

Hå kommune

Rådhusgata 8

4360 VARHAUG

Deres referanse:

2025/3945Dato: **16.09.2025**Saksnr.: **2025/70266**Dok.nr.: **2**

Saksbehandler:

Tore Glette-Iversen

Hå kommune - Endring av reguleringsplan - Varhaug sentrum - Plan 1119984 - digitalisering og oppdatering til dagens lovkrav - uttalelse

Hå kommune jobber med å endre reguleringsplanen for Varhaug sentrum (plan 1119984), og har sendt et planforslag på høring. Planendringen innebærer digitalisering av plankart og flere justeringer for å få planen i samsvar med utbygd situasjon, kommuneplanens føringer og ønsket framtidig utvikling.

Fylkesdirektørens vurderinger

Det er positivt at Hå kommune jobber med planvask og oppdatering av eldre reguleringsplaner. Fylkesdirektøren vil samtidig anbefale at kommunen benytte anledningen til å gjøre grundigere vurderinger av hvorvidt det er mulig å legge enda bedre til rette for fortetting.

Flere av delfeltene i planen består av lavt utnyttede tomter. Flyfoto over området viser at flere av dem kan ha potensial for fortetting. Det gjelder for eksempel felt BF1 og BF3. Når kommunen først er i gang med et planarbeid kunne det med fordel blitt gjort en beregning av hva fortettpotensialet er, samt en vurdering av hvilke konsekvenser en full utnyttelse av det potensialet vil ha å si for infrastrukturen i området. Ved å vurdere kapasiteten for f.eks. overvannshåndtering og trafikkavvikling, eller lekeplassdekningen, kunne kommunen fått verdifull kunnskap som grunnlag for kommende fortettingssaker. Dersom en vurdering av disse temaene på dette stadiet hadde avdekket behov for endringer i infrastrukturen kunne kommunen tatt nødvendige grep nå, for å legge til rette for enklere og mindre konfliktfylt gjennomføring av fortettprosjekter senere.

Fylkesvei

Noen av de foreslåtte endringene er i strid med krav knyttet til fylkesveinettet, og må derfor justeres:

Bestemmelsen § 4.1.1 f) åpner for etablering av garasje i strid med byggegrensen. Dette kan ikke tillates langs fylkesveier. Det må derfor legges til et tillegg som sier: *Garasjer kan ikke plasseres i strid med byggegrensen langs fylkesvei.*

Bestemmelsen § 4.2.1 a) fastsetter at alle nye avkjørsler og endringer av eksisterende avkjørsler skal godkjennes av kommunen. Dette gjelder kun for avkjørsler fra kommunale veger. Langs fylkesveinettet er det Rogaland fylkeskommune som er

veimyndighet, og som følge av dette har myndigheten til å avgjøre forholdet som er fastsatt i § 4.2.1 a). Det må derfor legges til et tillegg som sier at langs fylkesveinettet er det Rogaland fylkeskommune som skal godkjenne nye avkjørsler og endringer av eksisterende avkjørsler. Alternativt kan bestemmelsen justeres til følgende: *Alle nye avkjørsler og endringer av eksisterende avkjørsler skal godkjennes av veimyndigheten.*

Hilsen
Gareth Doolan
seksjonssjef

Tore Glette-Iversen
rådgiver

Kopi til:
Statsforvalteren i Rogaland

Vedlegg:

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

Innspill til reguleringsplan

Innspill til reguleringsplan for Varhaug sentrum – planID 1119-984

Innledende

Jeg viser til forslaget til nye reguleringsbestemmelser for Varhaug sentrum og ønsker med dette å komme med et innspill. Jeg er generelt positiv til at kommunen arbeider med å oppdatere og modernisere reguleringsbestemmelsene, men jeg mener at flere av de foreslåtte bestemmelsene er unødvendig detaljerte og vil begrense mulighetene for individuell tilpasning, god arealutnyttelse og fleksibilitet på den enkelte tomt.

For meg berører dette eiendom 1119-54/128 og eiendom 1119-54/126. I vedlegg 5 som berører mine eiendommer er det markert med grønt alt som er nytt. Det er til disse endringene og den nye reguleringsplanen/bestemmelsene i sin helhet jeg kommer med innspill.

