen vegggrunn til nærmeste regulerte gang- og sykkelveier, o_GS5 og o_GS6. Bestemmelsene gir også parkeringsanlegget og bedrift/-er innenfor F/I2 mulighet til å etablere gang- og sykkelforbindelser over vegetasjonsskjerm til o_GS3. Dette bidrar til å forkorte arbeidsvegen for gående og syklende.

Det er ikke satt av plass til kollektivtilbud som busslomme.

Bestemmelsesområde #1 og 2 innenfor F/I1 og F/I3

Det er avdekket to kulturminner innenfor områdene F/I1 og F/I3. Kulturminnet i bestemmelsesområde 1 er allerede undersøkt, og planen kan derfor gjennomføres som forutsatt. I bestemmelsesområde 2 må Arkeologisk museum ved Universitetet i Stavanger gjennomføre en arkeologisk analyse av tre makrofossilprøver tatt fra stakketuften før tiltak i tråd med planen iverksettes. Det skal tas kontakt med Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, i god tid før tiltaket skal starte, slik at omfanget av den arkeologiske undersøkelsen kan fastsettes.

Midlertidig anleggsområde #3 og 4

Det er regulert midlertidige anleggsområde ved ny veg og rundkjøring for å sikre nødvendig plass til maskiner, utstyr og anleggsarbeid. Formålet er å legge til rette for trygg og effektiv gjennomføring av tiltaket. Når anleggsarbeidet er ferdig, skal områdene tilbakeføres til regulert formål.

Arealer som er regulert til LNFR skal istandsettes med minst samme landbrukskvalitet som før anlegget, innen seks måneder etter ferdigstillelse.

7.2.4 Kjøreveg (KV)

Kjørevegene o_KV1-o_KV7 er offentlige og KV8 – KV10 er private avkjørsler. Offentlige kjøreveger skal utføres i samsvar med gjeldende statlige vegnormer avhengig av dimensjonerings klasse. Ved utarbeidelse av vegtekniske planer kan høyder vist i plankartet fravikes dersom det er nødvendig, så lenge håndtering av overvann og flom er ivarettatt. Det er også tillatt med justeringer av samferdselsanleggene rundt kryss for å bedre framkomsten

til modulvogntog. Alle kjøreveger er regulert i tråd med gjeldende håndbok N100 Veg- og gateutforming.

Venstresvingfelt

Det er ikke regulert venstresvingfelt i noen av kryssene i planforslaget. Trafikken som er forventet generert av planforslaget i trafikknutatet utarbeidet av Head Energy er lavere enn kriteriene i N100, krav 4.1.1.3, for to av kryssene. Kommunedirektøren vurderer det som ikke hensiktsmessig å etablere venstresvingfelt i T-krysset som er innenfor kriteriene. Nedenfor er utredningen av behovet for venstresvingfelt:

T-kryss mellom Bjorlandsringen (o KV1) og intern veg (o KV4)

Vurderingen av behovet for venstresvingfelt tar utgangspunkt i trafikkmengden i den dimensjonerende timen. Denne timen defineres som den 30. mest trafikkerte timen i løpet av året – det vil si en time hvor trafikkvolumet kun overskrides 29 ganger årlig. I denne analysen er det brukt prosentandel av ÅDT i den mest trafikkerte timen, basert på trafikktellinger fra Hå kommune.

Tellingene viser at den høyeste timetrafikken i Bjorlandsringen var onsdag kl. 15–16, hvor 14,4 % av ÅDT ble registrert.

Ifølge trafikktellinger utført av Hå kommune i 2023 er den samlede ÅDT i Bjorlandsringen 1024. I trafikknutat utarbeidet av Head Energy estimeres det at 99 kjøretøy vil ta Bjorlandsringen til F/I3 og F/I4. Samlet vil ÅDT i Bjorlandsringen (trafikk i hovedretning) da være 1123.

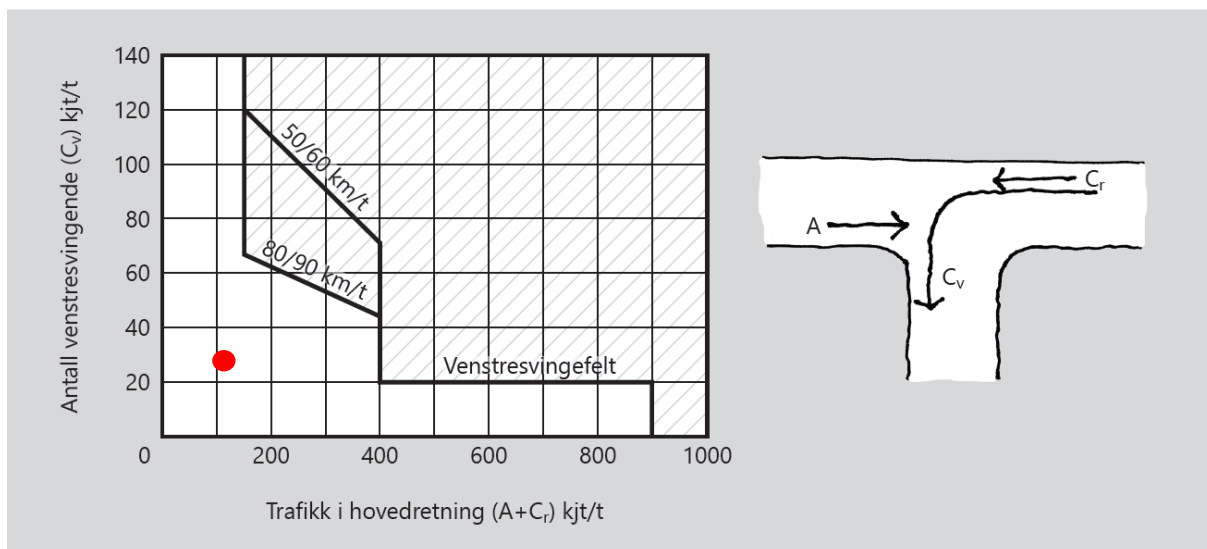
I trafikknutatet er det beregnet at 1 266 kjøretøy vil benytte T-krysset til og fra F/I1, F/I2 og parkeringsanlegget. Det antas at 25 % av disse – altså om lag 317 kjøretøy – vil komme til og fra Torlandsvegen mens resten vil kjøre vestover til og fra fylkesveg 44 (Nordsjøvegen).

I tillegg må det tas høyde for trafikk generert av fremtidige virksomheter i Krusemarka, en eksisterende kommunal veg. Det er trolig to ubebygde industritomter vest for planområdet som vil bidra med økt trafikk i det aktuelle T-krysset. Basert på en antatt utnyttelsesgrad på 80 %, estimeres disse tomtene å generere en samlet ÅDT på om lag 70 kjøretøy. Det forutsettes at 75 % av denne trafikken vil benytte adkomst via T-krysset vest for planområdet, mens de resterende 25 % – tilsvarende omtrent 18 kjøretøy – forventes å bruke T-krysset o_KV1 og o_KV4.

Til sammen estimeres det da at 335 kjøretøy vil komme til og fra Torlandsvegen. En antar da at halvparten 167,5 kjøretøy vil komme kjørende fra Torlandsvegen og ta venstresving i T-krysset.

Beregning for vurdering av behov for venstresvingfelt:

- 14,4 % av ÅDT på 1 123: ca. 162 kjøretøy
- 14,4 % av ÅDT for venstresvingende kjøretøy 167,5: ca. 24 kjøretøy



Figur 23: Kriteriene til venstresvingefelt i N100. Rød runding viser T-krysset.

