

PLANBESKRIVELSE

Detaljregulering for Varhaug sentrum delfelt 1A, 1B og 1C

PlanID 1119-202509

Høringsutgave – April 2026

1 Innholdsliste

1	Innholdsliste	2
2	Innledning	3
3	Kort fortalt	5
4	Planprosessen	10
5	Om planen	12
6	Virkningene av planen.....	37
7	Krav og hensyn til planarbeidet	48
8	Eksisterende situasjon før ny plan	54
9	Flere analyser og utredninger	69
10	Vedlegg.....	70

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

De siste årene har interessen for bofellesskap økt, og underveis i arbeidet med den kommuneplanen "Hå mot 2036" vedtatt i 2024, ble boformen aktualisert av både innbyggere og politikere i Hå kommune. For å møte etterspørselen etter aldersvennlig eller seniorbofellesskap vedtok formannskapet 13. mai 2025, i [sak 18/25](#), å legge til rette for utvikling av bofellesskap i Nærbø og Varhaug sentrum.

Bakgrunnen for bofellesskap kommer fra forventningen om at beboere vil kunne bo lenger hjemme i egen bolig og vil holde seg friskere lenger.

Ytterligere områder i sentrum i tillegg til tomt til bofellesskap er tatt med for å utvikle og regulere de delene av sentrumskjernen som har blitt framtidige utbyggingsområder (transformasjon) og der viktige juridiske sammenhenger må løses for delfeltene.

2.2 Hensikten med planen

Formålet med planen er å legge til rette for en helhetlig utvikling av tre sentrale delfelt i Varhaug sentrum i tråd med visjonen om «Varhaug sentrum – ein møteplass for alle». Planen skal:

- a) sikre et sentralt park- og torgområde som styrker sentrum som møteplass
- b) bidra til et levende sentrum med attraktive uterom, gode gateløp og sentrumsvennlige løsninger for varelevering og logistikk
- c) legge til rette for varierte boliger, herunder aldersvennlige boliger og bofellesskap, samt sentrumsfunksjoner (næring, tjenesteyting, m.m.)
- d) legge til rette for et sentralt parkeringsanlegg til flere formål
- e) sikre høy tetthet og samtidig høy kvalitet på sentrumsomgivelsene
- f) ivareta muligheten for framtidig jernbaneundergang

I delsonen 1B legger planen til rette for bofellesskap (boligformål). I delsonene 1A og 1C er det planlagt for tjenesteyting, leiligheter og andre sentrumsfunksjoner.

2.3 Hvor er planområdet?

Planområdet ligger hovedsakelig mellom Dysjalsvegen og Stasjonsvegen, og mellom Uelandsgata og Skrågata i Varhaug sentrum, og består av delsonene 1A, 1B og 1C i kommunedelplan for Varhaug sentrum.

2.4 Hvem har laget planen?

Hå kommune (forslagstiller) har foreslått planen, sammen med Ineo Eiendom (Ineo) og Arkitektfirma Helen & Hard (H&H).

Planen er utarbeidet av Hå kommune (plankonsulent).

I planarbeidet har også:

- H&H/Aros utarbeidet illustrasjonsplan for torg/park i sentrum

- H&H utarbeidet skisseprosjekt for bofellesskapet i delfelt 1C
- Norconsult utarbeidet trafikk- og støyanalyse, samt VA-rammeplan og flomrapport.

2.5 Hvor stort er planområdet?

Planområdet er på 26 dekar. Varslet planområde var på 33 dekar.

2.6 Eierforhold

Planområdet (inkludert varslingsgrense) omfatter/berører disse eiendommene gnr./bnr.: 42/28, 42/34, 42/40, 42/50, 42/79, 42/103, 42/112, 42/113, 42/115, 42/142, 42/147, 42/150, 42/161, 42/192, 42/210, 42/408, 42/453, 42/632, 42/681, 42/712, 42/716, 42/723, 42/827, 42/849, 42/857, 42/858, 42/859, 54/16, 54/56, 54/76

Eiendommene i delfelt 1A, 1B og 1C, samt vegarealer er hovedsakelig offentlige (kommunale) eiendommer. Eiendommer i ytterkant av planen er hovedsakelig privat eide. Eksisterende bygg og anlegg i delfelt 1B er privat eid.

2.7 Tidligere vedtak i plansaken

- Innvilgning av penger til utredning av bofellesskap for eldre i kommunestyret, jf. [KS-sak 121/23](#).
- Vedtak om å starte reguleringsplaner for bofellesskap på Varhaug og Nærbø i formannskapet, jf. [FS-sak 77/24](#).
- Valg av tomter til bofellesskap i [FS-sak 18/25](#): «Handelslagtomta» på Varhaug og «Skjærpedalen ved biblioteket» på Nærbø.
- Samarbeidsmodeller og kriterier for valg av samarbeidspartner/tomtesalg (prosjektkonkurranse) ble vurdert og avklart i formannskapet (jf. [FS-sak 18/25](#)).
- Ineo Eiendom i samarbeid med Helen & Hard med sitt Vilbo-prosjekt ble valgt som utbygger gjennom prosjektkonkurransen (jf. [FS-sak 55/25](#)).

2.8 Utredningskrav

Lovverket setter krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS analyse) i planarbeidet, jmfør plan- og bygningsloven § 4-3.

Planen trenger ikke konsekvensutredning og planprogram, da den er i tråd med kommunedelplan for Varhaug sentrum som allerede har blitt konsekvensutredet, jf. KU-forskriften § 6 bokstav b.

Andre grunnlagsdokumenter til planarbeidet er:

- VA-rammeplan inkl. flom
- Trafikkanalyse
- Støyrapport
- Illustrasjonshefte

3 Kort fortalt

3.1 Om planen

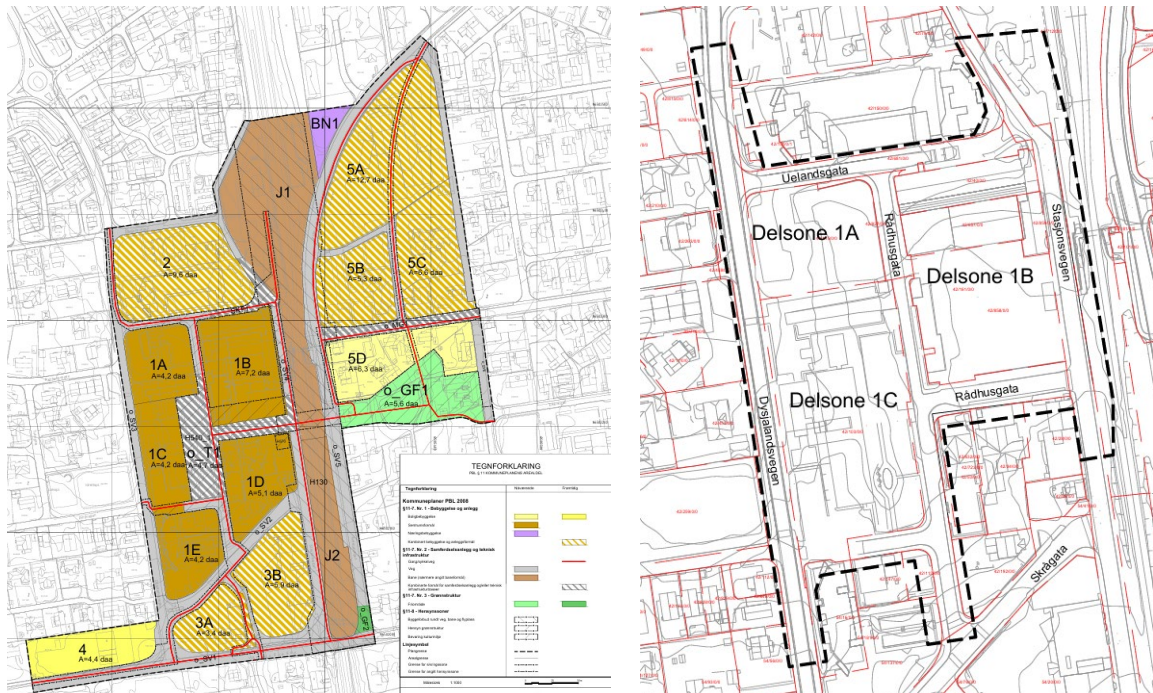
- Sentrum får nytt torg- og parkrom (PA) som blir en møteplass for alle.
- Bestemmelsene for boligblokken i Stasjonsvegen 26 (BB1) videreføres, samt at de sikres nytt felles uteoppholdsareal.
- Ny kombinert bolig- og næringsblokk med parkeringskjeller på tomten nord for rådhuset (KBA1). **(NB! For KBA1 er det foreslått 2 alternativer.)**
- Rådhus tomten (KBA2) kan videreutvikles i fremtiden.
- Tidligere kraftfôrlager (KBA3) kan brukes om igjen til bolig og at bygget ut mot Stasjonsvegen kan bli opptil 5 etasjer.
- Muligheten for nytt aldersvennlig bofellesskap på den gamle handelsslagtomten.
- Gatene i sentrum blir mer tilrettelagte for rekreasjon og opphold, samt at varelevering og avfallshåndtering skal skje på en smidigere måte.
- Samlet utnyttelse er på ca. 110–170 % BRA) og 8–13 boliger per dekar.



Figur 1: Plankart

Planen innebærer utbygging av de tre nordre utbyggingsområdene i sentrumskjernen av Varhaug:

- delfelt 1A, som i reguleringsplanen er felt KBA1 (tomten nord for rådhuset)
- delfelt 1B, som i reguleringsplanen er feltene BB1 (sameiet Stasjonsvegen 26), KBA3 (tidligere kraftfôrlager) og KBA4 (tidligere handelslagtomt og nå bofellesskapstomt)
- delfelt 1C, som i reguleringsplanen er felt KBA2 (rådhusomt)



Figur 2: Plankartet til kommunedelplan for Varhaug sentrum (sentrumsplanen). T.h. Varslet plangrense for detaljreguleringsplan for Varhaug sentrum delfelt 1A, 1B og 1C.



Figur 3: Illustrasjonsplan for nytt torg og parkrom i Varhaug sentrum.

3.2 Virkningene av planen

Ros-analyse:

Det er identifisert 6 uønskede hendelser: trafikkulykker, brann, støyforurensning, sterk vind, overvann/flom, og uønskede hendelser ved arrangementer på torget.

Samlet sett vurderes risikoen å bli akseptabel, forutsatt at blant annet følgende tiltak gjennomføres:

- håndtere overvann lokalt og supplere med flomveier i gatene
- trafikkdempende tiltak og tryggere gater
- krav til støytiltak
- krav til brannsikkerhet
- utforming av park/torg for sikker bruk

Målsetninger:

Planen følger i hovedsak overordnede føringer ved å:

- Styrke sentrumsutvikling gjennom fortetting, flere boliger og funksjonsblanding
- Legge til rette for variert boligtilbud, særlig bofellesskap for eldre
- Etablere møteplasser gjennom nytt torg og park
- Fremme gående og syklende ved redusert bildominans
- Ivareta samfunnssikkerhet gjennom flomveier og overvannshåndtering
- Støtte jordvern gjennom fortetting i eksisterende sentrum
- Videreføre hovedgrep fra kommuneplan og sentrumsplan

Planen er ikke helt i tråd med overordnede føringer når det gjelder:

- Støy, da noen boliger ligger i gul og rød støysone. Dette er vurdert som akseptabelt med avbøtende tiltak som stille side og fasadetiltak.
- Parkering, da planen har noe høyere parkeringsdekning enn regionalplanen. Dette er vurdert som akseptabelt fordi kommuneplanen (nyere) er lagt til grunn, og faktisk dekning er relativt lav.
- Byggehøyder, da planen åpner for noe høyere bebyggelse enn sentrumsplanen. Dette er vurdert som akseptabelt på grunn av begrensede negative virkninger og krav til oppdeling av volum.
- Småskalapreg, da enkelte bygg er større enn opprinnelig intensjon. Dette er vurdert som ivaretatt gjennom arkitektonisk utforming og fasadeoppdeling.
- Uteoppholdsareal/solforhold, da enkelte områder isolert sett ikke oppfyller solkrav. Dette er vurdert som akseptabelt ved å se utearealene samlet.
- Private bokvaliteter (sol/balkong), da ikke alle boliger får optimale forhold. Dette er vurdert som et nødvendig kompromiss for sentrumsutvikling og aktive fasader.
- Overflateparkering, da noe overflateparkering tillates. Dette er vurdert som akseptabelt som et funksjonelt kompromiss med lav samlet parkeringsdekning.