Kort oppsummert

Jeg støtter behovet for oppdaterte reguleringsbestemmelser, men flere av forslagene er for detaljerte og vil begrense muligheten til å tilpasse egen eiendom. Nedenfor følger mine viktigste innspill:

Utnyttelsesgrad (BYA) – 4.1.1 e

- 40 % BYA er for restriktivt og bør ikke inkludere garasje, bod og parkering.
- Med større fokus på jordvern må eksisterende tomter kunne utnyttes bedre for å bygge romslige og familievennlige boliger.
- Bestemmelsen er for standardisert – Varhaug trenger lokale løsninger, ikke nasjonale “one size fits all”-regler.

Form og materialvalg – 4.1.1 d

- Det bør åpnes tydeligere for moderne hus og variasjon i arkitektur.
- Ensartethet er gammeldags og reduserer bokvaliteten – variasjon gir et mer levende boligområde.

Maks byggehøyde – 4.1 a

- Tillatt gesims- og mønehøyde bør heves 0,5–1 m for å gi rom for mer fleksible og funksjonelle boliger.

Avstand fra garasje – 4.1.1 f

- Kravet finnes i praksis allerede. Unødvendig å detaljregulere ytterligere – lokal tilpasning må være mulig.

Takterrasser – 4.1 b

- Det bør innføres unntak fra 4-meterskravet dersom det ikke er innsyn til naboen.

Generelle merknader

- For detaljert regulering skaper avstand mellom innbygger og beslutningstaker og flytter makt fra politikere til saksbehandlere.
- Dispensasjon må fortsatt være en reell mulighet for å ivareta individuell tilpasning og eiendomsrett.
- Naboinnsigelser fungerer allerede som et naturlig filter mot uheldige tiltak – ytterligere innstramming er unødvendig.

Spesifikke innspill

4.1.1 e) – Tillatt bebygd areal (BYA) maks 40 % inkl. garasje, bod og oppstillingsplass for bil

Jeg er kritisk til forslaget om at bebygd areal for tomt skal begrenses til 40 % av tomtens totale areal, og at dette i tillegg skal inkludere garasje, bod og oppstillingsplass for bil.

En slik grense er etter mitt syn for streng og representerer en for liten utnyttelse av tomtearealet. I en tid med sterkt fokus på jordvern må vi sikre at fremtidens boliger kan utnytte plassen best mulig – også for større familieboliger på romslige tomter. Når mindre areal blir satt av til boligutbygging, bør de eksisterende tomtene kunne utnyttes mer fleksibelt slik at det kan oppføres familievennlige, estetiske og funksjonelle boliger med tilstrekkelig plass til både bolig, garasje, bod og parkering.

Det bør skilles mellom bebygd areal til boligformål og areal til nødvendige tilleggsbygg og parkering. Garasjer, boder og oppstillingsplasser bør ikke regnes inn i det totale BYA-tallet på en så restriktiv måte. Dette er nødvendige funksjoner i en bolig og bør ikke redusere muligheten til å bygge en god og romslig bolig.

Videre er forslaget etter min vurdering for standardisert og tar for lite hensyn til lokale forhold og individuelle behov. Varhaug er et lokalsamfunn som ikke nødvendigvis må følge samme standarder som større byer eller tettsteder andre steder i landet. Politikerne som er valgt lokalt bør ta aktivt ansvar for å utforme retningslinjer som passer for vårt område, i stedet for å overlate dette til svært detaljerte tekniske bestemmelser som i praksis overstyrer lokalpolitisk skjønn.

Detaljerte bestemmelser skaper avstand mellom innbygger og beslutningstaker. Det bør være et politisk ansvar å kunne gi fleksibilitet der det er gode grunner for det, og ikke en sak for byråkratiet å håndheve uten rom for vurdering.

4.1.1 d) – Eksisterende bygningers form og materialvalg skal være mønster for nybygg

Bestemmelsen slik den er formulert i dag vil, slik jeg ser det, begrense muligheten til å bygge moderne boliger som skiller seg ut i form, stil og materialbruk. Det bør tydelig fremgå av bestemmelsen at det er rom for variasjon og at moderne uttrykk som funkishus og andre nye boligtyper kan godtas, så lenge de ikke er til sjenanse for naboer eller ødelegger helhetsinntrykket av området.