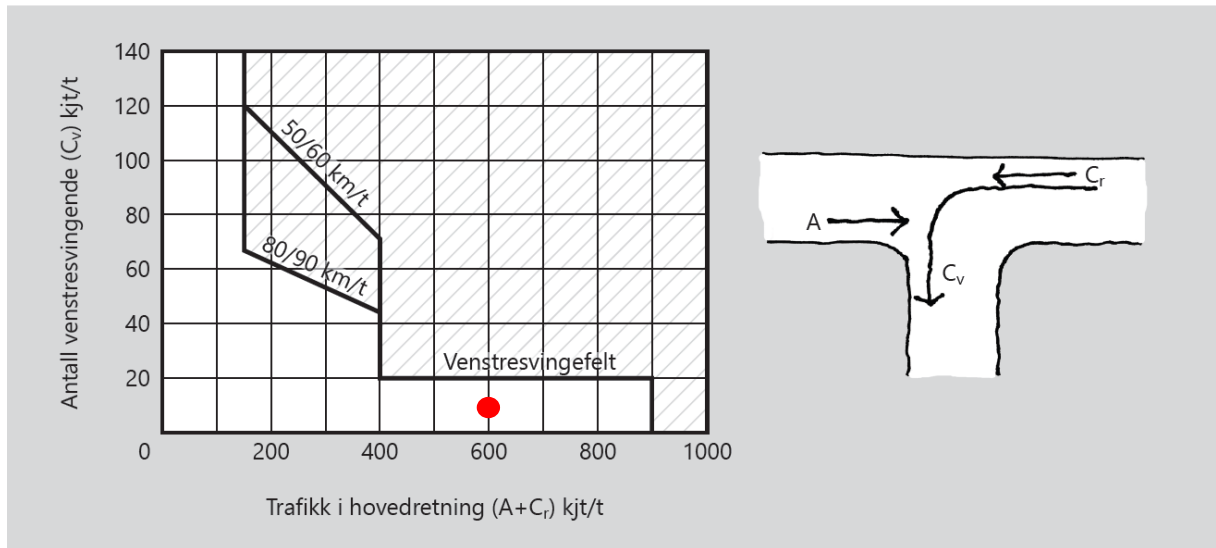
T kryss mellom Torlandsvegen (o KV3) og intern veg (o KV5)

Tellingene viser at den høyeste timetrafikken i Torlandsvegen var tirsdag kl. 16–17, hvor 13,5 % av ÅDT ble registrert.

Ifølge trafikknottat utarbeidet av Head Energy er det beregnet en samlet ÅDT på 4 627 kjøretøy i Torlandsvegen, inkludert trafikk fra både det aktuelle planforslaget og eksisterende forhold. Av dette er det anslått at 198 kjøretøy vil benytte T-krysset til og fra F/I3 og F/4. Det antas at 25 % vil komme kjørende fra nord og ta venstresving i krysset.

Beregning for vurdering av behov for venstresvingefelt:

- 13,5 % av ÅDT på 4 627 (ekskl. kjøretøy som vil benytte T-krysset til og fra F/I3 og F/4):
 $4\,627 - 198 = 4\,429 \rightarrow 13,5 \% \text{ av } 4\,429 = \text{ca. } 598 \text{ kjøretøy}$
- 13,5 % av ÅDT for venstresvingende kjøretøy (50 fra planforslaget):
 $13,5 \% \text{ av } 50 = \text{ca. } 7 \text{ kjøretøy}$



Figur 24: Kriteriene til venstresvingefelt i N100. Rød runding viser T-krysset.

Eksisterende T kryss mellom Torlandsvegen (o KV3) og Bøvegen (o KV6)

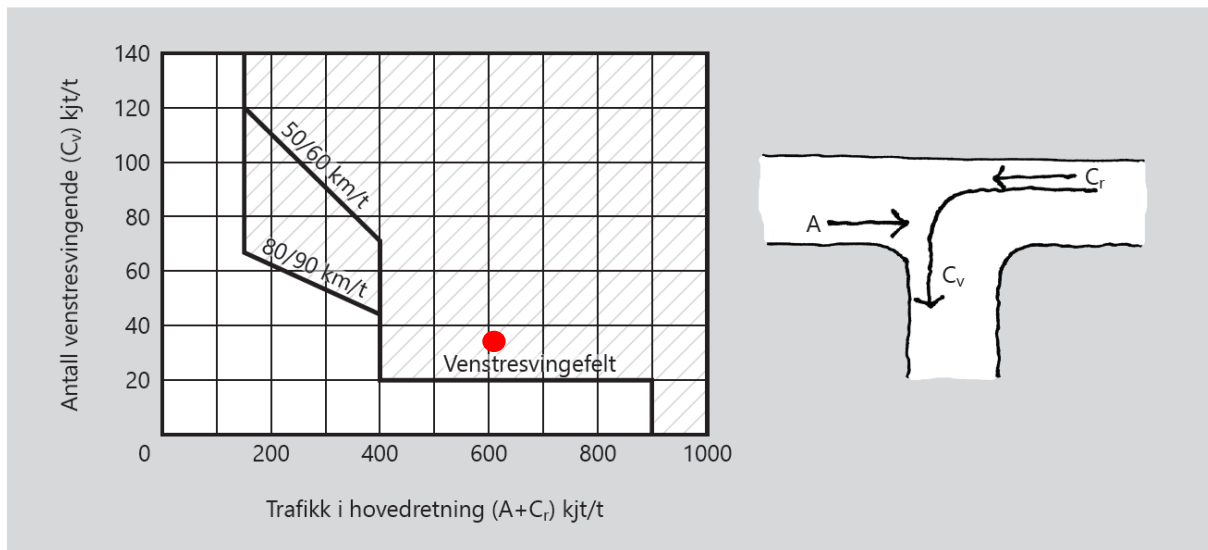
Tellingene viser at den høyeste timetrafikken i Torlandsvegen var tirsdag kl. 16–17, hvor 13,5 % av ÅDT ble registrert.

Ifølge trafikknottat utarbeidet av Head Energy er det beregnet en samlet ÅDT på 4 627 kjøretøy i Torlandsvegen, inkludert trafikk fra både det aktuelle planforslaget og eksisterende forhold. Av den totale ÅDT antas det at 99 kjøretøy skal til og fra F/I3 og F/4 fra nord og vil ikke kjøre forbi det aktuelle T-krysset.

Trafikktellinger utført av Hå kommune viser at den høyeste timetrafikken i Bøvegen var fredag kl. 16–17, hvor 146 kjøretøy ble registrert.

Beregning for vurdering av behov for venstresvingefelt:

- 13,5 % av ÅDT på 4 627 (ekskl. vil ikke kjøre forbi det aktuelle T-krysset):
 $4\,627 - 99 = 4\,528 \rightarrow 13,5 \% \text{ av } 4\,528 = \text{ca. } 611 \text{ kjøretøy}$
- Det antas at $\frac{1}{4}$ av de 146 kjøretøyene registrert i Bøvegen tar venstresving: ca. 37 kjøretøy



Figur 25: Kriteriene til venstresvingfelt i N100. Rød runding viser T-krysset.

Etter utredningen er det konstatert at T-krysset mellom Torlandsvegen og Bøvegen oppfyller kriteriene for etablering av venstresvingfelt, i tråd med Statens vegvesens håndbok N100. Til tross for dette har kommunedirektøren besluttet å ikke tilrettelegge for venstresvingfelt i denne omgang.

Hovedbegrunnelsen for dette er at krysset allerede er etablert, og at en ombygging for å inkludere venstresvingfelt vil være både arealkrevende og kostbar. Tiltaket vil også kunne ha negative konsekvenser for nærmiljøet, blant annet ved at det vil gripe inn i det nærliggende bekkeløpet (Bøbekken) og redusere sikkerheten for myke trafikanter.

Videre vil et venstresvingfelt, eller alternativt en passeringslomme, kunne legge til rette for høyere fart gjennom krysset. Dette vil gjøre det vanskeligere og mer risikofylt for myke trafikanter å krysse vegen i plan. Ifølge gjeldende retningslinjer bør kryssingslengden for fotgjengere ikke overstige 8 meter. Et venstresvingfelt vil øke denne lengden, og samtidig bidra til redusert oversikt i krysset for både myke trafikanter og kjørende som skal se de gående og syklende, noe som ytterligere svekker trafikksikkerheten.

Det er også viktig å se tiltaket i en større trafikksammenheng. Når hele omkjøringsvegen etter hvert står ferdig, kan det være at trafikkmengden gjennom Bøvegen reduseres. Dette vil igjen kunne redusere behovet for tiltak som venstresvingfelt, da belastningen på krysset sannsynligvis vil avta.

På bakgrunn av både sikkerhetsvurderinger, kostnader, arealhensyn og forventet utvikling i trafikkbildet, anser kommunen det som mest hensiktsmessig å ikke etablere venstresvingfelt i dette krysset på nåværende tidspunkt.

7.2.5 Fortau (FO)

Langs kjøreveg o_KV4 og f_KV5 er det regulert offentlige fortau med en bredde på 2,5 meter. Disse skal være fysisk atskilt fra kjøreveg med kantstein, i inn- og utkjørsler og tilrettelagte kryssingspunkter skal kantsteinen senkes. Fortauene skal gjøre det trygt for myke trafikanter å ferdes i industriområdet.