- Bolig vs. næring, da planen prioriterer bolig. Dette er vurdert som hensiktsmessig på grunn av lav etterspørsel etter næring, samtidig som minimum sikres.

Andre lovverk og tema:

- **Naturmangfoldloven:** Ok, da planen innebærer transformasjon av allerede bebygde områder.
- **Vannforskriften:** Ok, da overvann håndteres lokalt og har blågrønne løsninger. Planlagte tiltak påvirker ikke vannforekomster eller vannmiljø mer enn sammenlignet med situasjonen før (dagens situasjon).
- **Klima:** Ok, da planen bidrar til effektiv arealbruk, støtter opp om kollektiv og støtter opp om blågrønne løsninger.
- **Infrastruktur:** Ok. Teknisk infrastruktur er tilfredsstillende. Sosial infrastruktur har god kapasitet på skole og barnehage. Brukergruppen i bofellesskapet, har derimot ikke behov for skole eller barnehage. Bofellesskapet kan bidra til å avlaste avlaste sykehjem.
- **Barn og unge:** Ok. Legger til rette for nytt torg/parkrom (møteplass) med krav om medvirkning på utforming. Bidrar til trygge gangforbindelser gjennom sentrum.

Konsekvenser for næringsinteresser:

Planen legger til rette for økt næringsaktivitet i sentrum, tilpasset dagens behov, samtidig som nytt torg og flere boliger skal bidra til mer liv, flere besøkende og et styrket kundegrunnlag. Samtidig reduseres bilens plass i sentrum, noe som kan gi dårligere framkommelighet, men dette håndteres gjennom en gradvis omstilling og fortsatt noe tilgjengelighet og korttidsparkering for bil. Eksisterende uteservering ved det vernede bankbygget må flyttes, men kan trolig etableres på en alternativ plassering ved bygget.

4 Planprosessen

4.1 Medvirkningsprosess og forventet saksgang

I tillegg til de formelle medvirkningsprosessene (oppstartsvarsel, offentlig høring) er det også gjennomført medvirkningsmøte for nytt torg/park i Varhaug sentrum, samt for bofellesskapet.

Planfase	Aktiviteter	Periode
	Varsel om oppstart	Oktober 2025
	Utarbeide planforslag	Høsten 2025 – Våren 2026
	Medvirkningsmøte	Mars 2026
Politisk behandling og formell medvirkning	Førstegangsbehandling	April 2026
	Høring og off. ettersyn av planforslaget	Mai-Juni 2026
	Åpen dag under høring	Mai 2026
	Bearbeide planforslag basert på innkomne merknader	Juni 2026
	Andregangsbehandling	August/September 2026
	Endelig planvedtak	August/September 2026
	Kunngjøring av planvedtak og klagemulighet	Høsten 2026

Tabell 1: Fremdriftsplan for planarbeidet

4.2 Varsel om oppstart av planen

Planen ble varslet 12. september 2025 og hadde frist for å komme med merknad 14. oktober 2025. Det er mottatt 31 merknader. De innkomne innspillene er oppsummerte i merknadsheftet. Dokumentet inneholder også kommunedirektørens kommentarer til merknadene.



Figur 4: Planavgrensningen ved varsel om oppstart.

4.3 Tidligere vedtak i plansaken

- Innvilgning av penger til utredning av bofellesskap for eldre i kommunestyret, jf. [KS-sak 121/23](#).
- Vedtak om å starte reguleringsplaner for bofellesskap på Varhaug og Nærbø i formannskapet, jf. [FS-sak 77/24](#).
- Valg av tomter til bofellesskap i [FS-sak 18/25](#): «Handelslagtomta» på Varhaug og «Skjærpedalen ved biblioteket» på Nærbø.
- Samarbeidsmodeller og kriterier for valg av samarbeidspartner/tomtesalg (prosjektkonkurransen) ble vurdert og avklart i formannskapet (jf. [FS-sak 18/25](#)).
- Ineo Eiendom i samarbeid med Helen & Hard med sitt Vilbo-prosjekt ble valgt som utbygger gjennom prosjektkonkurransen (jf. [FS-sak 55/25](#)).

4.4 Førstegangsbehandling og høringsforslag

Første forslag til ny plan ble lagt fram til politisk behandling i utvalg for samfunn 23. april 2026 som vedtok å legge det ut på høring i USAM-sak 32/26 med to alternativer for felt KBA1. Høringsperioden var mellom dato og dato. Planforslaget fikk XX innspill.

4.5 Planvedtak

PLANNAVN ble andregangsbehandlet i utval for samfunn dag. måned årstall i sak XX/YY og endelig vedtatt av kommunestyret dag. måned årstall i sak XX/YY.

4.6 Endringslogg

Under finner du oversikt over vedtatte planendringer. (Gjelder endringer etter planen har blitt vedtatt. Foreløpig ikke aktuelt.)

5 Om planen

Dette kapitlet beskriver forslaget til ny detaljreguleringsplan for detaljregulering for Varhaug sentrum delfelt 1A, 1B og 1C. Hvis du trenger å bli kjent med situasjonen før ny plan, kan du lese kap. 8 Eksisterende situasjon før ny plan.

5.1 Planlagt arealbruk



Figur 5: Plankart

Hovedgrepene i planen er å:

- sikre et sentralt park- og torgområde som styrker sentrum som møteplass og ivaretar aksene og koblingen mellom rådhuset og den framtidige jernbaneundergangen.
- bidra til et levende sentrum med attraktive uterom, gode gateløp og sentrumsvennlige løsninger for varelevering og renovasjon
- bruke sentrumsgatene til å kunne styrke og lage grønne forbindelser i sentrum i tråd med sentrumsplanen – kommunedelplan for Varhaug sentrum.

202509 Planbeskrivelse

- legge til rette for varierte boliger, herunder aldersvennlige boliger og bofellesskap, samt sentrumsfunksjoner.
- fremme bygg med aktive fasader mot byrommene og småskalapreg på byggene.
- Ha høy tetthet og utnyttelsesgrad med bygg plassert som tun rundt møteplassene (uterommene).
- legge til rette for et sentralt parkeringsanlegg til flere formål i sentrum, plassert nord for rådhuset.

Fakta:

- Samlet utnyttelsesgrad er på minst 110 %-BRA og maks 170 %-BRA.
- Samlet tetthet for hele planområdet er på 8-11 boliger per dekar (BE/daa).
- Byggehøydene i planområdet er på 3-6 etasjer.
- Samlet uteoppholdsareal i planområdet er estimert til ca. 3 000 m².
- Samlet park/torg-areal er på ca. 2 700 m², hvorav dette er i underkant av 1 000 m² felles uteoppholdsareal for KBA4.
- Byggegrensen mot jernbanen er minst 20 meter i avstand fra spormidtd, slik det har blitt avklart i sentrumsplanen - kommunedelplan for Varhaug sentrum.
- Byggegrensen mot fylkesveg 4352 Dysjalslandsvegen er 10 meter i avstand slik som tidligere plansituasjon har vært.

Planen innebærer utbygging av de tre nordre utbyggingsområdene i sentrumskjernen av Varhaug:

- delfelt 1A, som i reguleringsplanen er felt KBA1 (tomten nord for rådhuset)
- delfelt 1B, som i reguleringsplanen er feltene BB1 (sameiet Stasjonsvegen 26), KBA3 (tidligere kraftförlager) og KBA4 (tidligere handelslagtomt og nå bofellesskapstomt)
- delfelt 1C, som i reguleringsplanen er felt KBA2 (rådhustomten)

Samlet utnyttelse er på ca. 110–170 % BRA) og 8–13 boliger per dekar.



Figur 6: Plankartet til kommunedelplan for Varhaug sentrum (sentrumsplanen). T.h. Varslet plangrense for detaljreguleringsplan for Varhaug sentrum delfelt 1A, 1B og 1C.

5.1.1 Reguleringsformål og arealregnskap

Tabell 2 angir arealet i kvadratmeter for de enkelte arealformålene i detaljreguleringsplanen. SOSI-kode og en kort beskrivelse av bruken for hvert arealformål er også oppgitt. Avslutningsvis vises totalsummen i kvadratmeter for alle arealformålene i planområdet.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)
1113 - Boligbebyggelse, blokker	1223,3
1550 - Renovasjonsanlegg	37,9
1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser. (8)	10550,2
Sum areal denne kategori:	11811,4
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
2011 - Kjøreveg (2)	779,4
2012 - Fortau (8)	1836,9
2014 - Gatetun (2)	1288,4
2016 - Gangveg, gangareal eller gågate (3)	1763,5
2800 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kombinert i samsvar med angitte bestemmelser (4)	4458,8
Sum areal denne kategori:	10127,1
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m ²)
3050 - Park (4)	3701,7
Sum areal denne kategori:	3701,7
Totalt alle kategorier: 25640,2	

Tabell: Arealformål og størrelse i planområdet

5.2 Hvilke løsninger åpner planen og formålene for?

5.2.1 Felles føringer og kvaliteter i planen

Planen har felles føringer for utforming, høyder, fellesrom, uteoppholdsareal, parkering, osv.

Småskala-utforming

Visjonen om småskalabygg med grønne kvartal i midten kommer fra sentrumsplanen. Visjonen innebærer ikke at bygningsvolumene skal være små, men at de skal bære preg av dette og dermed ta hensyn til den menneskelige skalaen. Dette innebærer å ha oppbrytning i fasadene osv. I kvartalene rundt rådhuset åpnet likevel sentrumsplanen for større byggehøyder enn 4 etasjer.