Det er gammeldags å kreve at alle hus i et boligfelt skal være så like som mulig. Variasjon i arkitektur kan bidra til et mer levende og attraktivt bomiljø. Lokal tilpasning og individuell frihet bør vektlegges mer enn et rigid ønske om ensartethet. Bestemmelsen bør derfor justeres til å åpne for større grad av individuell utforming.

4.1 a) – Maksimal gesims- og mønehøyde

Jeg mener at de foreslåtte høydebegrensningene er for strenge. Forslaget fra kommunen sier: «*Flatt tak: gessimshøyde 6,5m. Pulttak: høyeste gessims 7m, laveste gessims 6m. Saltak og øvrige taktyper: mønehøyde 8m og gessimshøyde 6,5m.*». Mange hustyper vil med disse rammene falle akkurat utenfor tillatt høyde, selv om de ville passe godt inn estetisk og funksjonelt. Jeg oppfordrer derfor til å heve tillatt gesims- og mønehøyde med minst 0,5–1 meter for alle taktyper.

En noe høyere tillatt byggehøyde vil gi større fleksibilitet og mulighet for å velge arkitektur som utnytter tomten optimalt og gir boliger med bedre romfølelse og funksjon. I områder der tomtene er små, kan et høyere bygg gi plass til flere og romsligere soverom.

4.1.1 f) – Avstand fra garasje til kjørevege

Kravet om minimum 5,5 meter fra kant kjørevege ved rettvinklet utkjøring berører bygninger som allerede finnes og bør ikke innføres som en egen, detaljert reguleringsbestemmelse. Dette er et eksempel på unødig detaljstyring. Lokale forhold kan variere, og det bør være rom for å tilpasse avstanden der dette er forsvarlig. Dette er en detalj som ikke bør inngå blant reguleringsbestemmelsene.

4.1 b) – Krav om 4 meter avstand fra nabogrense for takterrasse

Det bør innføres en unntaksbestemmelse som gir anledning til å bygge takterrasse nærmere enn 4 meter fra nabogrensen der det ikke er innsyn til naboens uteplass eller bolig. Det er urimelig å begrense denne muligheten dersom tiltaket ikke medfører sjenanse for naboen.

Generelle merknader og innvendinger

Sentralisering av makt:

Jeg er bekymret for at de foreslåtte bestemmelsene representerer en maktforskyvning fra lokalpolitikere til administrasjonen. Når reguleringsbestemmelsene blir svært detaljerte, overlates det lite til politisk vurdering i enkeltsaker. Dette skaper en uheldig avstand mellom innbygger og beslutningstaker, og kan oppleves som at innbyggernes behov og ønsker ikke blir hørt. Jeg oppfordrer kommunen til å holde fast ved prinsippet om at politikere, og ikke bare saksbehandlere, skal ha reell innflytelse over utviklingen i vårt lokalsamfunn – også på detaljnivå.

Jordvern og arealutnyttelse:

Jordvern er et viktig samfunnshensyn, men det må følges av tilstrekkelig fleksibilitet for å utnytte eksisterende tomter godt. For strenge bestemmelser vil kunne føre til at det bygges for små og lite funksjonelle boliger. Dette kan gjøre det mindre attraktivt å etablere seg i området og skape unødvendig press på å fradele nye tomter.

Dispensasjonsordning:

Muligheten til å søke om dispensasjon er et viktig verktøy for å kunne tilpasse utbygging til lokale forhold og individuelle behov. Dersom reguleringsbestemmelsene blir for detaljerte, og dispensasjon i praksis blir vanskelig å få, mister vi denne fleksibiliteten. Jeg oppfordrer kommunen til å sikre at dispensasjonsadgangen beholdes som en reell mulighet.

For mye detaljregulering:

Varhaug har tradisjon for en relativt fri og pragmatisk tilnærming til regulering. Overdreven detaljstyring fra kommunen vil kunne oppleves som et unødvendig inngrep i eiendomsretten og redusere beboernes følelse av autonomi. Generelt bør småhusbebyggelse ha færre og enklere reguleringsbestemmelser.

Naboinnsigelser som filter:

Naboer har i dag mulighet til å fremme innsigelse dersom et tiltak er til skade eller sjenanse. Dette fungerer som et naturlig filter og gjør at ytterligere innstramminger i reguleringsbestemmelsene ofte ikke er nødvendige.