7.2.6 Gang-/sykkelveg (GS)

Gang- og sykkelvegen langs Bøvegen er plassert i henhold til kommunedelplanen for dobbelspor Nærbø – Sandnes. Løsningen i jernbaneundergang blir videreført til krysset i Torlandsvegen.

Den eksisterende gang- og sykkelvegen på østsiden av Torlandsvegen videreføres med en bredde på 3,5 meter, samt en 3 meter bred annen veggrunn mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen.

Alle gang- og sykkelveger i planen tilfredsstiller minimumsavstandene mellom veg og gang- og/eller sykkelveg, som angitt i N100.

Det legges opp til løsning for gående og syklende langs Bøbekken og ny omkjøringsveg.

7.2.7 Annen veggrunn-teknisk anlegg (AVT)

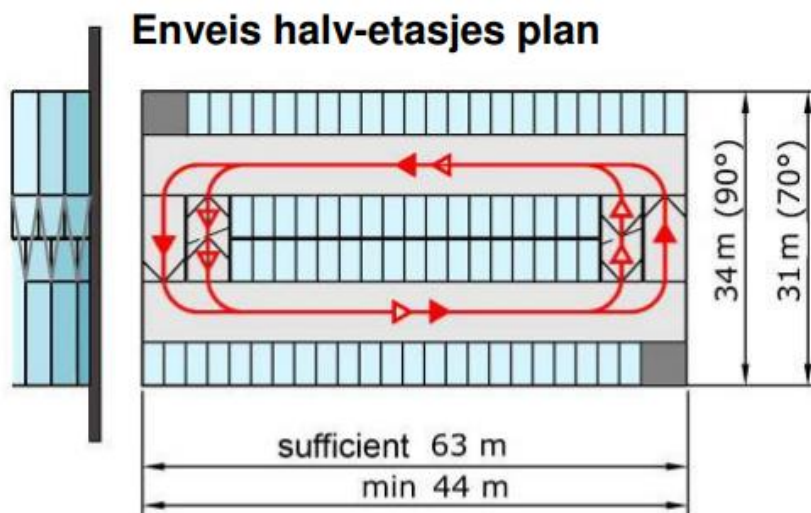
O_AVT1 er til overkjørbart areal i rundkjøring. O_AVT2 og o_AVT3 er avsatt til mulig etablering av støyskerm. O_AVT4 og o_AVT5 er overkjørbart areal i kryss.

7.2.8 Annen veggrunn-grøntareal (AVG)

Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG) langs fylkesvegnettet reguleres inn med en bredde på hovedsakelig minimum 3 meter. Unntak gjelder for Torlandsvegen nord for rundkjøringen, men det er minimum 3 meter mellom regulert kant kjørebane og gang- og sykkelveg. Arealene skal stå i tilknytning til kjørevegene og er alle offentlige i detaljreguleringsplanen. Annen veggrunn – grøntareal skal sikre arealer til fyllinger/skjæringer som følge av kjøreveger og gang- og sykkelveger, samt til å oppføre belysning, rekkverk, murer, grøfter og vegetasjon på.

7.2.9 Parkeringshus/-anlegg (PH)

Det er satt av et eget område til parkeringshus/-anlegg (PH), som skal betjene hele forretnings- og industriområdet (F/I). Parkeringsanlegget skal være et fellesanlegg for virksomhetene i området, og bilparkeringsen skal oppfylle kravene som er fastsatt i gjeldende kommuneplan.



Figur 26: Figur fra brosjyre om parkeringsanlegg av Spenncon.

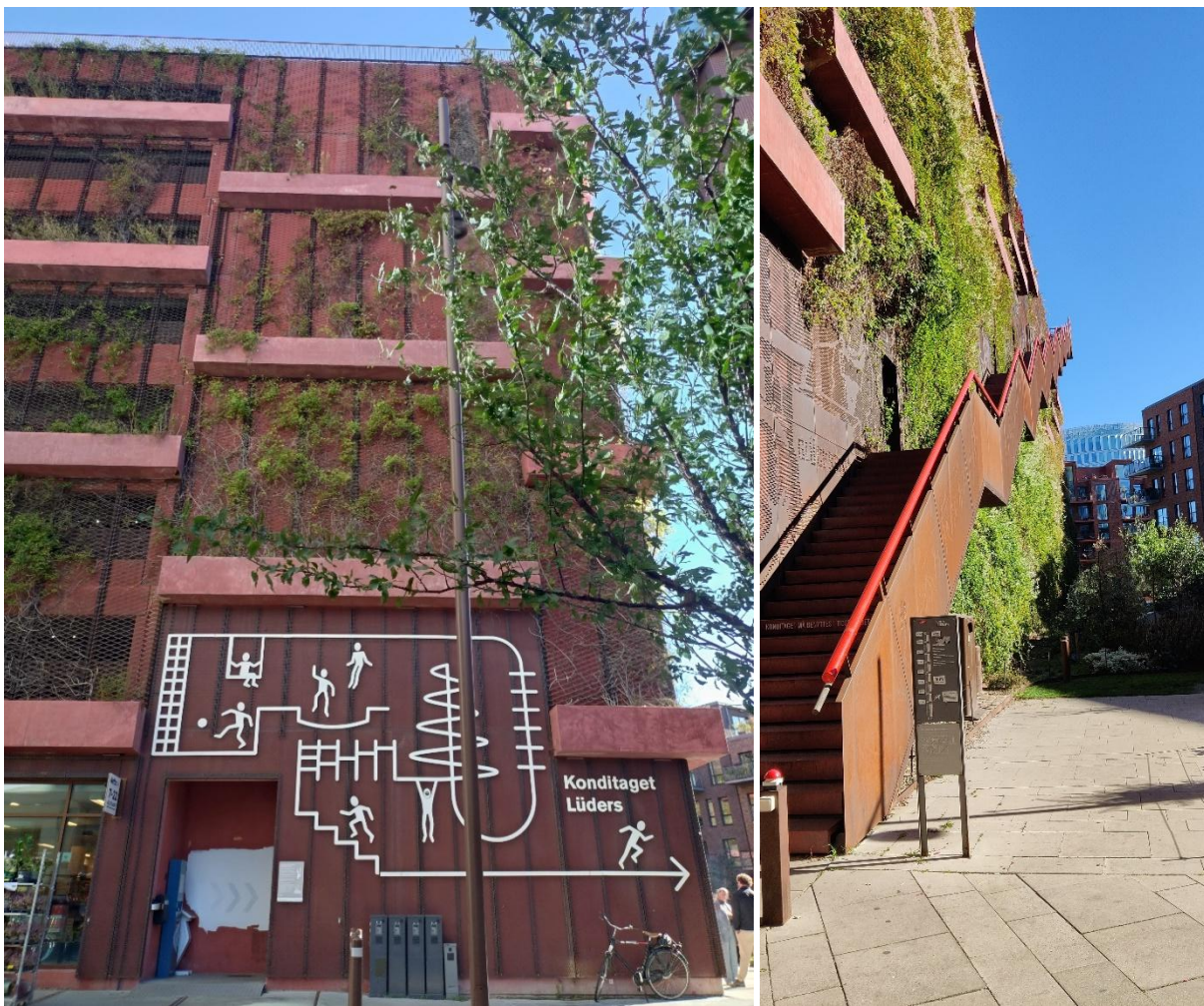
I kommuneplanen stilles det blant annet krav om at parkeringsetasjer ikke skal være synlige fra gateplan. Dette skal bidra til å skape et mer tiltalende miljø, spesielt mot Torlandsvegen og boliggyten Krusa. I tillegg skal bygget ha en variert og estetisk utforming, som bryter opp inntrykket av et tradisjonelt parkeringshus. Bruk av ulike materialer og farger oppfordres for å oppnå et lettere og mer visuelt tiltalende uttrykk, også når bygget ses på avstand. Siden

anlegget kan bygges opp til kote +52 (omtrent 28 meter), vil det kunne bli synlig fra noe avstand, og dermed er god fjernvirkning viktig.

Innenfor området regulert til parkeringsformål er det tatt høyde for areal til manøvrering og terrengtilpasning. Bygget kan ha en grunnflate på ca. 35 x 65 meter. Med opptil ni etasjer vil parkeringshuset kunne romme om lag 720 bilplasser, med ca. 80 plasser per etasje.