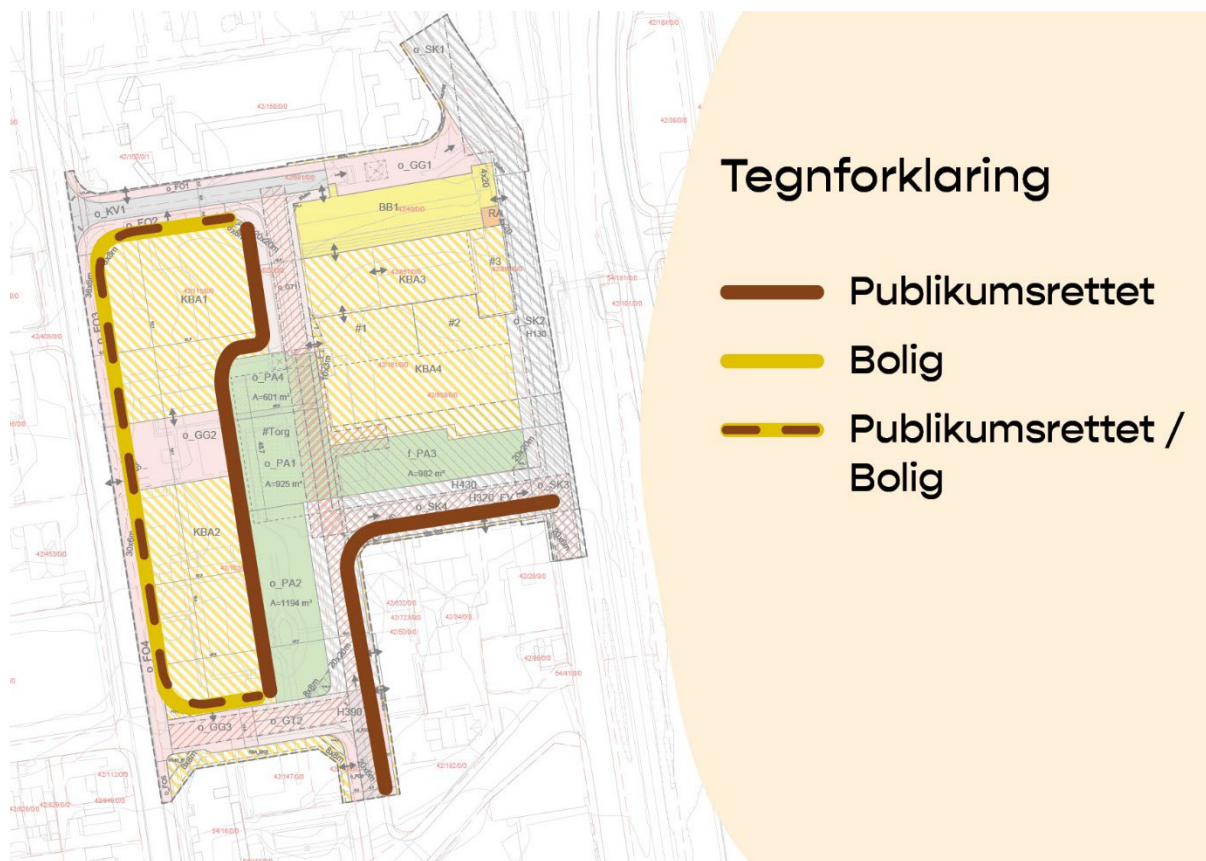
KBA4 er unntatt kravet ettersom feltet følger sentrumsplanens visjon om møteplass eller framtidig plass til jernbaneundergang i Rådhusgata mellom rådhuset/torget og Stasjonsvegen.

Aktiv fasade

Det er stilt krav til aktive fasader mot viktige byrom og gater. Planen skiller mellom to typer aktive fasader:

1. Aktiv publikumsrettet fasade: Næringsfasade med innganger og vinduer mot gate.
2. Aktiv boligfasade: Forhager eller oppholdsareal med grønn buffer mot gate.

Aktiv publikumsrettet fasade er hovedløsning og aktiv boligfasade er sekundærløsning. Der publikumsrettet fasade er påkrevd, har dette blitt spesifisert i bestemmelsene. Eventuelle hele eller delvise unntak er spesifisert under delfeltens bestemmelser. Utover planens krav må tolkningen av hva som definerer en aktiv fasade måtte basere seg på overordnet kommunedelplan for Varhaug sentrum (sentrumsplanen) sine føringer.



Figur 7: Diagram som viser hvor det er krav til aktiv fasade og hvilken type aktiv fasade.

Utnyttelsesgrad og byggehøyder

Byggehøyder og planert terreng er angitt i bestemmelsene eller på plankartet. Tekniske anlegg kan overskride maks byggehøyde.

Bygg med mer enn 4 etasjer må trekke inn de øvrige etasjene på minst en side. Hensikten med dette er å sikre lys og oppbrytning i volumet for å unngå at det blir for dominerende i forhold til menneskelig skala.

Arealer helt og delvis under bakkeplan regnes ikke med i utnyttelsesgraden.

Byggegrenser

Byggegrensene i planen følger stort sett formåls grensene, da gate- og byrommene er planlagt med stor plass som kan ivareta møbleringssone langs fasaden.

Felles fasiliteter til bolig (fellesrom)

Kommuneplanen «Hå mot 2036» stiller krav til fellesrom i boligprosjekter med mer enn 20 boenheter. Med fellesrom menes fasiliteter som felles stue, drivhus, verksted eller hobbyrom o.l. samt gjestebolig/-hybel.

I denne planen er kravet til fellesrom satt som minst antall m² per boenhet i to nivå:

- Minstekrav på 3 m² fellesrom per boenhet

- 6 m² eller mer fellesrom per boenhet som kan kompensere for private kvaliteter til boenhet

Hensikten med fellesrom er å sikre sosialt samhold. Gjestebolig kan være en god løsning for folk med besøk som ikke har plass i egen leilighet. Muligheten for å redusere private boligkvaliteter er lagt til for å bringe folk sammen. Hensikten er da at beboerne i større grad skal stimuleres til å bruke felles fasiliteter som møteplass. Det er derfor ikke tillatt å fravike minstekravene i planen hvis fellesrommet er gjestebolig, ettersom en gjestebolig ikke er møteplass. Interne ganger mellom fellesrommene kan også regnes med i disse arealene, men interne ganger mellom private boliger, bodarealer og parkering kan ikke regnes med.

Uteoppholdsareal

Planen stiller generelt krav til:

- felles uteoppholdsareal på 30 m² per boenhet
- privat uteoppholdsareal på 8 m² per boenhet

Arealkravene er supplert med solkrav på 50 % ved vårjevndøgn kl. 15:00 eller ved sommersolverv 21. juni kl. 18:00.

Unntak til arealkravet for felles uteoppholdsareal kan kompenseres gjennom frikjøp. Dette kan innebære bidrag i det offentlige torg-/parkområdet (PA) eller andre løsninger. Planen åpner for frikjøp ettersom det er ønskelig med høy tetthet i sentrum og for større bidrag og bruk av torget/parken som en sentral møteplass.

Enkelte felles uteområder ses i sammenheng for å oppnå krav til sol. Dette gjelder PA3 og #2 som begge tilhører boliger i feltene BB1 og KBA4.

Unntak fra arealkravet til privat uteoppholdsareal er åpnet for i prosjekter der hensikten er at beboerne i større grad skal bruke fellesområdene og hvor disse er lagt til rette for denne typen bruk. I bofellesskap kan dette være aktuelt.

Alternativt krav til sol på privat uteplass er åpnet for, da dette sørger for gode solforhold senere på ettermiddagen/kvelden.

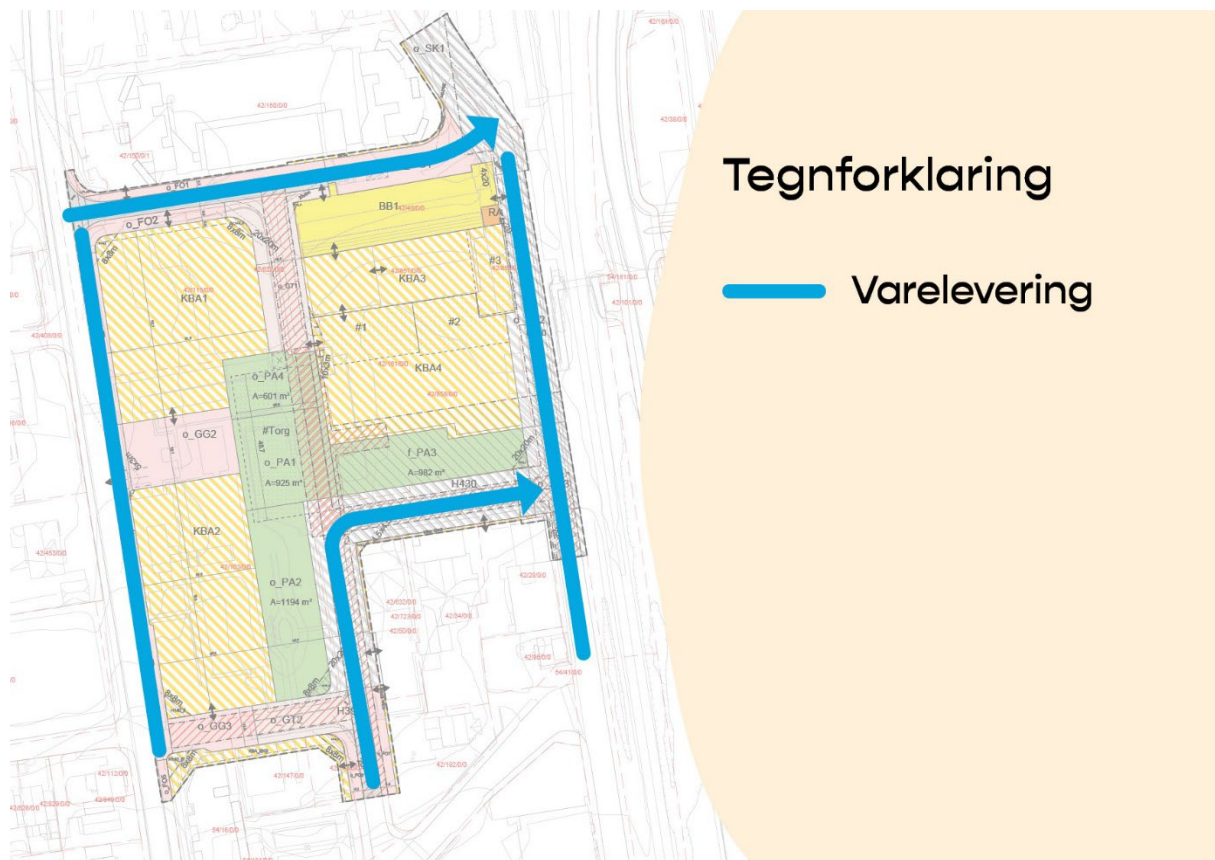
Unntak fra krav til sol på privat uteoppholdsareal er åpnet opp for i enkelte delfelt. For KBA3 og KBA4 er det gitt unntak til noen få boenheter. I KBA3 er det for å legge til rette for at tidligere kraftfôrlager blir gjenbrukt, framfor at det står til forfall. Solstudier viser også at balkongene får sol på andre tidspunkter.

Varelevering

I sentrum skal varelevering endre seg:

- fra å bruke store navigeringsarealer/snuplasser for lastebil
- til å skje fra vareleveringslommer i fortau eller fra gågate/gatetun og på en slik måte at lastebilen kan kjøre gjennom framfor å snu og rygge.