Avslutningsvis

Jeg ber om at kommunen vurderer disse innspillene nøye før de nye reguleringsbestemmelsene vedtas. Målet bør være å sikre en god balanse mellom overordnede samfunnshensyn og den enkeltes rett til å disponere egen eiendom på en fornuftig og fremtidsrettet måte.

Med vennlig hilsen,

Edmund Varhaug

Løehagen 17

edmund.varhaug@lyse.net / 40 05 20 20



Statens vegvesen

HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8

4360 VARHAUG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Anna Synnøve Hvass / 46788870

Vår referanse:
25/243790-2

Deres referanse:
25/30951

Vår dato:
25.09.2025

Uttalelse – foreslått endring av reguleringsplan for Varhaug sentrum – Hå kommune

Vi viser til høring datert 04.09.2025 med forslag til endring av reguleringsplan for Varhaug sentrum i Hå kommune.

Saken gjelder

Gjeldende plan for Varhaug sentrum, vedtatt 1991, er håndtegnet. Planendringen gjelder digitalisering av plankartet, samt tilpasse planen til dagens situasjon og eiendomsgrenser. Det gjøres endringer i plankart og planbestemmelsene for å tilpasse planen dagens situasjon og krav. Dette gjelder blant annet hensynssoner for grønnstruktur, byggeforbud langs veg, bade- og flyplass, samt frisiktlinjer og sikringssone friskt i tråd med gjeldende krav.

Det gjøres enkelte formålsendringer i samsvar med kommuneplanen. Dagens reguleringsplan for Varhaug sentrum er delvis erstattet av nyere planer, disse områdene er i revideringen tatt ut av planen.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

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

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

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken

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

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

Kontoradresse
Rennesøygata 16
5537 HAUGESUND

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

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

Vår rolle i denne saken er som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor trafikksikkerhet og vegtransport.

Våre merknader til planforslaget

Det er positivt at kommunen arbeider med å digitalisere og fornye eldre reguleringsplaner i tråd med dagens krav.

Det reguleres sikringssone friskt i kryssområdene i planen, videre er det krav om at avkjørsel til offentlig veg skal være i tråd med N100, oversiktlig og mest mulig trafikksikker. Formuleringen av bestemmelsen som sier at avkjørsel skal være «mest mulig trafikksikker» er etter vår mening uheldig da alle avkjørsler skal opparbeides på en trafikksikker måte. Det burde ikke tillates avkjørsler som ikke er trafikksikre. I boligområder hvor det ikke er eget tilbud for myke trafikanter er det særlig viktig å sikre god sikt i avkjørslene. Dette gjelder spesielt med tanke på barn og unge, som er særlig utsatt i trafikken.

Vi vil oppfordre kommunen til å regulere inn avkjørsel til eiendommene også med målsatt siktzone, eventuelt burde bestemmelsene spesifisere at frisiktkravene gjelder avkjørsler. På denne måten vil det være lettere å følge opp at siktsonene ivaretas.

Oppføring av garasje/carport tillates innenfor byggegrensen, med begrensning på garasje med utkjøring vinkelrett på kjørevegen, disse må være minst 5,5 meter fra vegkant. Byggegrensen mot vegen vil bidra til at en sikrer god sikt for trafikantene og i avkjørselen, og dersom det skal etableres tiltak innenfor byggegrensen må det gjøres en vurdering av disse tiltakene i forhold til blant annet sikt. Vi forstår at denne bestemmelsen skal bidra til å begrense antall dispensasjonssøknader, men vi anbefaler kommunen å ikke åpne for garasjer innenfor byggegrensen i planforslaget. Plassering av garasje burde unngås innenfor byggegrensen, eventuelt burde plasseringen vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Statens vegvesen har igjen ytterligere merknader til foreslåtte planendring.

Transport vest – transportforvaltning 2
Med hilsen

Tonje K. Doolan
Seksjonsleder

Anna Synnøve Hvass
Planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Hå kommune
Postboks 24
4368 VARHAUG

Vår dato: 26.09.2025

Vår ref.: 202518073-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 25/30951

Saksbehandler: Turid Bakken

Pedersen/ 22959767/tba@nve.no

NVEs uttalelse - høring av planendring etter forenkla prosess - Reguleringsplan for Varhaug sentrum - Dysjalsvegen og vestover - Planid. 984 - Hå kommune

Vi viser til brev datert 04.09.2025. Saken gjelder høring av reguleringsendring etter forenkla prosess. Formålet med endringen er å digitalisere reguleringsplanen, sikre at planen samsvarer med faktisk utbygging, kommuneplanen, gjeldende krav til reguleringsplaner og ønsket fremtidig utvikling.