I henhold til kommuneplanens krav om maksimalt 0,9 bilplasser per 100 m² BRA, og med en utnyttelsesgrad på 140 % for F/I-feltene, tilsvarer dette en tillatt parkeringskapasitet på inntil 718 bilplasser.

Parkeringshuset skal eies, driftes og benyttes i fellesskap av virksomhetene innenfor forretnings- og industriområdet.



Figur 27: Utseende inspirasjon av parkeringshus i Danmark. Foto: Hå kommune.

7.2.10 Friområde (FRI)

Områdene er offentlige og skal opparbeides parkmessig.

7.2.11 Vegetasjonsskjerm (VS)

Langs Bøbekken er det regulert vegetasjonsskjerm o_VS1 med en bredde på 6 meter mot nytt industriområde. Bredden skal sikre tilstrekkelig sikkerhet mot erosjon fra Bøbekken, samtidig som det skal hindre oppførelse av bygg eller andre anlegg langs kantsonen til bekkeløpet. For å bedre eventuell erosjon og bekkens tilstand kan det etableres vegetasjon.

Vegetasjonsskjermen vil sammen med Bøbekken bidra til blågrønn funksjon og vil i noen grad kunne fungere som en rensing av partikler fra avrenning.

I tillegg er det regulert en 3 meter bred vegetasjonsskjerm nord for Bøbekken og gang- og sykkelvegen o_GS3, for å skjerme ytterligere mot industriområdet. Mellom Bøvegen og det nye industriområdet er det avsatt en 5 meter bred vegetasjonsskjerm, og langs vestsiden av Torlandsvegen er det regulert en bredde på over 6 meter.

Vegetasjonen i disse områdene skal være stedstilpasset og inneholde allergivennlige trær og busker. Målet er at beplantningen skal bidra til å dempe det visuelle inntrykket av industriområdet. Området kan også benyttes til å ta opp høydeforskjell. Områdene VS2 – VS5 skal opprettholdes og skjøttes av eier/bruker av tilgrensende industrivirksomhet eller parkeringshus/-anlegg (PH).

7.2.12 LNFR areal for nødvendig tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (LNFR)
Arealformålet i kommuneplanen videreføres i reguleringsplanen som LNFR-formål. Tiltak innenfor områdene skal følge kommuneplanens bestemmelser.

7.2.13 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (BSV)
Bøbekken er regulert med formålet bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Bekken er en del av Håelva som er et nasjonalt viktig laksevassdrag og som er vernet. I bekken er det tillatt å utføre tiltak som forbedrer tilstanden i bekken og som forbedrer flomsituasjonen. Utover dette skal det ikke foregå tiltak i Bøbekken.

7.3 HVILKE TILTAK SKAL REDUSERE RISIKO OG SÅRBARHETEN FOR UØNSKEDE HENDELSER?

I ROS-analysen kan du lese om alle uønskede hendelser (farer) som er identifisert i og i nærhet av planområdet og hvilke tiltak som er foreslått for å redusere risikoen i planen.

Under gjennomgår vi noen av de viktigste farene og hvilke tiltak som planen har for å redusere risikoen for at disse skjer.

7.3.1 Sterk vind

Området er vindutsatt med åpent landskap mot nord, og klimaendringer fører til hyppige vinder. Å utforme bebyggelsesstruktur basert på informasjon om vindforhold vil redusere sjansen for materielle skader. Byggteknisk forskrift (TEK17) ivaretar krav til konstruksjonssikkerhet.

7.3.2 Overvann

Etablering av tette flater og klimaendringer kan forårsake overvann på bebygde områder. Tiltak som reduserer risikoen er overvannshåndtering i samsvar med VA-rammeplan. I bestemmelsene er det tatt med krav om maksimal avrenning, håndtere overvann lokalt på egen tomt ved infiltrasjon og fordrøyning, i henhold til tretrinnsstrategien.

7.3.3 Flom og erosjon i vassdrag

Områdene på begge sider av Bøbekken har potensiell fare for erosjon, da bekken kan grave seg sideveis gjennom løsmasser. Flomrapporten viser at det kan oppstå oppstuing av vann i et avgrenset område, som reguleres til vegetasjonsskjerm samt gang- og sykkelveg. Dette kan skje dersom Bøbekken åpnes eller oppdimensjoneres oppstrøms for planområdet. For å redusere erosjonsfaren skal det etableres en vegetasjonsskjerm på 6 meter langs Bøbekken mot ny bebyggelse. Høydeforskjellen og avstanden mellom Bøbekken og den planlagte industribebyggelsen innebærer at området som er avsatt til forretning og industri ikke anses å være utsatt for flom- eller erosjon.

7.3.4 Brann- skogbrann- og eksplosjonsfare

Det er fare for brann og eksplosjon i bygg og anlegg, samt risiko for at skog- eller gressbrann sprer seg til næringsområdet. For å redusere konsekvensene stilles det krav om dokumentasjon av tilstrekkelig brannvannskapasitet. Det skal også vises oppstillingsplass for brannbil i situasjonskart ved byggesøknad. I tillegg må nødvendig infrastruktur etableres, herunder brannkummer og vannledninger, for å sikre effektiv brannslukking.

7.3.5 Trafikkulykker

Kollisjon mellom kjøretøy og myke trafikanter kan skje. Reguleringsplanen har separering av myke (gående/syklister/osv.) og harde trafikanter (biler og vogntog) gjennom fortau og gang- og sykkelveg. Det er regulert rundkjøring i krysset mellom Torlandsvegen og omkjøringveg/Bjorlandsringen.

7.3.6 Støyforurensning

Industrivirksomheter, trafikk, jernbane og anleggsperioden generer støy. Planen krever oppdatert støyrapport til byggesøknad og at T-1442 blir fulgt.

7.3.7 Grunn- og vannforurensning

Utslipp av giftige væsker og farlige kjemikalier kan medføre risiko for forurensning av Bøbekken og forringelse av vannkvaliteten i vassdraget. For å redusere både sannsynligheten for utslipp og konsekvensene dersom det skulle skje, stilles det krav om etablering av en vegetasjonsskjerm med minimum 6 meters bredde langs Bøbekken. Dette sikres gjennom tilhørende reguleringsbestemmelse. Det stilles også krav om bestemmelser for overvannshåndtering, samt tiltak for å forhindre forurensning i anleggsperioden.

7.4 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Før det kan gis igangsettingstillatelse, skal det foreligge en plan for håndtering av masser innenfor delfeltet. Det skal også dokumenteres at overflødig matjord blir forsvarlig sikret for gjenbruk. Hensikten med kravene er å sikre bærekraftig bruk av ressurser og hindre unødig tap av verdifull matjord.

Før brukstillatelse skal vegetasjonsskjermen tilgrenset bedriften være etablert. Målet er at beplantningen skal bidra til å dempe det visuelle inntrykket av industriområdet.

Før igangsettingstillatelse gis, skal behovet for ny netstasjon vurderes. Det er satt av areal til netstasjon innenfor energianlegg (EA) i plankartet. Dersom energibehovet blir høyere enn først antatt, kan det bli behov for en ytterligere netstasjon.

Før det kan gis brukstillatelse for forretnings- og industriformål innenfor felt F/I1 og F/I2, skal kjøreveger (o_KV1–o_KV4), gang- og sykkelveger (o_GS3–o_GS4 og o_GS7–o_GS12) samt fortau (o_FI1–o_FI2) være ferdig opparbeidet. Det skal også være etablert en vegetasjonsskjerm (o_VS1) og et opphøyd gangfelt i o_KV3 som knytter sammen gang- og sykkelveiene o_GS3 og o_GS5. For feltene F/I3 og F/I4 skal kjørevei o_KV5 med tilhørende fortau være opparbeidet før de tas i bruk. Disse kravene settes for å sikre trygg og god tilgjengelighet for både gående, syklende og kjørende før området tas i bruk. Vegetasjonsskjermen o_VS1 reduserer faren for erosjon og hindre forurenset avrenning til Bøbekken.

Alle nødvendige tiltak for overvannshåndtering knyttet til bedriften skal være gjennomført før området tas i bruk. Kravet settes for å sikre at overvann håndteres på en trygg og kontrollert måte, og for å hindre skade på bygninger, infrastruktur og natur som Bøbekken.