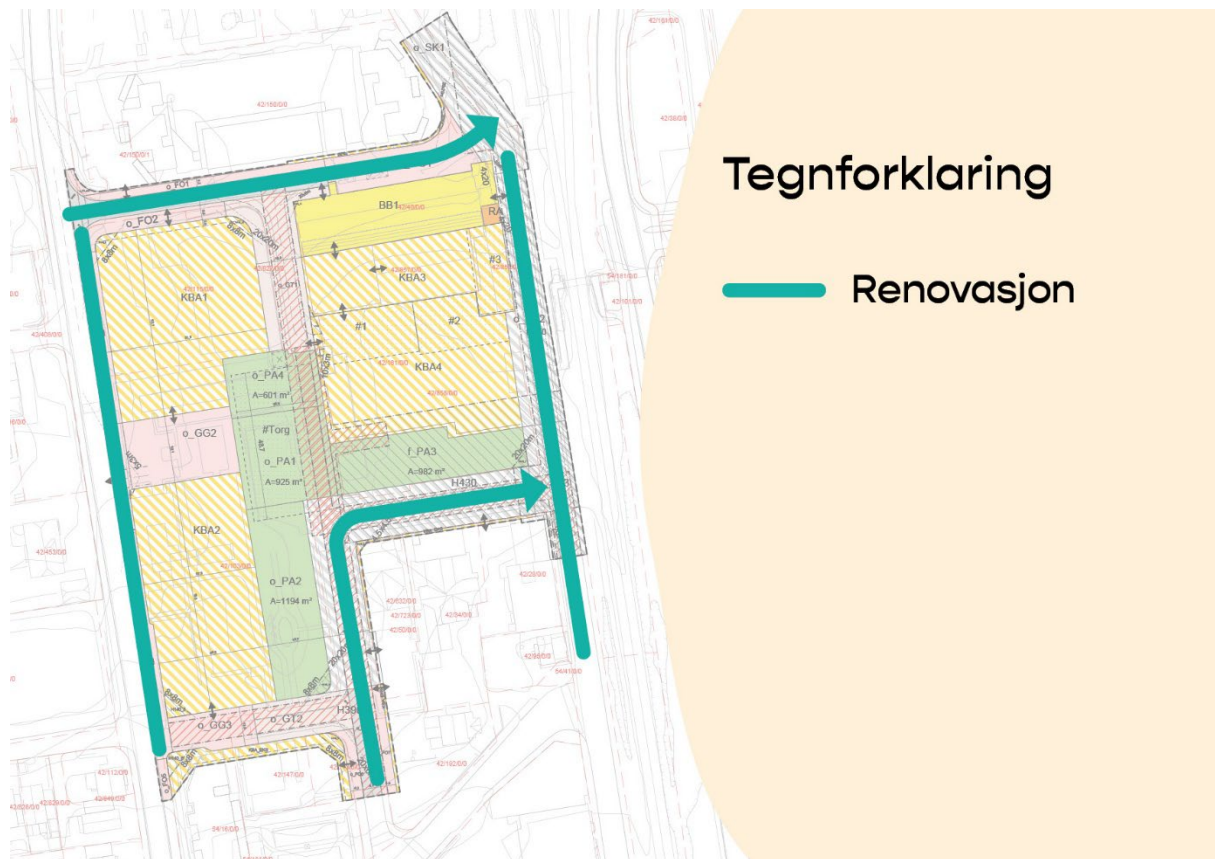
Hensikten er en arealeffektiv og mer sentrumsvennlig varelevering. Dette vil innebære at varer i flere tilfeller må fraktes med tralle fra bil til lokalet. Løsningen brukes i de fleste sentrumsområder. Kartet/diagrammet nedenfor viser prinsippet for hvor varelevering er tenkt i planen og hvordan det er tenkt at de kan kjøre i sentrum.



Figur 8: Diagram som viser hvor det er tillatt med varelevering fra gate og/eller fortau.

Renovasjon og avfall

Avfallshåndtering og renovasjonsløsning skal skje på en sentrumsvennlig måte. Dette innebærer bruk av nedgravde containere på fortau langs gater og henting/heising fra gate. Søppelsuginnkast kan også tillates dersom det blir etablert søppelsuganlegg i framtiden. Ved avfallsrom i bygg, skal de være integrerte og ikke ligge ut mot viktige byrom. De kan derimot ligge ut mot fortauene som er rundt sentrumskjernen.



Figur 9: Diagram som viser hvor det er tillatt med renovasjonsløsninger langs gate og/eller fortau.

Sykkelparkering

Kravet til sykkelparkering er satt til 2,5 p-plasser per boenhet eller per 100 m² BRA næring, tjenesteyting eller andre utbyggingsformål. Tallet inkluderer gjesteparkering. Hensikten er å sikre parkering til beboere, ansatte, kunder og gjester. Derfor har planen krav til plassering og kvaliteter ved disse parkeringsplassene.

Dekningen for bolig kommer fra kommuneplanen. For andre sentrumsformål gir kommuneplanen føringer om 5 p-plasser per 100 m² BRA. Dette tallet er vurdert til å være svært høyt sammenlignet med reelt behov og er dessuten høyere enn gjeldende regionalplan for Jæren og søre Ryfylke.

Bilparkering

Kravene til bilparkering følger kommuneplanen med 0,9 p-plasser per 100 m² BRA for næring og andre sentrumsformål og 1,5 p-plasser per boenhet.

Parkering skal hovedsakelig løses som fellesanlegg. Parkeringsetasjer skal hovedsakelig være integrerte i bygningsmassen, slik at de ikke er synlige ut mot gatenivå.

I felt KBA1 og -2 (rådhuset) er det lagt inn krav om felles parkeringsanlegg for sentrum. Les mer om dette under beskrivelsen for KBA1 og -2.

5.2.2 Blokkbebyggelse (BB1) (Stasjonsvegen 26)

BB1 omfatter gnr./bnr. 42/40 (Sameiet Stasjonsvegen 26).

Formål og bestemmelser:

Planen viderefører i stor grad de samme bestemmelsene som gjaldt i tidligere plan for eksisterende leilighetsbygg på gnr./bnr. 42/40 (Sameiet Stasjonsvegen 26).

Uteoppholdsareal:

Leilighetsbyggets tidligere uteoppholdsareal var før på gnr./bnr. 42/858 langs Rådhusgaten. Deres minste felles uteoppholdsareal er i denne reguleringsplanen avsatt i plankartet i bestemmelsesområdet #2 i nordøstre hjørne i delfelt KBA4 (bofellesskap-tomten) etter sameiets eget ønske.

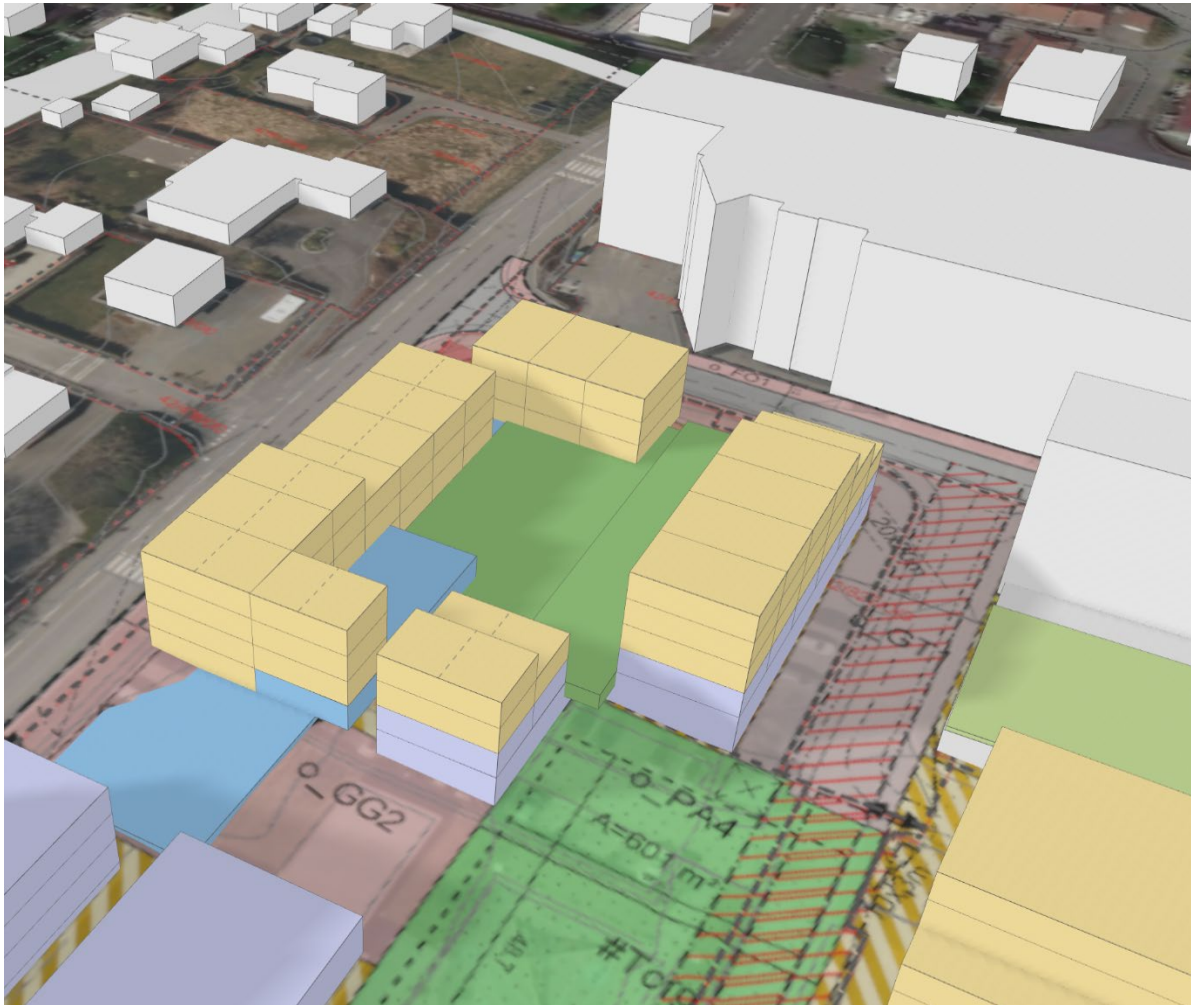
Adkomst og parkering:

BB1 har adkomst fra Uelandsgata og Stasjonsvegen, samt fra nordre del av Rådhusgata via feltene KBA3 og -4. Parkering for boligene i BB1 skjer i første etasje fra Uelandsgata. Denne parkeringsetasjen har fortsatt inn-/utkjøring fra Stasjonsvegen i tillegg. Parkering i underetasje/kjeller tilhører gnr./bnr. 42/150. Bestemmelsene åpner opp for at parkeringsplassene kan brukes til både bolig- og næringsparkering slik som før.

Planen viderefører dermed tidligere regulert situasjon.

5.2.3 KBA1 (tomt nord for rådhuset)

KBA1 omfatter gnr./bnr. 42/115.



Figur 10: Volumskisser for KBA1.

Formål:

Feltet KBA1 legger til rette for:

- leiligheter (bolig)
- næring herunder kontor, hotell/overnatting, bevertning
- tjenesteyting
- forretning herunder detaljhandel eller lignende.

Alternativ 1:

Det er krav til minst 1 500 m² BRA næring/tjenesteyting/forretning i KBA1. Disse må ligge mot de sentrale byrommene gatetunet GT1 eller park/torg-plassen PA4. Dette er styrt i planen gjennom krav til aktiv publikumsrettet fasade mot disse feltene.

Alternativ 2:

Det er ikke satt minstekrav til næring/tjenesteyting/forretning. Det er heller ikke krav til aktiv fasade (bolig eller publikumsrettet) i første etasje.

Det er krav til minst 30 boenheter og maks 55 boenheter innenfor feltet.

Utnyttelse og høyder:

KBA1 er ca. 2,9 dekar stort. Planen åpner for byggehøyder på 13,5 meter fra Dysjalsvegen og 16,5 meter fra Rådhusgata. Dette tilsvarer henholdsvis 4 og 5 etasjer. Byggehøydene er styrt slik at byggene må trappe seg ned mot nord. Dette innebærer en utnyttelsesgrad på min. 70 %-BRA og maks 160 %-BRA (ca. 5 800 m² BRA).