Om NVE

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

NVEs konkrete vurdering

Kommunen har muligheter for en forenklet saksgang dersom endringene i planen i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder, jf. pbl. § 12-14 2. ledd.

Det er ikke lagt ved ROS-analyse i plandokumentene.

Ved endring av reguleringsplan etter pbl. § 12-14 «*gjelder samme bestemmelser som for utarbeiding av ny plan*». Det vil si at det også skal gjennomføres en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) for planområdet, jf. § 4-3. Det er også presisert av Kommunal og distriktsdepartementet (KDD): [Endring av plan - forenklet prosess etter plan- og bygningslovens § 12-14 - regjeringen.no](#), se *Saksbehandlingen; Utredningskrav*.



En ROS-analyse kan avdekke flere risiko- og sårbarhetsforhold med betydning for planen. Vi har et sterkt **faglig råd** om at det utføres en ROS-analyse i planprosessen som vurderer risiko og sårbarhet for planen, med de endringene som er planlagt.

Generelt om håndtering av naturfare i planer

Det er et viktig prinsipp at avklaring av reell naturfare skal skje på siste plannivå. Dette går klart frem i [KMD rundskriv H-5/18 «Samfunnsikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling»](#) der det på side 12 står følgende: «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens §4-3 vil da ikke være oppfylt.»

Å avklare reell naturfare er å kartlegge areal som ligger sikkert i forhold til kravene i byggt teknisk forskrift (TEK17) kap. 7 og kartlegge arealene som ikke ligger sikkert i forhold til disse kravene. Areal som ikke ligger sikkert mot naturfare jf. TEK17 kapittel 7 er fareområde som skal merkes i plankartet som hensynssone faresone og tilknyttes bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet.

Overvann

Det er en planoppgave å sørge for en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp og å gjøre tilpasning til forventede klimaendringer, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-1, første ledd bokstav i) og g). Helhetlig forvaltning forutsetter at utbygging tar hensyn til og tilpasser seg nedbørfeltet sin kapasitet til å infiltrere, fordrøye og lede vekk vann. Vannet må få plass og det er viktig å spille på lag med de naturlige forholdene på stedet.

For de aktuelle arealene er det viktig å kartlegge og ha oversikt over hvor overvannet renner. Ta vare på areal som naturlig er godt egnet til infiltrasjon, fordrøyning og trygg bortledning i størst mulig grad før tiltak etableres. Planen må sette av nok sammenhengende areal til å håndtere vannet samt avklare om utbyggingen vil påvirke avrenningen for ovenforliggende og nedenforliggende areal.

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

Vi kan ikke se at overvann er tema i planarbeidet. NVE har et **faglig råd** om at tilstrekkelig sikkerhet mot fare og skade fra overvann ivaretas i reguleringsplanen. Flomveier bør merkes av i plankartet med arealformål, evt. hensynssone og tilknyttes bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet mot fare fra overvann. De generelle sikkerhetskravene i TEK17 § 7-1 gjelder for overvann. Kommunen må ta stilling til tilstrekkelig sikkerhet mot fare og skade fra overvann. Se også NVEs anbefaling i kapittel 4.1 i [NVEs overvannsveileder](#). Vi viser til [NVE Veileder 2/2023: Kartlegging av fare fra overvann](#) og [NVEs overvannsveileder](#), spesielt kap. 4.5 om hvordan overvann kan innarbeides i reguleringsplaner.

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



Mer informasjon

Dere finner mer informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen også etter forenkla prosess.

Meld inn fareutredninger

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

Kommunen sitt ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Vi ber om at dere holder oss orientert i saken. Ta gjerne kontakt med oss hvis dere har spørsmål.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Turid Bakken Pedersen
Senioringeniør

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

Mottakere:

Hå kommune

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I ROGALAND



HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8
4360 VARHAUG

Kontakt saksbehandler

Thomas Lønning Bjørnstad, 51 56 87 69

Uttalelse - reguleringsplan - forenklet prosess - Hå - planendring Dysjalsvegen Varhaug sentrum - planID 1119-984

Vi viser til brev mottatt 05.09.2025.