Bedriftens forholdsmessige andel i det felles parkeringshuset/-anlegget (PH) skal være opparbeidet. Kravet settes for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet for alle virksomheter i området, og for å unngå uregulert parkering i nærområdene.

8. VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Konsekvensen for planforslaget som har blitt vurdert i konsekvensutredningen (KU) er oppsummerte i de aktuelle underkapitlene nedenfor. Her er kun konsekvensene for alternativ 1 (planforslaget) tatt med. I konsekvensutredningen finner du mer informasjon om konsekvensene de ulike alternativene har.

8.1 OVERORDNEDE PLANER

8.1.1 Nasjonale forventninger

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging legger vekt på både tilrettelegging for næringsutvikling og vern av dyrket jord. Det foreslåtte næringsområdet i Krusemarka øst innebærer nedbygging av landbruksarealer, men dette balanseres ved at det legges til rette for høy arealutnyttelse innenfor planområdet. Utbyggingsområdet er en naturlig utvidelse av et eksisterende næringsområde, noe som bidrar til arealkonsentrasjon og reduserer behovet for spredt utbygging. Dermed understøttes prinsippet om effektiv arealbruk, i tråd med nasjonale føringer.

Planen ivaretar også hensyn til samfunnssikkerhet. Det foreligger en plan for overvannshåndtering som bidrar til å redusere risiko for skader ved ekstremvær, og det er ikke planlagt bebyggelse i aktsomhetssone for flom. Utbyggingsområdet ligger utenfor kjente fareområder, og planforslaget vurderes derfor å være i samsvar med nasjonale krav til trygg lokalisering av ny bebyggelse.

8.1.2 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Krusemarka øst er ikke et regionalt prioritert næringsområde. Lokasjonen til næringsområdet faller inn under kategori 2 som er allsidige virksomheter, det vil si næringsbebyggelse med middels arbeidsplass og besøksintensitet og middels arealutnyttelse. Planen legger opp til lav parkeringsdekning for bil per areal ved å kreve felles parkeringsanlegg. Det legges opp til utnyttelse på minimum 80 %BRA. Næringsområdet er på kanten av tettstedet som gir god tilgjengelighet for gåing og sykling. Kollektivtilbudet vurderes som brukbart. Nærmeste bussholdeplass ligger 700 meter unna med avganger to ganger om dagen. Nærmeste jernbanestasjon er cirka 1 km i luftlinje, med to togavganger i timen nordover og én til to avganger sørover. Kommunedirektøren mener derfor at reguleringsplanen er i tråd med retningslinjene i regionalplanen.

8.1.3 Jordvernmål

Planen fører til at 68 dekar fulldyrka landbruksareal blir bygd ned, i tråd med kommuneplanen. Planlagt tiltak strider dermed med nasjonalt jordvernmål. Planen har likevel krav til avbøtende tiltak om håndtering av matjord. I tillegg legges det opp til høy utnyttelse og byggehøyde.

8.1.4 Kommunale mål

I kommuneplanen for 2024–2036 er området avsatt til formålene næringsbebyggelse, kjøreveger og friområde. Krusemarka er definert som næringskategori 2, som åpner for et bredt spekter av virksomheter. Det stilles ikke krav i kommuneplanen til spesifikke typer næring som kan etableres i området.

Detaljreguleringsplanen foreslår et mindre friområde mellom eksisterende og nytt næringsområde enn det som er angitt i kommuneplanen. Dette skyldes en prioritering av god arealutnyttelse fremfor å ha et grønt belte mellom næringsområdene. Samtidig er det viktig å

understreke at arealet som i kommuneplanen er avsatt som friområde i dag i stor grad allerede er planlagt bebygd med næringsformål i tilgrenset reguleringsplan eller benyttet til kjøreveg og annen veggrunn, noe som gjør kommuneplankartet mindre presist i dette området.

For å ivareta grønnstruktur og sikre visuell skjerming mellom ulike funksjoner, er det i detaljreguleringsplanen regulert inn flere vegetasjonsskjermer som avbøtende tiltak.

8.2 NATURMANGFOLD

Konsekvensutredningen konkludert med at alternativ 1 (planforslaget) vil kunne gi middels negative konsekvenser på naturmangfoldverdier på grunn av nedbygging av fulldyrka mark tett på Bøbekken som snevrer inn buffersonen. Vipe, kornkråke og storspove mister dermed hekkeflater på dyrka mark.

8.2.1 Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til naturmangfoldloven
Fullstendig vurdering av planen etter naturmangfoldloven finnes i vedlegget
Naturmangfoldrapport – Krusemarka.

Cowi sin vurdering av planen ut fra miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 er at:

- Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å gjøre en vurdering av naturmangfoldet i området, i tråd med § 8. Kunnskapsgrunnlaget er basert på eksisterende informasjon, sammensatt av opplysninger fra nasjonale databaser og offentlige rapporter, samt en kartlegging gjennom ført 10.06.24, og NiN kartlegging i 2021.
- Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt nok, i forhold til § 9, basert på tidligere kartlegginger i 2021 og 2024 selv om ikke alle artsgrupper er spesifikt kartlagt. Det er liten sannsynlighet for at en skal finne naturverdier i området som ikke tidligere er registrert. Føre-var prinsippet kommer dermed ikke til anvendelse.
- Selve utbyggingsplanene vil trolig ikke føre til store endringer i den samlede belastningen for naturmangfoldet i området siden det i hovedsak er vanlig natur som går tapt. Tap av areal vil være den største påvirkningen, men de viktigste områdene for naturmangfoldet i området ligger utenfor planområdet og vil ikke bli berørt av planforslaget. Dermed er planforslaget i tråd med § 10.
- Det forutsettes at tiltakshaver dekker kostnader ved miljøforringelse, jf. naturmangfoldloven § 11.
- For å unngå skade på naturmangfoldet skal de beste teknikker og løsninger benyttes ut fra en samfunnsmessig vurdering. Tiltaket er plassert i tilknytning til allerede bebygde områder der det meste av området i dag er benyttet til landbruksdrift. Områdene er i så måte sterkt menneskelig påvirket og plasseringen av tiltaket ser ut fra et naturfaglig hensyn ut til å være fornuftig, jf. naturmangfoldloven § 12.

8.2.2 Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til vannforskrift § 12
Planområdet er planlagt med helling mot Bøbekken. Bøbekken har dårlig økologisk tilstand på grunn av avrenning fra dyrket mark og bebyggelse. Planen legger opp til økt avrenning mot Bøbekken siden det blir mer harde flater sammenlignet med landbruksjord. Overvannet fra industri- og forretningstomtene må fordrøyes og renses på egen tomt før utslipp til Bøbekken.

8.3 FRILUFTSLIV OG REKREASJON

Konsekvensutredningen konkluderte med at alternativ 1 (planforslaget) vil kunne gi noe negative konsekvenser for friluftslivverdier. Årsaken er at utbyggingen visuelt vil være synlig fra Pyttaskogen og Jernbaneskogen noe som påvirke opplevelsen av friluftsområdene. I tillegg vil utbyggingen ta areal av åpent jordbrukslandskap og skape visuell barriere til Bøbekken. Planen har også en fordel for rekreasjon da den fører til etablering av gangsti langs Bøbekken.

8.4 JORDRESSURSER

Konsekvensene av alternativ 1 (planforslaget) gir svært stor negativ konsekvens som følge av nedbygging på 68 dekar fulldyrka jord av svært høy kvalitet med svært stor KU-verdi.

Utbyggingen vil være negativ for jordvernet.

8.5 FORURENSING

Forhold knyttet til støy, grunnforurensning og vannforurensning er vurdert i risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS), se oppsummering i kapittel 7.3.

Nedenfor følger en oppsummering av konsekvensutredningens vurderinger knyttet til temaet forurensning.

Vannmiljø og forurensning

Konsekvensutredningen konkluderer med at alternativ 1 (planforslaget) vil medføre middels negative konsekvenser for vannmiljøet i Bøbekken, mens tiltaket forventes å ha noe negativ konsekvens på Hååna. For anadrom fisk og ål i Bøbekken vurderes konsekvensene som alvorlige. For øvrige naturtyper og arter forventes konsekvensene å være noe negative eller ubetydelige.