Byggegrense:

Byggegrensene følger formålsgrensen. Byggegrensen mot fv. 4352 Dysjalsvegen er videreført fra forrige reguleringsplan for Varhaug sentrum, planID 1013.

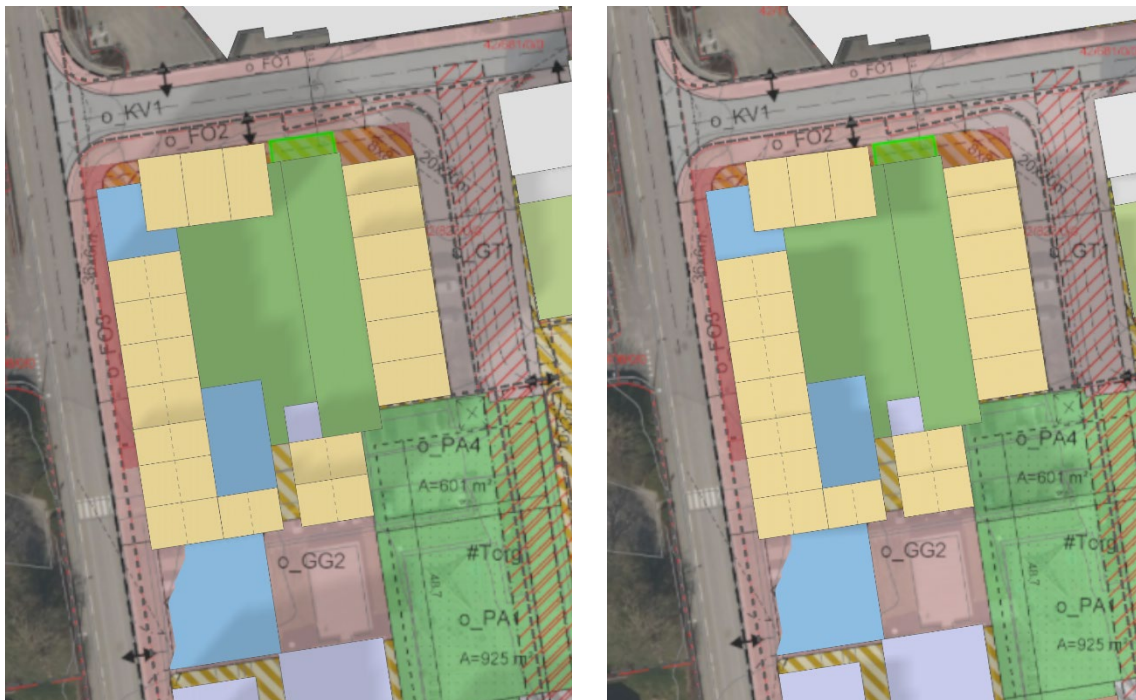
Forskjellen nå er at fortauet i denne planen er regulert med formålsgrensen tilsvarende plassert som byggegrensen i tidligere plan.

Uteoppholdsareal:

Det er plass til ca. 800 m² felles uteoppholdsareal innenfor eget felt. Av dette skal 250 m² erstatte felles uteoppholdsareal til boliger i gnr./bnr. 42/150

(Eierseksjonssameiet Ingridtunet). Arealet er ikke vist i plankartet, da planen ikke låser plassering av bygg og uterom. I tillegg kan GG2 og PA4 brukes til dette felles uteoppholdsareal, men disse arealene må opparbeides i tråd med kravene som gjelder for GG2 og PA4.

Soldiagrammer av foreløpige skisser viser at det skal være mulig å oppnå solkravet.



Figur 11: Sol-/skyggediagrammer. T.v. 21. mars kl. 15:00 og t.h. 21 juni kl. 18:00.

Gågate:

Mellom delfeltene KBA1 og -2 er det regulert gågate (GG2). Gågaten skal sikre forbindelse mellom Dysjalsvegen og park/torgplassen, samt avkjørsel.

Adkomst:

KBA1 har ny avkjørsel fra Dysjalsvegen via gågate GG2, i tråd med kommunedelplan for Varhaug sentrum. Det er også lagt til mulighet fra Uelandsgata via fortau FO2.

Parkering:

Innenfor KBA1 er det krav til sentralt felles parkeringsanlegg for bil som skal inneholde:

- offentlige p-plasser for kunder og andre som besøker sentrum
- p-plasser for ansatte
- beboerparkering

Planbestemmelsene har angitt at anlegget kan ha maks 180 p-plasser. I tillegg skal minst 70 p-plasser av disse som være offentlige / allment tilgjengelige. Øvrig parkering for bolig og næring må dimensjoneres ut fra fellesbestemmelsene til parkering. Intensjonen med dette er at nye boliger og næringsarealer skal følge strengere parkeringskrav for å bidra til redusert bilbruk. Likevel er Varhaug et sentrum for mange på bygda og har begrensede muligheter for kollektivtransport utover jernbanen (Jærbanen). Sentrum vil ha behov for parkering til besøkende/gjester og dersom disse delfeltene i sentrum blir utbygde, vil sentrum mangle parkering for denne brukergruppen. Dessuten kan det ta flere år før andre delfelt i sentrum blir bygde ut med gjesteparkering til sine næringslokaler. Derfor er det supplert med ytterligere «åpne» p-plasser. Dessuten har sentrumsplanen angitt at sentrum skal ha store parkeringsanlegg ved rådhuset. Dette er dermed ansett å være i tråd med sentrumsplanens intensjon.

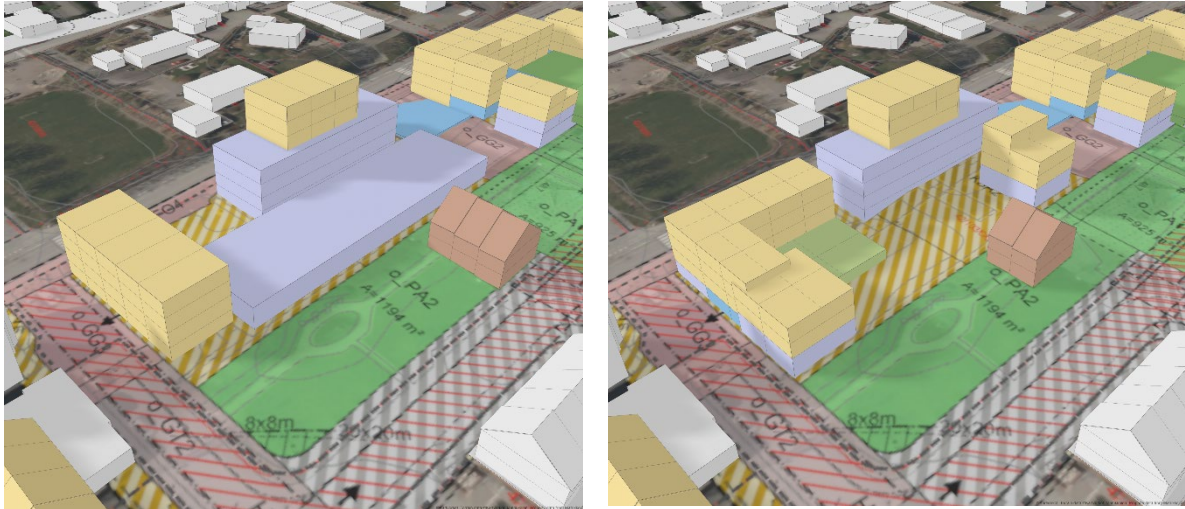
Det er rekkefølgekrav om at parkeringsbehovet og utforming av anlegget skal utredes før rammesøknad for utbygging av delfelt KBA1. Tidlige skisser viser for KBA1 og GG2 at:

- inntrukken underetasje kan ta ca. 70 p-plasser
- og kjelleretasje (dvs. lavere enn Uelandsgata/Rådhusgata) kan ta ca. 100-110 p-plasser.

Til sammenligning har rådhusstomten i plan 1013 regulert 80 p-plasser på bakkeplan.

5.2.4 KBA2 (Rådhusomtten)

KBA2 omfatter gnr./bnr. 42/103 (rådhusomtten).



Figur 12: Volumskisser for bebyggelse i delfelt KBA2.

Formål:

Feltet KBA2 legger til rette for:

- leiligheter (bolig)
- næring herunder kontor, hotell/overnatting, bevertning
- tjenesteyting
- forretning herunder detaljhandel eller lignende.

Generelt om bestemmelsene:

Hensikten med bestemmelsene er å ivareta dagens situasjon samtidig som den åpner for fortetting eller en annen form for fleksibel bruk i framtiden.

Utnyttelse og høyder:

KBA2 er ca. 2,8 dekar stort. Planen åpner for byggehøyder på 21 meter som tilsvarer 6 etasjer fra Dysjalslandsvegen. Dette innebærer en utnyttelsesgrad på min. 90 %-BRA og maks 170 %-BRA (ca. 5 200 m² BRA).

Boliger:

Planen åpner for inntil 25 nye boenheter i feltet.

Adkomst:

KBA1 har avkjørsel via gågate GG3 eller GT2. Ev. parkeringsanlegg kan knyttes sammen med KBA2, men dette vil trolig kreve ombygging i kjeller av rådhuset eller riving av rådhuset.

Parkering:

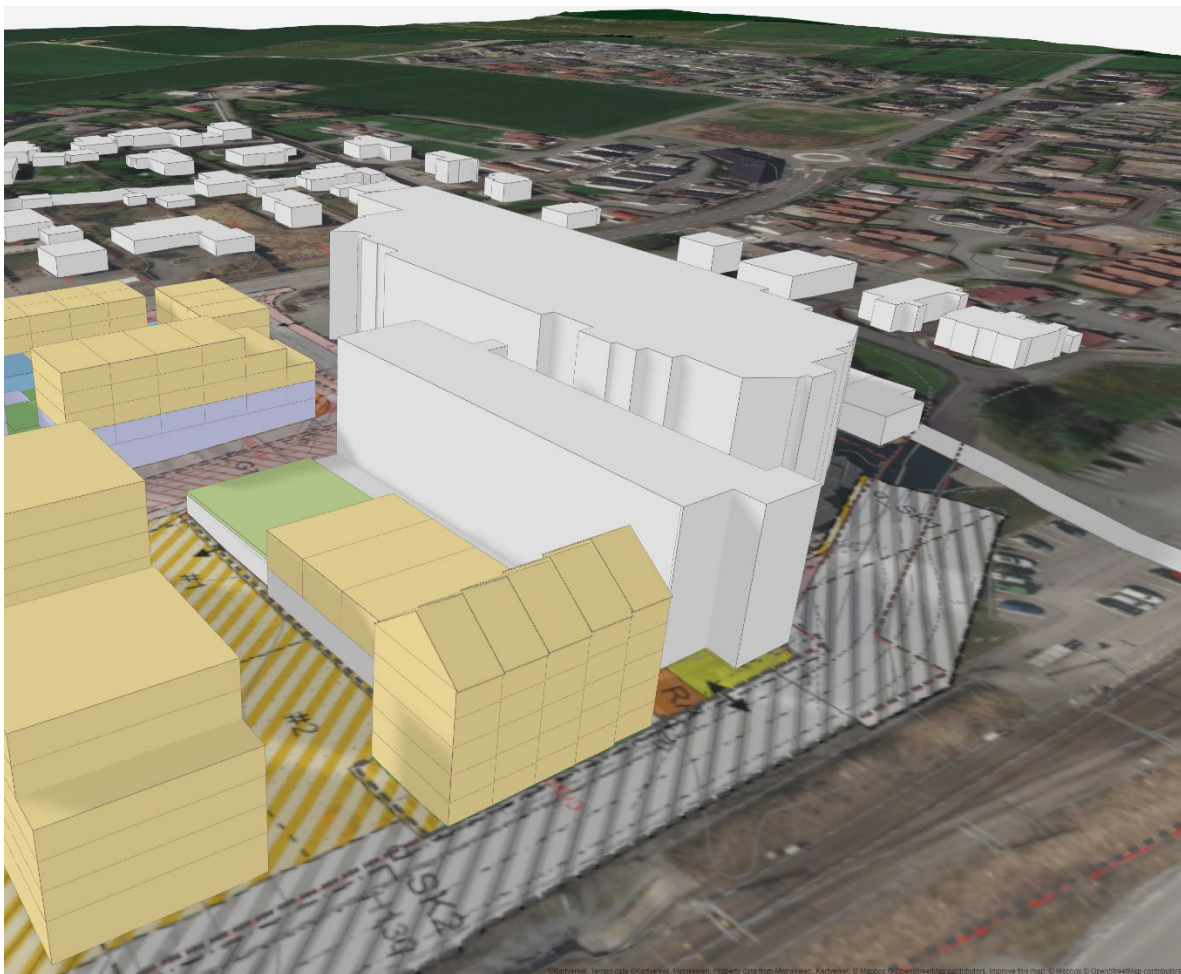
For KBA2 er det på tilsvarende måte som KBA1 lagt til rette for stort felles parkeringsanlegg til biler for sentrum. Anlegget er primært tiltenkt etablert i søndre del av tomten, men kan ved for eksempel total transformasjon av feltet, bli knyttet sammen med KBA1 sitt parkeringsanlegg. Anlegget kan ta maks 80 p-plasser hvorav 40 skal være offentlige / allment tilgjengelige og resterende er til bolig/næring/andre sentrumsformål.