Bakgrunn

Hå kommune jobber med å endre reguleringsplanen for Varhaug sentrum, PlanID 1119-984, og har sendt planforslag på høring. Kommunen ønsker å digitalisere plankartet og gjøre justeringer for at planen skal være i samsvar med utbygd situasjon, kommuneplan og ønsket fremtidig utvikling. Bestemmelsene oppdateres for å redusere behovet for dispensasjoner og frimerkeregulering, samtidig som den sikrer bedre samsvar med faktisk utbygging.

Vår vurdering

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

Vi mener det er positivt at Hå kommune digitaliserer planer, og at det jobbes med planvask og oppdatering av eldre planer.

Samfunnssikkerhet

Vi gir **faglig råd** om å vurdere overvannshåndteringen i planområdet, og eventuelt legge inn hensynssoner ved behov for naturbaserte løsninger for overvannshåndtering eller flomvei. De sørlige delene ser ut til å være utsatt for oversvømmelser, og drenerer til flomutsatte områder ved Reiestadbekken.

Det vises til at planendringen i seg selv ikke endrer risikobildet for planområdet, og at mindre endringer i bestemmelser og formål dermed ikke utløser krav om ROS-analyse. Vi viser til at også ny kunnskap om risiko og sårbarhet vil gjøre at krav om ROS-analyse trer inn, og vi har derfor **faglig råd** om å utarbeide en ROS for planområdet. Risiko og sårbarhet for planområdet må vurderes, både for naturfarer, som er nevnt i beskrivelsen, og for trafikkbilde/myke trafikanter, jernbane, brann (oppstillingsplass, adkomst og slukkevann) og virksomhetsfare. Flomvei bør også vurderes i planen, og gjerne med hensynssone.



Samordnet bolig og arealplanlegging

Vi viser til statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet som skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Planretningslinjene understreker at arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. For mindre tettsteder trekkes det særlig frem at planleggingen bør bidra til effektiv arealbruk, å styrke og utvikle sentrumsområder og fellesarenaer.

Vi gir derfor **faglig råd** om å benytte anledningen til å vurdere mulighetene for fortetting i Varhaug sentrum. Vi stiller oss bak fylkeskommunens vurdering om at dette kan bidra til at kommunen får verdifull kunnskap om fortetting, og kan bidra til mindre konfliktfylte fortettingsprosjekter senere. Dette kan også bidra til kommunens kunnskap om boligreserve, samt ytterligere avklare forholdet til strengere nasjonale føringer knyttet til jordvern.

Med hilsen

Erlend Jacobsen Høgestøl (e.f.)
rådgiver

Thomas Lønning Bjørnstad
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130

4001

Stavanger

Hå kommune
Teknisk/planavdelinga
Postboks 24
4368 Varhaug

Varhaug, 26. september 2025

PlanID 1119-984 - Merknader til endring av reguleringsplan for Varhaug sentrum – gnr. 42, bnr. 225 i Hå

Eg viser til brev datert 4. september 2025 angående endring av reguleringsplan for Varhaug sentrum i forbindelse med at reguleringsplanen for 1991 skal digitaliserast.

Eg er nabo til det området som er regulert. Gnr. 42, bnr. 225 i Hå grenser til det regulerte arealet. I eksisterande plan er det regulert inn ein trekant med eit areal på ca. 1 dekar. Dette arealet er aldri blitt utbygd. Og det eignar seg av fleire årsaker heller ikkje for utbygging. På grunn av at det er ein trekant vil det knapt bli plass til eitt hus, og det er heller ikkje regulert inn adkomst til tomta. For meg vil det bli svært uheldig å få arealet avskore med ein trekant. Det vil bli ein spiss på arealet, som vil føre til at eg ikkje kan driva det resterande arealet på ein rasjonell måte.

Eg vil derfor be om at dette arealet på ca. eitt dekar vert fjerna frå reguleringsplanen i forbindelse med digitaliseringa. Eg ber om at arealet vert ført tilbake til landbruksområde, med LNF-formål.

Eg håpar denne tilbakemeldinga er tilstrekkeleg. Dersom de har spørsmål, kan de kontakte meg.