I bekken antas det at ål og anadrom fisk vil bli mest berørt av organisk belastning og partikulær avrenning. Ettersom bekken ved planområdet er påvirket av finpartikler og andre tilførsler er det sannsynlig at økt tilførsel kan medføre reduserte tilstand. Detaljreguleringen antas å øke den samlede belastningen for bekken, men hovedsakelig i anleggsperioden. Dersom det etableres en overvannsløsning (både i anlegg- og driftsfasen) som ikke belaster Bøbekken og skadereduserende tiltak iverksettes, forventes det ingen økning i samlet belastning i driftsperioden.

Støyforurensing: trafikk

Konsekvensutredningen konkluderer med at alternativ 1 (planforslaget) vil medføre noe negativ konsekvens for trafikkstøy.

Når det gjelder trafikkstøy, viser vurderingene at de fleste omkringliggende boliger vil oppleve ingen eller kun små endringer i støynivå. For boligene i Torlandsvegen 102 og 106 er det imidlertid ventet en økning i støy sammenlignet med dagens situasjon. Kun vestsiden av Torlandsvegen 102 ser ut til å få støynivå over anbefalte grenseverdier. Det kan derfor bli aktuelt med støyskjermingstiltak her, men behovet vil avhenge av den endelige utformingen av vegen.

Støyforurensing: Næringsvirksomhet

Konsekvensutredningen konkluderer med at alternativ 1 (planforslaget) vil medføre middels negativ konsekvens fra næringsvirksomhet.

Når det gjelder støy fra næringsvirksomhet, vil tiltaket ha flere konsekvenser sammenlignet med dagens situasjon. Antallet støyende hendelser vil øke, og boliger i området vil komme nærmere næringsaktiviteten enn tidligere. Dersom det tillates kveldsdrift, kan enkelte boliger havne i gul støyzone. Ved nattdrift øker konsekvensene ytterligere – da kan opptil 30 boliger havne i gul sone, og noen i rød sone. Det anbefales derfor at nattdrift unngås. Hvis nattaktivitet likevel vurderes, må det gjennomføres grundige vurderinger av støynivå, behov for skjerming og plassering av bygninger og støykilder for å redusere støybelastningen på omgivelsene.

Samlet konsekvens for støyforurensning

Samlet konsekvens for støyforurensning er vurdert til middels negativ konsekvens, når det ikke blir gjort avbøtende tiltak.

Grunnforurensning

Grunnforurensning var ikke et KU-tema, men det vurderes at planforslaget vil gi økt sjanse for grunnforurensning sammenlignet med landbruksdrift. Det forventes at bedrifter følger forurensningsloven.

8.6 SAMLET KONSEKVENNS FOR KONSEKVENSUTREDNINGEN

Samlet konsekvens for planforslaget er vurdert til å være stor negativ. Det er hovedsaklig på grunn av nedbygging av 68 dekar fulldyrka mark av høy kvalitet. I tillegg til naturmangfold og vannmiljø knyttet til Bøbekken (ål, anadrom fisk).

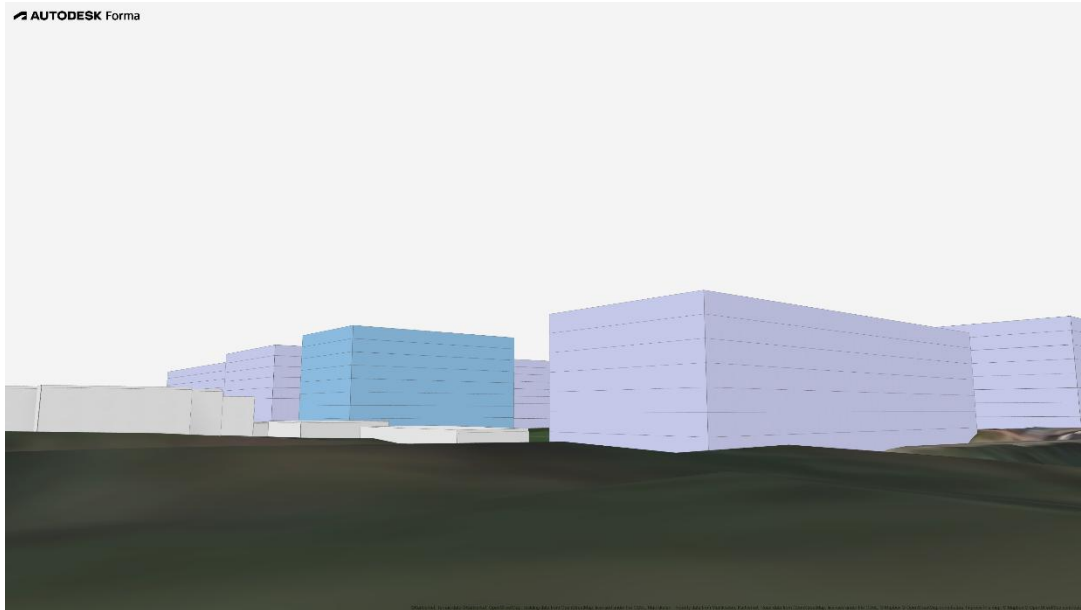
8.7 KULTUR

Høsten 2023 gjennomførte Rogaland fylkeskommune arkeologiske undersøkelser i utbyggingsområdet. Der ble det funnet en kokegrop og en stakketuft. Begge regnes som automatisk fredede kulturminner og skal/er fjernes i forbindelse med utbyggingen. Utbyggingen vil derfor ha en direkte negativ påvirkning på kulturarven.

Det er tidligere registrert to kulturminner innenfor området som allerede er fjernet.

I tillegg vil flere kulturminner i Jernbaneskogen kunne bli visuelt påvirket, og noen kan bli utsatt for støy. Sørøst for planområdet, i Jernbaneskogen, finnes det to sikringssoner med flere fornminner. Utbyggingen vil være synlig fra disse kulturminnene.

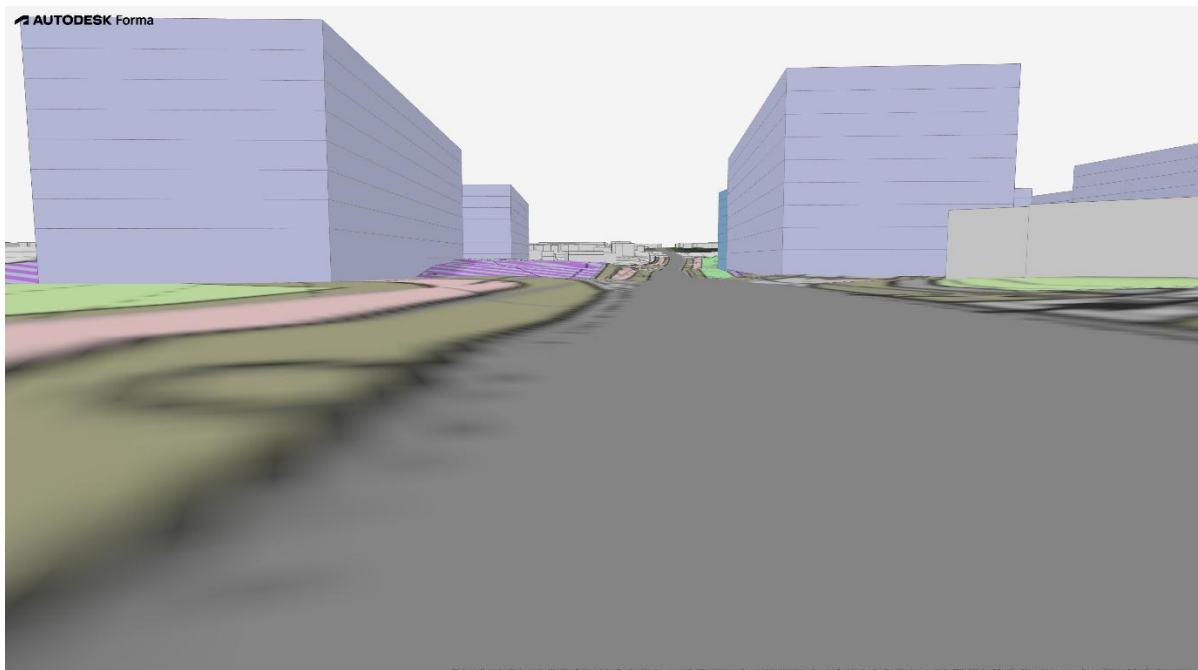
For å dempe det visuelle inngrepet mot sikringssonene og nærliggende bebyggelse, er byggehøyden i felt F/14 redusert. Maksimal byggehøyde i dette feltet er 23 meter. Jernbaneskogen er fra før påvirket av boligbebyggelse, toglinje og skogsdrift. Utbyggingen vil komme i tillegg til dette og vil medføre ytterligere negativ påvirkning på kulturminnene i området.