Varelevering:

Varelevering vil i framtiden måtte skje fra fortauet langs Dysjalandsvegen.

5.2.5 KBA3 (tidligere kraftfôrlager)

KBA3 omfatter gnr./bnr. 42/857 og 42/859.



Figur 13: Volumskisser for bebyggelse i delfelt KBA3.

Formål:

KBA3 legger til rette for:

- Bolig (leiligheter)
- Næring herunder kontor og bevertning, forretning, og tjenesteyting i 1. etasje mot Stasjonsvegen i bestemmelsesområde #3.

- Parkeringsanlegg for bolig og næringsvirksomheter i under/kjelleretasje og på åpen mesanin.

Det tidligere kraftfôrlageret i feltet er planlagt gjenbrukt til boliger i form av leiligheter. Eksiterende bygg ut mot Stasjonsvegen kan ha bolig og næring, forretning og tjenesteyting. I 1. etasje må det være publikumsrettet funksjon (næring).

Utnyttelse og høyder:

KBA3 er ca. 1,5 dekar stort. Planen åpner for byggehøyde på ca. 11 meter (kote +53) for kraftfôrlagerbygget. Bygget ut mot Stasjonsvegen ligger innenfor bestemmelsesområde #3 hvor det er åpnet for byggehøyde på 20 meter (kote +64) og tilsvarer opptil 5 etasjer. Disse høydebestemmelsene er i stor grad videreføring av tidligere detaljreguleringsplan for Varhaug sentrum nord, Felt F (planID 1013-2).

Dette innebærer en estimert utnyttelse på:

- ca. 1 800 m² BRA slik bygningsmassen er nå
- opptil ca. 2 700 m² BRA ved 5 etasjer i #3

KBA3 oppnår da:

- utnyttelsesgrad på mellom ca. 120-185 %-BRA
- tetthet på 5,4-12 boenheter per dekar

Uteoppholdsareal:

Vestre del av feltet kan brukes til felles uteoppholdsareal i tillegg til taket på kraftfôrlageret. Da det er ønskelig at mesaninen oppgraderes til et uteområde, framfor parkering, åpner planen for uteområde på lokk uten krav om jordunderlag. Uteområdet vil få gode solforhold. Boliger i BB1 vil også fortsatt ha gode solforhold.



Figur 14: Sol-/skyggediagrammer 21. mars kl. 15:00 for KBA3.

Adkomst og parkering:

Parkering er mulig på mesaninen med inntil 5 p-plasser og i tillegg i underetasjen. Adkomst til mesaninen skjer fra BB1 og til parkering i underetasje/kjeller skjer fra #1 i KBA4. Ved byggesøknad må parkeringsdekning og -løsning dokumenteres i tråd med fellesbestemmelsene til planen.

5.2.6 KBA4 (Aldersvennlig bofellesskap – tidl. handelslagtomt)

KBA4 omfatter gnr./bnr. 42/858.



Figur 15: Foreløpig illustrasjon av planlagt bofellesskap på Varhaug i delfelt KBA4. Kilde: Illustrasjonshefte utarbeidet av Helen & Hard.

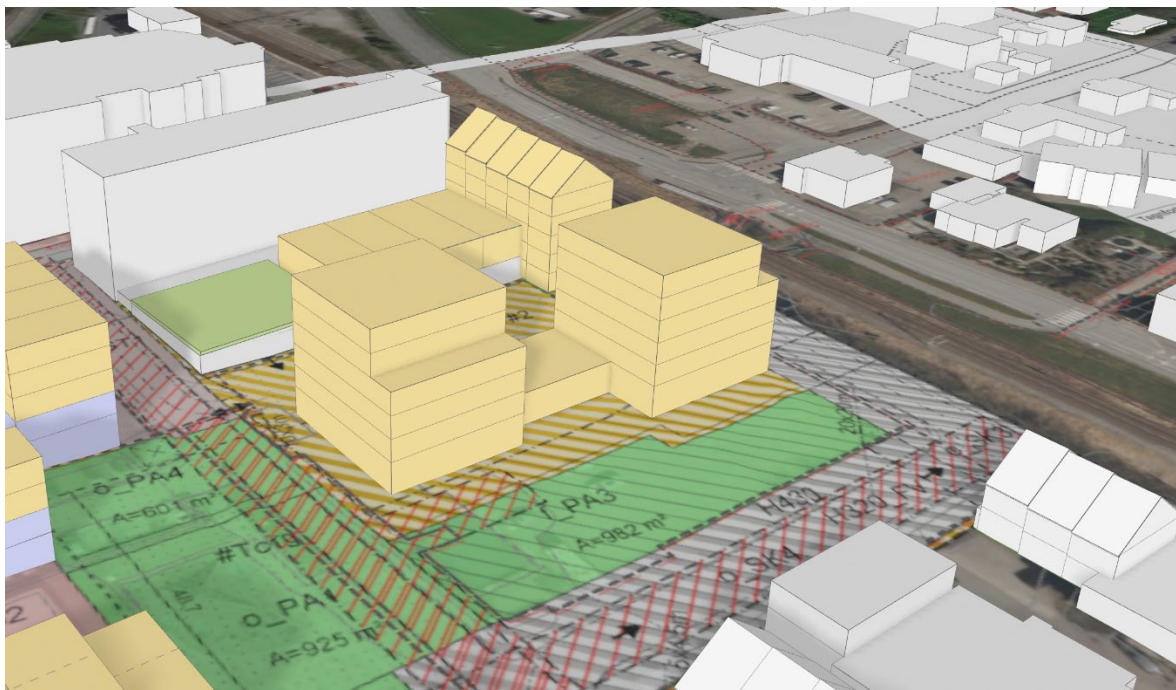
Formål:

KBA4 legger til rette for bolig (leiligheter) – fra 45 til 55 enheter. Hensikten er at delfeltet skal være for et aldersvennlig bofellesskap med rause og gode sosiale fellesarealer. For bofellesskapet gjelder høyeste krav til fellesareal per boenhet på 6 m². Ved 50 boenheter blir det 300 m² fellesarealer.

Utnyttelse og høyder:

KBA4 er ca. 2,7 dekar stort. Planen åpner for byggehøyder på 19 meter som tilsvarer 6 etasjer. Dette innebærer en utnyttelsesgrad på min. 3000 m² BRA og maks 5100 m² BRA. For feltet isolert sett blir da utnyttelsesgraden mellom ca. 110-190 %-BRA. Dersom tilhørende uteoppholdsareal medregnes (dvs. PA3 + ev. frikjøpsareal), blir:

- utnyttelsesgraden mellom ca. 70-116 %-BRA
- tettheten på 11-12 boenheter per dekar



Figur 16: Volumskisser for bebyggelse i delfelt KBA4.

Uteoppholdsareal:

Felles uteoppholdsareal for boligene i feltet skal hovedsakelig løses i PA3 i tillegg til egen tomt. Det er lagt opp til at feltet skal kunne benytte frikjøpsordning med bidrag til de offentlige park-områdene (PA1, -2, -4). KBA4 skal også ivareta uteoppholdsareal for boliger i BB1 innenfor bestemmelsesområde #2.

Samlet oppfyller uteområdene PA3 og #2 solkravene. Bestemmelsesområde #2 får gode solforhold på kveldstid.



Figur 17: Sol-/skyggediagrammer. T.v. 21. mars kl. 15:00 og t.h. 21. juni kl. 18:00.

Adkomst og parkering:

Feltet KBA4 skal ivareta felles adkomst og gjennomkjøring til parkeringsanlegg i BB1 og KBA3 innenfor bestemmelsesområde #1. Innenfor #1 kan det også etableres overflateparkering til bil for KBA4.

Innenfor #1 for overflateparkering er det tillatt med opptil 20 parkeringsplasser og innebærer ca. 0,5 p-plasser for bil per boenhet. Parkeringsplasser utover dette forutsetter bruk av parkering i et innebygd felles parkeringsanlegg. Ved så lav dekning er det forutsatt at boligene har bilkollektiv for deling av bil. Gjesteparkering og ev. private p-plasser må inngå i maks dekning.

Utforming og plassering:

Planen stiller krav til fellesareal på bakkeplan og at byggverk innenfor området utformes som to punkthus med ett én etasjes bygg mellom. Avstand mellom punkthusene er satt til minst 15 meter. Hensikten er at ev. framtidige leiligheter i KBA3, skal få mer solinnstråling.

Plasseringen av bofellesskapsbygget er fleksibelt innenfor feltet og kan overlappes bestemmelsesområdene, så lenge kravene er ivaretatt.

5.2.7 KBA_EKS

Formålet dekker eiendommer som hovedsakelig inngår i tilgrensende planer. Arealene er tatt med av tekniske hensyn til plangrenser mellom reguleringsplaner.

Bestemmelsene er utformet slik at de generelt ivaretar dagens og framtidens behov og at arealene kan brukes til tilhørende funksjoner som sykkelparkering, terrasser osv.

5.2.8 Sentrumsgater

Sentrumsgatene er hovedsakelig dimensjonerte for person- og lastebiler.

Kjøreveg (KV)

Kjørefeltbredden i Uelandsgata og Rådhusgata er regulert til 6,0 meter. Dette er i tråd med hvordan nye sentrumsgater, slik som Torggata på Nærbø, har blitt etablert hittil i Hå. Hensikten er å videreføre gatene i sentrum som opprettholder adkomst til flere felt i sentrum.