Vennleg helsing

Arvid Varhaug

HÅ KOMMUNE
Rådhusgata 8
4360 VARHAUG

Dato: 01.10.2025
Saksref: 202515108-5
Deres ref.:
Side: 1 / 2

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

Hå kommune - endring av reguleringsplan for Varhaug sentrum - Bane NORs uttalelse med innsigelse

Vi viser til brev datert 04.09.2025. Kommunen har forlenget høringsfrist til 19.10.2025.

Sammendrag

Bane NOR fremmer innsigelse til reguleringsbestemmelse 1c) som fastsetter at byggegrensen følger formålsgrense for felt BF12.

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknad

Planområdet grenser til Sørlandsbanen og Varhaug stasjon og omfatter liten del av jernbanearealet gnr/bnr 42/712. Planforslaget innebærer digitalisering og endring av plankart med flere justeringer av planbestemmelser. I eldre reguleringsplan for Varhaug sentrum er byggegrenser mot jernbanen ikke vist. Reguleringsplanen har blitt delvis erstattet av flere nyere planer, og plankartet som nå er lagt ut på høring omfatter kun et boligfelt som grenser mot jernbanen, BF12 (frittliggende småhusbebyggelse).

Det er foreslått fellesbestemmelse pkt. 1c) som fastsetter at formålsgrense gjelder som byggegrense i områder der byggegrense ikke er vist i plankartet. Dette betyr at byggegrensen mot jernbanen for BF12 er ca. 14 meter.

Vi ser samtidig at det i planen er videreført hensynssone H130 (byggeforbud rundt veg, bane og flyplass) fra gjeldende kommuneplan som strekker seg til 20 meter fra jernbanesporet i området. Planbestemmelsene pkt. 5.3 sier at det ikke skal gjennomføres tiltak som kan hindre eller unødig fordyre fremtidig utbygging av dobbeltspor eller kurveutretting av jernbanen innenfor hensynssonen. Bane NOR har for tiden igjen planer om den type tiltak i kommunen.

Hensynssonen H130 gir en form for sikring av våre arealbehov knyttet til fremtidig jernbaneutbygging, men hensynssonens art og formulering av bestemmelsene ivaretar ikke våre interesser knyttet til drift og vedlikehold av dagens jernbane. Jernbaneloven § 10 fastsetter at tiltak innenfor 30 meter fra nærmeste spormidtt jernbane er avhengige av tillatelse fra Bane NOR. Når tiltakene er i tråd med plan skal det foreligge *særskilte grunner* for avslag. Planenes bestemmelse pkt. 1c) er utformet slik at så lenge en ny bebyggelse plasseres i formålsgrensen er den i tråd med plan.

Vi har forståelse for at kommunen ønsker å digitalisere og oppdatere gjeldende plan. Vi må likevel påpeke at sikkerhetsregler og -krav er endret siden den gjeldende planen ble utarbeidet og avstandskrav mot jernbanene er de senere årene skjerpet. Planendringen åpner for bebyggelse nærmere jernbanen enn det vår praksis i dag tillater.

Bebyggelse tett på jernbanen og kontaktledningsanlegget medfører en risikoøkning med tanke på hendelser og ulemper både for jernbanedriften og for jernbanens naboer i planområdet. Det er strenge sikkerhetskrav for jernbanen og Bane NOR må sikre tilstrekkelig handlingsrom til å møte både dagens og fremtidige sikkerhetskrav. For boligformål er det spesielt viktig at det opprettholdes et tilstrekkelig handlingsrom for å kunne gjennomføre fremtidig oppføring, eller endring, av sikring og skjerming mot jernbanen, herunder gjerder, støyskjermer osv.

Bane NOR kan ikke akseptere en planbestemmelse som skaper forventning om plassering av boliger 14 meter fra nærmeste spormidte og med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmer vi **innsigelse** til bestemmelsen pkt. 1c). Innsigelsen kan løses ved at det innarbeides minimum byggegrense på 20 meter for boligfelt BF12.

Med vennlig hilsen

Eivind Bjurstrøm
Direktør Strategisk planlegging og driftstjenester
Drift og vedlikehold

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

STATSFORVALTAREN I ROGALAND

Kopi:

HÅ KOMMUNE

JERNBANEDIREKTORATET