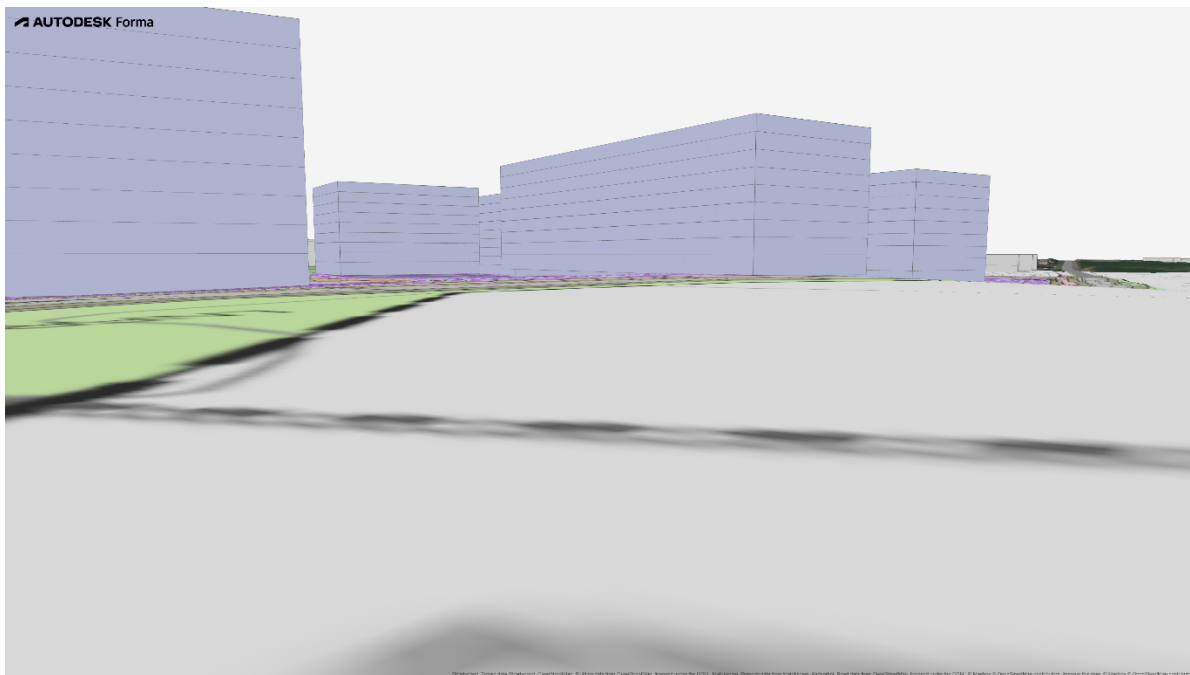
Figur 28: Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde på 28 og 23 meter, her sett fra kulturminner i Jernbaneskogen.

8.8 LANDSKAP

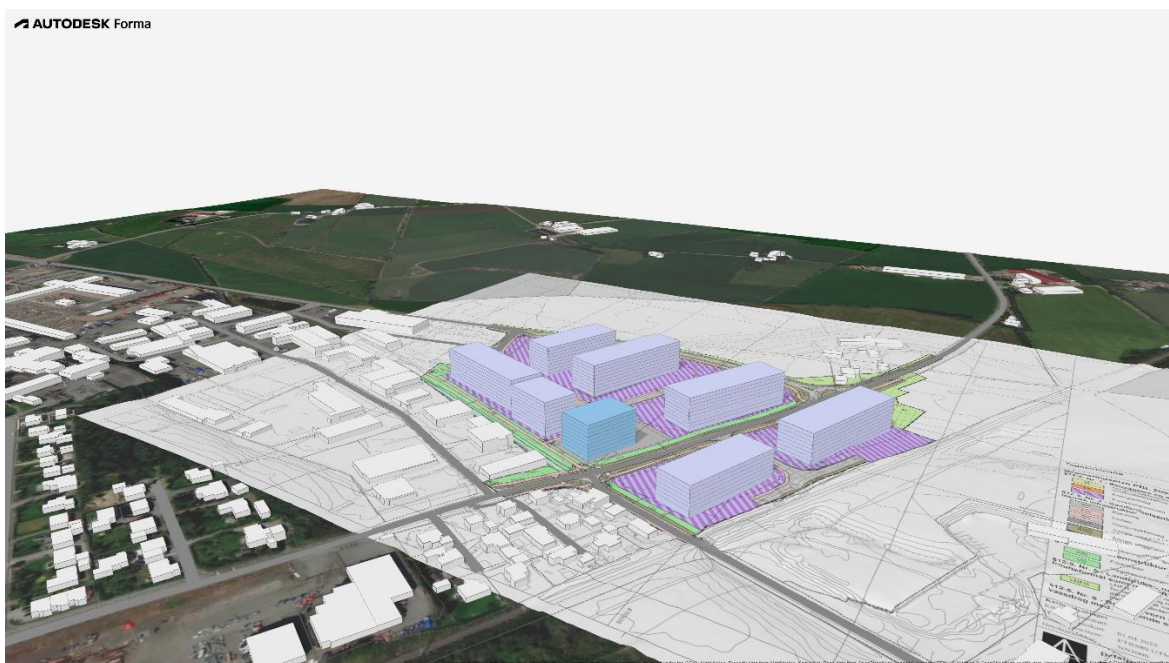
Utbyggingen kan føre til bygninger som virker visuelt dominerende og forstyrrer landskapsbildet. Dette skyldes særlig høy utnyttelsesgrad og byggehøyde, som vil være synlig på lang avstand. Omkringliggende bebyggelse er relativt lav, og det vil derfor oppstå en tydelig kontrast mellom det nye utbyggingsområdet og eksisterende bebyggelse. Sammenlignet med dagens åpne jordbrukslandskap, vil utbyggingen også fremstå som en markant endring.



Figur 29: Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde, her sett fra Torlandsvegen mot sør, eiendom 25/79 vises til høyre.



Figur 30: Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde, her sett fra eiendom 25/79 mot sørøst.



Figur 31: Visualisering av næringsbygg med maksimal byggehøyde, her sett fra luften. Blå bygning illustrerer parkeringsanlegg.



Figur 32: Visualisering av hvordan næringsbyggene påvirker solforholdene 21. mars kl. 15 ved maksimal byggehøyde..

Planen stiller krav til estetisk utforming av parkeringsanlegg og etablering av vegetasjonsskjerm. Disse tiltakene vil dempe noe av den visuelle påvirkningen på landskapet i området rundt planområdet.

8.9 BARNES INTERESSER

Planområdet ligger i utkanten av tettstedet Nærbø og grenser til både et boligområde og Pyttaskogen – et viktig friluftsområde for lokalbefolkningen. Dagens situasjon innenfor planområdet er i liten grad tilrettelagt for barn og unge. Økt industrivirksomhet kan påvirke barns interesser negativt, ved at kvaliteten på Pyttaskogen som leke- og oppholdsområde reduseres, og ved at støynivået for nærliggende boliger kan øke. Dette kan føre til at barn og unge bruker området i mindre grad enn i dag.

Planforslaget legger til rette for forbedret trafiksikkerhet og bedre forhold for myke trafikanter. Langs Bøvegen, som i dag har fortau, reguleres det nå inn en separat gang- og sykkelveg med en bredde på 3,5 meter. I tillegg avsettes 1 meter annen veggrunn mellom gang- og sykkelveg og kjørebane. Dette vil gi økt trygghet og bedre opplevelse for gående og syklende, inkludert barn.

I dag er nærmeste gangfelt ved idrettsanlegget Nye Loen 500 meter unna T-krysset Torlandsvegen x Bøvegen. Planforslaget åpner for etablering av to gangfelt på hver side av krysset. Det er rekkefølgekrav på at det ene skal oppføres og som opphøyd. Dette vil bidra til

reduisert kjørehastighet og tryggere kryssing. Den planlagte rundkjøringen vil også fungere som et fartsdempende tiltak i området.

Kommunedirektøren mener at barns interesser er ivaretatt i tråd med rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

8.10 TRAFIKKFORHOLD

8.10.1 Trafikkøkning/reduksjon

Planlagt bebyggelse vil øke trafikkmengdene og tungtrafikk. Beregninger er baserte på hvilke virksomheter som kan etableres og hva virksomhetene kan forvente av trafikk.