Fortau (FO)

Planen legger til rette for brede sentrumsfortau med flere soner til:

- ferdsel
- møblering
- beplantning
- renovasjonsløsning
- varelevering
- parkering for mennesker med nedsatt funksjonsevne
- m.m.

Dette gjelder hovedsakelig fortauene langs fv. 4325 Dysjalsvegen og Uelandsgata.

I FO1 (nordre fortau langs Uelandsgata) er korttidsparkeringen fjernet, da formålet er at sentrum i større grad skal oppleves som bilfritt.

Gatetun (GT)

Formålet gatetun er benyttet der biler fortsatt skal kunne kjøre, men gaten skal få en belegning som av høyere kvalitet enn asfalt. Hensikten er at gatetunene skal kunne henge sammen med bygulvet på torget/parken (PA). Hensikten er også at kjørebanebredde, linjeføring og ferdselssone/fortau skal kunne tilpasses sentrums behov. Disse feltene skal ikke utformes som tradisjonelle veier/gater. Innenfor arealene kan korttidsparkering vurderes.



Figur 18: Eksempel på gatetun i Sandnes med lekeområder, beplantningssoner, renovasjonsløsninger og en lite definert plass for biler til å kjøre. Tidligere var arealet i bruk til parkering og kjøreveg. Foto: Hå kommune.

Sambruksareal (SK) (Shared space)

Sambruksarealene har likheter med gatetunene i form av at bilene fortsatt skal kunne kjøre i gaten, men her skal også mennesker prioriteres. Dette innebærer at belegning og utformingen av arealet kan ha mindre definerte kjørebaneer, sammenlignet med gatetunene. Sambruksarealene skal kunne møbleres. Innenfor arealene kan korttidsparkering vurderes.

Felt SK4 skal bli enveiskjørt fra søndre del av Rådhusgata til Stasjonsvegen. Dette arealet skal utformes med en flytende overgang og henge sammen med utformingen av det sentrale park- og torgrommet i Varhaug sentrum (PA1-4).

Gågate (GG)

De regulerte gågatene skal være for gående. De skal hovedsakelig være bilfrie gaterom i sentrum. Eneste unntak er for varelevering, utrykningskjøretøy, o.l. Disse gate-/byrommene skal kunne brukes til for eksempel uteservering, opphold osv.

Frisiktsoner (H140)

Avsatte frisiktsoner samsvarer i hovedsak med Statens vegvesens håndbok N100. Det er gjort et par unntak ved kryss og avkjørsler på kommunalt vegnett som følge av bebygd situasjon som ikke lar seg endre. Dette gjelder:

- utkjørselen til gnr./bnr. 42/40 sitt parkeringsanlegg på Uelandsgata.
- frisikt på fortau ved nordvestre hjørne på gnr./bnr. 42/723 ut mot Rådhusgata.

Innenfor sonene skal det ikke plasseres tiltak eller vegetasjon med høyde over 0,5 meter over tilgrensende veg sitt plan som hindrer sikt.

5.2.9 Renovasjon (RA)

Viste områder i plankartet kan brukes til nedgravde renovasjonsløsninger.

5.2.10 Park og torg (PA)

Planen viderefører kommunedelplan for Varhaug sentrums visjon om en sentral møteplass i Varhaugs sentrum. Det er satt av arealer langs Rådhusgata, i tillegg til eksisterende torgplass som utvides. PA4 etableres senere ved utbygging i KBA1, da eksisterende bruk er til parkering for rådhuset og sentrum. Til sammen blir området ca. 3,7 dekar:

- PA1: ca. 920 m²
- PA2: ca. 1 200 m²
- PA3: ca. 980 m²
- PA4: ca. 600 m²

Arealet er offentlig med unntak av PA3, som er del av tidligere handelssløstomt – nå bofelleskapstomt (gnr./bnr. 42/858). PA3 blir felles uteoppholdsareal for bofelleskapet i felt KBA4, men må opparbeides som del av den offentlige parken. Bestemmelsene åpner for at PA3 kan opparbeides slik at det er mer soneinndelt ut fra allmenn tilgjengelig og felles/privat.

Bredden på PA3 ivaretar en eventuell mulighet for å etablere ny jernbaneundergang i tråd med kommunedelplan for Varhaug sentrum (sentrumsplanen). Ved eventuell etablering av ny jernbaneundergang vil det bli behov for planendring eller ny detaljreguleringsplan for dette prosjektet.

Planen krever at området utformes med torgplassfunksjon, urban park, lek og mer. Området kan bebygges med paviljonger o.l. Parken må utforme sammen med SK4 som omfatter Rådhusgaten som skal bli enveiskjørt fra Skrågata til Stasjonsvegen foran rådhuset.

Utformingen av parken blir gjennomført i flere steg med medvirkning. Foreløpig innhold og illustrasjonsplan er basert på medvirkningsmøtet før planforslaget ble sendt til 1. gangsbehandling. Bestemmelsene har rekkefølgekrav om bred medvirkning før rammesøknad. Hensikten er å sikre at barn, unge og voksne deltar.

PA-områdene innebærer at deler av Rådhusgaten blir stengt for gjennomkjøring.



Figur 19: Foreløpig illustrasjonsplan for nytt torg og parkrom i Varhaug sentrum.

5.2.11 Bestemmelsesområder (#)

- #1: Sikrer adkomst og gjennomkjøring for BB1, KBA3 og KBA4. Innenfor arealet kan KBA4 ha overflateparkering.
- #2: Sikrer nytt felles uteoppholdsareal for boliger i delfelt BB1. Området er tenkt gjennomført med et intimt bakgårdpreg.
- #3: Område hvor det åpnes for større byggehøyde i felt KBA3.
- #Torg: Krav om torgplassfunksjon innenfor parkområdet (PA).

5.2.12 Hensynssoner

- Byggeforbud bane (H130): Hensikten er å ivareta byggegrense mot jernbanen og ikke etablere tiltak som hindrer framtidig dobbeltspor.
- Frsiktzone (H140): Se omtale under sentrumsgater.
- Flom (flomveg) (H320_FV): Hensikten er å ivareta flomveg fra Uelandsgata, gjennom Rådhusgata og nytt torg, ned til Stasjonsvegen. I sentrumsplanen går flomvegen videre til Skrågata og ned til Reiestadmarka og Reiestadbekken ifølge kommuneplanen.
- Annen fare (H390): Hensikten er å gjøre oppmerksom på gassledningen.
- Infrastruktursone (H430): Hensikten er å ivareta framtidig jernbaneundergang. Sonen overlapper med utbyggingsfelt KBA4. I KBA4 kan blokkbebyggelse bygges innenfor hensynssonen, men fundamentering må ikke legge til hinder for å bygge undergangen i framtiden. Dvs. at gravearbeider osv. må være mulig å gjøre uten unødvendig store byggekostnader ved etableringen av undergangen. Tilsvarende gjelder tilgrensende/nærliggende utbyggingsfelt/-tomter/anlegg.

5.3 Hvilke tiltak skal redusere risiko og sårbarheten for uønskete 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.

5.3.1 Sterk vind

Planområdet er kystnært og utsatt for vind. Vindtunnel oppstår mellom høye bygg.

Risikoreducerende tiltak i planen er:

- styring av høyder på bebyggelsen
- krav til vindanalyse ved utforming av parkområdet

Dessuten har vindanalyse-verktøyet i Autodesk Forma blitt brukt i utformingen av planen.

5.3.2 Store nedbørsmengder og overvann / urban flom

Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom i kommuneplanen. Planområdet er ikke utsatt for flom fra vassdrag. Området kan være utsatt for urban flom, selv om VAO-rammeplanen påpeker at avrenning ved urban flom ikke er vesentlig.

Risikoreduserende tiltak i planen er:

- flomveg H320-sone i plankartet i tråd med overordnet kommunedelplan for Varhaug sentrum, for å lede bort flomvann.
- bruk av blågrønnfaktor
- krav til trygg høydeplassering av bygg

5.3.3 Trafikkulykker

Det er fare for trafikkulykker i Varhaug sentrum, til tross for eksisterende trafikkseparering.

Risikoreduserende tiltak i planen er:

- krav til gågater, gatetun og sambruksområder (shared space) som miljøgatetiltak i sentrum for å redusere farten på motorkjøretøy.
- regulert nytt torg og park-rom i sentrum.
- enveiskjøring gjennom Rådhusgata fra Skråvegen til Stasjonsvegen.
- stenging av Rådhusgata for å etablere parken i sentrum.
- sentrumsvennlig varelevering

5.3.4 Brann

Fortetting i sentrum vil øke brannfaren.

Risikoreduserende tiltak i planen er:

- brede fortau og gågater/gatetun som bidrar til oppstillingsplasser rundt hvert delfelt.

5.3.5 Støy

Planområdet er utsatt for støy fra jernbanen og fv. 4352 Dysjalsvegen.

Risikoreduserende tiltak i planen er:

- krav til støyreduserende tiltak i planbestemmelsene.

5.3.6 Uønsket hendelse under store arrangementer

Torg-/parkplassen blir brukt til store arrangementer og kan derfor være utsatt terror eller lignende.

Risikoreduserende tiltak i planen er:

- krav om sikkerhetstiltak ved utforming sikret i planbestemmelse,

6 Virkningene av planen

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

6.1 Målsetninger

6.1.1 Nasjonale forventninger

Planen støtter opp om de nasjonale forventningene gjennom:

- Levende sentrum
- Varierte boliger ved å etablere bofellesskap for eldre
- Bruk av torg og gater som møteplasser
- Samfunnssikkerhet gjennom planlegging for flomveier

6.1.2 Planretningslinjer og strategier

Planen støtter opp om flere av retningslinjene i SPR for arealbruk og mobilitet.

Planen strider noe med T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging, da deler av støyfølsom bebyggelse (bolig) kommer innenfor gul og røde støysoner. Temaet er vurdert videre i kap. 6.12 Forurensing (støy).

6.1.3 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Denne reguleringsplanen samsvarer godt med retningslinjene i regionalplanen ved å:

- bidra til et levende sentrum i Varhaug med flere funksjoner og høy grad av funksjonsblanding
- bidra til livskraftige nabolag gjennom korte avstander til daglige gjøremål og tilgang til sosiale møteplasser
- legge til rette for et variert boligtilbud som kan møte framtidige behov, herunder en økende andel eldre i befolkningen
- bidra til et attraktivt og tilgjengelig sentrumsområde med gode møteplasser, trivsel og lokal identitet
- fortette i sentrum
- styre tomteutnyttelse for alle utbyggingsområder til å være mellom 110–170 %-BRA, som er i midtre sjikt av forventet utnyttelse (70–200 %-BRA)
- ha høy boligtetthet på 8–11 BE/daa for alle utbyggingsområdene, inkludert nødvendig uteoppholdsareal
- fremme gående og syklist i planleggingen

Detaljreguleringsplanen strider noe med regionalplanens anbefaling om maks 1,2 p-plasser for bil per boenhet. Årsaken til dette er at planen følger kommuneplanens føringer. Kommuneplanen er nyeste planbehandling og den går dermed foran regionalplanen på dette forholdet. Les mer i kap. 6.10.4 Parkering.

6.1.4 Jordvernmål

Planen fører ikke til nedbygging av dyrka mark. Planen legger opp til fortetting i sentrum (bebygde omgivelser) og anses dermed å støtte opp om jordvernmålet.