8.10.2 Vegforhold

Internveger har vegbredde på 7,5 meter slik at vegnettet kan håndtere modulvogntog dersom noen virksomheter har behov for å ta imot slike kjøretøy. Vegstrukturen fortsetter med vinkelrette kryss og fartsgrense på 50 km/t samt etablering av fortau og gang- og sykkelveger som gjør at trafikksikkerhet blir ivaretatt.

Enkelte justeringer har blitt gjort på eksisterende fylkesveger. Eksisterende veg Torlandsvegen (o_KV3) med tilhørende gang- og sykkelveg har fått oppgradert regulert bredde i tråd med håndboken. Gang- og sykkelveg som er 2,5 meter i bredde er regulert til 3,5 meter bredde for å inkludere skulder. I tillegg er annen vegrunn mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg utvidet noen centimeter til 3 meter bred. Bøvegen (o_KV6) er regulert i tråd med undergang i kommunedelplan for dobbeltsport sandnes - Nærbø. Hele vegstrekningen har fått same vegbredde på 6 meter. Fortauet med varierende bredde er utvidet til en 3,5 meter bred gang- og sykkelveg. Mellom gang- og sykkelvegen reguleres det inn 1 meter annen vegrunn. I tillegg er Bøvegen noe rettet opp. Dette vil bidra til å gjøre Bøvegen tryggere og redusere ulykkesrisikoen i T-krysset i Torlandsvegen. I kryssområder er gang- og sykkelveger trekt 5 meter tilbake slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærveg og gang- og sykkelveg.

Planforslaget innebærer etablering av to gangfelt i Torlandsvegen. Det er et rekkefølgekrav om at det ene gangfeltet skal etableres som et opphøyd fartsdempende tiltak. Dette vil bidra til å gjøre vegstrekningen tryggere ved å redusere farten.

I kapittel 7.2.4 redegjøres det for hvorfor venstresvingfelt ikke er foreslått i planforslaget. Kommunedirektøren ber vegeger eller framtidig vegeier, Rogaland fylkeskommune, vurdere behovet for venstresvingfelt i kryssene. Basert på forventet trafikksituasjon etter utbygging av planområdet vurderes det at kravet til venstresvingfelt ikke utløses ved internvegkryssene.

Kommunedirektøren peker også på at det trolig vil gå flere tiår før resterende del av omkjøringsvegen blir realisert, noe som tilsier at et eventuelt behov ligger langt fram i tid – dersom det i det hele tatt blir aktuelt. Det vises til grove trafikktall fra et trafikknøtat utarbeidet til kommunedelplanen for Nærbø sentrum (2017), som viser lav ÅDT på omkjøringsvegen dersom den var blitt bygget ut. Det må imidlertid bemerkes at kommunedelplanen ikke tok for seg hvor mye trafikk det vil være når alt ledig areal innenfor den langsiktige grensen for landbruk er utbygd, men kun dagens situasjon.

Trafikktellinger i det eksisterende T-krysset Torlandsvegen x Bøvegen viser at kravet til venstresvingfelt blir utløst. Se forklaring til hvorfor kommunedirektøren valgte å ikke regulere venstresvingfelt i kapittel 7.2.4. Virkningen av å ikke ha venstresvingfelt i t-krysset er at det kan oppstå litt venting for kjørende på travle tidspunkt.

I krysset mellom Torlandsvegen og Bjorlandsringen/omkjøringsvegen er det regulert en rundkjøring. Kommunedirektøren har lagt til rette for at myke trafikanter kan krysse i samme plan som kjøretrafikken, altså uten bruk av undergang eller bro. Kryssingspunktet vil

imidlertid ha god oversikt for både gående, syklende og kjørende, noe som reduserer risiko for ulykker. I tillegg vil selve rundkjøringsutformingen bidra til lavere kjørehastighet sammenlignet med et tradisjonelt vegkryss. Kombinasjonen av nedsatt hastighet og god oversikt gjør at kryssingen vurderes som trafiksikker og forsvarlig, også for myke trafikanter. Det er likevel viktig at utforming og skilting tilpasses slik at trafikantene blir tydelig oppmerksomme på kryssende gående og syklende.

8.10.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Planforslaget legger til rette for flere gang- og sykkelforbindelser, alle utformet i plan – det vil si uten bruk av underganger eller broer. Det planlegges fartsdempende tiltak som opphøyde gangfelt og rundkjøring for å redusere kjørehastigheten og øke sikkerheten.

Trafikksikkerheten anses som ivaretatt gjennom en kombinasjon av god oversikt, fartsreduserende tiltak og tydelig skilting. Det er også lagt vekt på at forbindelsene skal oppleves som naturlige og direkte, og ikke som omveger for de myke trafikantene.

8.10.4 Parkering

I planforslaget har kravet til bilparkering tatt utgangspunkt til Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke og høringsforslaget til Hå kommuneplan 2023-2036 sine parkeringsnormer. Disse planene åpner for et veldig høyt antall parkeringsplasser for bil. Det er lite sannsynlig at virksomhetene har incentiv til å etablere mer parkeringsplasser enn de har behov for. Kommunedirektøren mener at antall ansatte og behovet for parkeringsplasser for bil ikke nødvendigvis henger sammen med utnyttingsgraden. Trafikknotatet gir trolig et mer riktig estimat på trafikkmengdene og antall parkeringsplasser for ansatte. Kommunedirektøren mener derfor at antall parkeringsplasser i området kommer til å bli lavere enn maksimalkravene. Kravene er hensiktsmessige da det er utfordrende å forutsi hva dekningsstallet bør være siden antall ansatte avhenger av type virksomhet.

Etablering av bilparkering i parkeringshus, har en stor kostnad som kan gi planen noe incentiv til andre mobilitetsmuligheter – for eksempel sykkel eller buss.

Planforslaget legger opp til høy sykkelparkeringsdekning. Dette i tillegg til at sykkeparkeringsen skal være overbygd eller inne i bygget vil bidra til å gjøre det enklere å sykle til jobb eller besøk.

8.10.5 Kollektivtilbud

Planforslaget tilrettelegger ikke for busslommer og nærmeste kollektivtilbud er jernbanestasjon cirka 1 km i luftlinje, med to togavganger i timen nordover og én til to avganger sørover. Kommunedirektøren antar en mindre andel ansatte vil ta i bruk kollektivtilbud til arbeidstedet.

8.11 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Teknisk infrastruktur er i stor grad lagt i vegnettet.

Overvann skal håndteres lokalt på egen tomt ved infiltrasjon og fordrøyning, i henhold til tretrinnsstrategien.

Det er satt av et område til nettstasjon sentralt i planen.

8.12 ROS-TEMA

Risikoen er vurdert å være akseptabel for planforslaget. Dette forutsetter at planforslaget er og blir justert i tråd med forslagene til tiltak i ROS-analysen som reduserer risikoen.

Området egner seg til foreslått utbygging forutsatt at det blir gjort tiltak for å redusere risiko- og sårbarheten inni og i nærheten av planområdet.

8.13 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERRESSER

Planen gir muligheter for:

- å utvide næringsområde nord på Nærbø
- at nyetableringer kan komme til Nærbø

Næringsinteresser får økonomiske kostnader med:

- å opparbeide egen tomt og produksjonsbygg – inkludert fundamentering m.m.
- å etablere egen parkering og/eller felles parkeringshus
- Etablere og vedlikeholde tilgrenset vegetasjonsskjerm

8.14 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Hå kommune legger til rette for næringslivet. For kommunen er de økonomiske konsekvensene:

- utarbeiding av reguleringsplan (detaljplan)
- bygging og vedlikehold av offentlig samferdsel
- bygging og omlegging av teknisk infrastruktur
- grovplanering av nye tomter
- opprettholde/vedlikeholde kantareal ved Bøbekken, vegetasjonsskjerm o_VS1

9. VEDLEGG

- Plankart
- Bestemmelser
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Konsekvensutredning (KU)
- KU vannmiljø
- KU forurensning støy
- VA Rammeplan
- Flomvurdering
- Støyrapport
- Trafikknotat
- Merknadshefte
- Merknader i fulltekst
- Massehåndteringsplan
- Fagrapport naturmangfold
- Datarapport geotekniske grunnundersøkelser
- Rogaland fylkeskommune - uttalelse etter arkeologisk registrering