6.1.5 Kommunale mål

Kommuneplanen 2024-2036 «Hå mot 2036» inneholder viktige føringer fra sentrumsplanen - kommunedelplanen for Varhaug sentrum. Dette gjelder både plankartet og bestemmelsene. Bestemmelsene i sentrumsplanen er likevel en detaljering av hva som gjelder for Varhaug sentrum.

Sammenlignet med føringene fra kommuneplannivå, er:

- arealformålene i sentrumsplanen videreført i denne planen
- torg, flomvei, og parkeringshus (nord og sør for rådhuset) videreført i denne planen
- boligtettheten noe høyere enn kva som ble estimert i sentrumsplanarbeidet for delfeltene 1A, 1B og 1C. Sentrumsplanen estimerte i snitt 125 boliger på disse feltene, mens denne planen har i snitt 135 boliger.
- utnyttelsesgraden i samsvar, da denne planen legger opp til ca. gjennomsnittlige utnyttelsesgrad i underkant av 19 000 m² BRA.
- høydene er noe høyere i denne planen, ettersom sentrumsplanen i større grad la opp til 4-5 etasjer, mens denne planen har opptil 5-6 etasjer.
- småskalapreg og fasadekrav om oppbrytning (fasadesprang) og aktiv fasade er videreført, selv om KBA4 har løst disse estetiske utformingskravene på andre måter.
- krav til felles uteoppholdsareal hovedsakelig ivaretatt. Sol-/skyggeanalyser på volumskissene viser også uteoppholdsarealene oppfyller solkravene. Et unntak fra dette gjelder uteoppholdsarealet til boligene innenfor BB1.
- krav til privat uteoppholdsareal i hovedsak ivaretatt, men noen boliger får unntak.
- krav til fellesareal ivaretatt.
- muligheten for jernbaneundergangen hensyntatt slik at den skal kunne etableres i framtiden dersom dette blir aktuelt.
- krav til parkering ivaretatt, selv om KBA4-feltet avviker fra kravet om å unngå overflateparkering.

Planlagt torg- og parkrom vil bli en god møteplass for alle:

Det nye sentrale parkrommet vil kunne ivareta mange funksjoner og bli et bindeledd og felles gulv mellom bebyggelsen i sentrumskjernen. Arealet er stort og godt. Medvirkning med barn og unge kan bidra til at Varhaug får en tidsriktig møteplass som støtter opp om kommunedelplan for Varhaug sentrum sin visjon.

Sentrumsgatene vil bli opparbeidet i samsvar med andre sentrumsområder:

Ved å opparbeide og endre flere gater i sentrum til gågater og gatetun, får Varhaug sentrumsvennlige gater. Mange sentrumsområder tar i bruk tidligere gate- og

parkeringsrom til rekreasjon og lek. Tilgang til parkeringskjellere er fortsatt ivaretatt, men bilistene må kjøre på de myke trafikantene sine premisser. Dette er gjenspeilet i valg av materialer og hvordan arealene er utformet. Bort er de tradisjonelle veiflatene. Kjørebanelen er mer diffus. Dette er elementer som bidrar på en naturlig måte å senke farten. Samme effekt kan skje i Varhaug sentrum. Denne planen legger likevel til rette for at en slik forandring kan skje gradvis fra et bilbasert sentrum, til et sentrum hvor de samme arealene i tas i bruk av folk og brukes til rekreasjon og bilkjøring må skje på deres premisser.

Varhaug sentrum kan tåle mer bolig:

Selv om boligtettheten er i tråd med sentrumsplanen, kan planområdet tåle flere boliger gjennom større bruk av frikjøpsordning. Slik planen er nå vil trolig utbygging i flere av delfeltene i stor grad håndtere kravet om felles uteoppholdsareal på sin egen tomt. Det store park-/torg-rommet i sentrum er likevel så stort at det kan dekke flere boliger. Kommunedirektøren mener dessuten at det er positivt med flere boliger som kan bidra til liv i sentrum. Likevel vil en økning i boligtetthet kreve planendring, men dette bør la seg gjennomføre etter en forenklet prosess ettersom planen legger opp til bruk av frikjøpsordning for å gjennomføre utbyggingen. Likevel må solkrav osv. kontrolleres og slike planprosesser systematiseres og belyser dette på en bedre måte enn hva dispensasjonssaker på byggesaksnivå gjør.

Bolig og næring må balanseres:

Varhaug sentrum tåler som nevnt ovenfor mer bolig. Likevel må Hå kommune etter hvert satse mer på tjenesteyting og andre sentrumsvennlige næringer (næring i kategori 1), slik næringsstrategien peker på. Næringsstrategien viser også til at arealbruken må være realistisk i forhold til hva som er mulig. Etterspørselen for næringsarealer i sentrum er lav. Derfor bør planen, slik den er nå, satse mest på bolig. Men samtidig sikre noe næringsareal som et minstekrav.

Større byggehøyder går greit:

Planen har åpner for en etasje ekstra i flere av feltene, enn hva sentrumsplanen tillot. Likevel er det lagt inn krav om graderte høyder på flere felt. Mot Stasjonsvegen vil økte høyder kun skyggelegge noe i gaten og jernbanen. Da solforholdene i de sentrale uterommene og på uteoppholdsarealene, mener kommunedirektøren at økte byggehøyder kan aksepteres.

Småskalapreget kan ivaretas, selv med økte byggehøyder:

Sentrumsplanen har en intensjon om at bebyggelsen skal ha et småskalapreg. Dette innebærer ikke at det ikke kan være store bygg i sentrum, men at deres volum og fasader må brytes opp. Småskalapreget kan også for felt som KBA4, ivaretas gjennom detaljeringer og kvaliteter i fasadene og materialer, samt at fellesarealene i mellombygget er trukket ned i én etasje slik at det møter menneskelig skala.

Uteoppholdsarealet i #2 må ses samlet med hele uteområdet til KBA4 og BB1:

Bestemmelsene åpner for unntak fra solkravet på utearealet i bestemmelsesområde #2, da det tilhører felt BB1. Vanligvis ses alt uteoppholdsareal i sammenheng. I plan

ser man som regel bort fra private krav og ønsker. I denne saken har sameiet bedt eksplisitt om plasseringen og at det skal tilhøre dem. Men dersom planen ser bort fra dette og ser samlet på utearealene for KBA4 og BB1, oppnår feltene samlet svært gode solforhold på flere tider av døgnet og året. #2 skal være et uteområde med mer intimt preg, og vil kunne bli et svært koselig sted, spesielt på sommerkveldene. Ved måletidspunktet 21. mars kl. 15, er det mulig å bruke andre arealer innenfor felt PA3 og resten av hele sentrumsparken. Kommunedirektøren mener derfor at det i realiteten ikke er et avvik, men bestemmelsene bør være slik de er ettersom BB1 har bedt om sitt eget dedikerte område. Da må de også tåle konsekvensene av sine valg, da det egentlig ikke er planen som er til hinder for gode solforhold.

Kompensering på solkravet på private balkonger og fasader for å videreutvikle sentrum:

Det er positivt at eksempelvis kraftfôrlageret og bygget ut mot Stasjonsvegen blir videreutviklet framfor å stå tomme. Dette kan bidra til triveligere fasader i sentrum framfor å framstå som passive fasader. Kommunedirektøren mener at i slike tilfelle må det kunne aksepteres at ikke alle forhold i sentrum blir helt ideelle og at unntakene til sol på private balkonger og fasadene i KBA3 må kunne aksepteres. Det er av samme grunn at felle uteoppholdsareal på mesaninen ut mot Rådhusgata må kunne tas i bruk selv om det ikke er mulighet for jordlag til vegetasjon. Tilsvarende vil ikke alle boenheter i KBA4 være i tråd med kommuneplanen, men disse vil kunne kompensere med gode fellesrom og felles uteområder.

Diskré overflateparkering:

Bofellesskapet i KBA4 må kanskje etablere overflateparkering på nordsiden av bygget ut mot Rådhusgata. Dette samsvarer som nevnt ovenfor, ikke med kommuneplanen. Likevel må dette arealet sikre adkomst fra Rådhusgata til KBA3 og BB1. Arealet blir relativt lite ettersom bofellesskapet legger opp til en lav parkeringsdekning, som i praksis blir på 0,5 p-plasser per boenhet. Dette er godt under makskravet. Dessuten er arealene samlet og støtter opp om fellesparkering. Derfor mener kommunedirektøren at overflateparkeringen i dette tilfellet må kunne aksepteres som kompensasjon av kvaliteten resten av bofellesskapet vil tilføre sentrum.

Støy utfordrer sentrumsplanen:

Planområdet er utsatt fra støy fra jernbanen og Dysjalsvegen. Deler av planområdet og enkelte uteoppholdsarealer vil ligge i gul og rød støysone. Støy er en kjent utfordring i sentrumsområder og den legger press på hovedgrepene som ble satt i sentrumsplanen med jernbaneundergangen og den sentrale møteplassen – åpen mellom Stasjonsvegen opp til rådhuset. Planen legger til rette for avbøtende tiltak som stille side, fasadetiltak og skjerming. Kommunedirektøren legger vekt på at sentrumsplanen allerede har avklart hovedgrepet med torg og utvikling i dette området, og at noe støy derfor må aksepteres for å oppnå ønsket sentrumsutvikling.

Det vurderes som lite realistisk å skjerme alle boliger fullt ut eller å erstatte bolig med næring i de mest støyuutsatte delene. For bofellesskapet i KBA4 vurderes støy som

mindre kritisk for private uteplasser, da konseptet legger opp til større bruk av fellesarealer. Kommunedirektøren forutsetter at kravene til støy i bestemmelsene følges og at det gjennomføres tiltak som reduserer støybelastningen, særlig i park- og torgområdet.

6.1.6 Konklusjon for målsetninger

Kommunedirektørens konklusjon er at detaljreguleringsplanen for Varhaug sentrum delfelt 1A, 1B og 1C hovedsakelig samsvarer med overordnede føringer og målsetninger.

Delfelt 1B fra sentrumsplanen er mest detaljert, da grunneier av delfelt KBA3 og spesielt utvikler av bofellesskapet på KBA4 har fått jobbet mer detaljert med hvordan sine områder kan bygges ut og hvordan planløsningene kan være.

6.2 Naturmangfold og vassdrag

6.2.1 Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til naturmangfoldloven §§ 8-12.

Planområdet ligger i bebygde omgivelser. Planlagte tiltak innebærer transformasjon av bebygde omgivelser. Det inneholder ikke viktige naturtyper.

Planen er derfor ikke vurdert nærmere etter prinsippene for offentlig beslutningstaking, jf. naturmangfoldloven § 7.

6.2.2 Kommunedirektørens vurdering av planens forhold til vannforskriften § 12

I samsvar med vannforskriften § 12 skal kommunen som myndighet for sine vassdrag vurdere om et tiltak vil føre til at den økologiske tilstanden i vannforekomstene blir forverret.

Planområdet ligger innenfor nedbørfelt som drenerer til vassdraget Reiestadbekken med fastsatte miljømål etter vannforskriften. Vassdraget er registrert med dårlig økologisk tilstand. Det er hovedsakelig ved urban flom at vassdraget vil kunne bli påvirket. Planen fører ikke til direkte inngrep i vassdrag.

Planområdet er tettstedsareal uten naturlig vannmiljø. Planlagt tiltak vil ikke forverre situasjonen da planen legger opp til transformasjon av bebygde omgivelser som fra før av hovedsakelig bestod av ikke permeable flater (tak og asfalt).

Overvannshåndtering er et viktig tema i planen, da den stiller krav om blågrønne løsninger, permeable flater og bruk av grønne strukturer, noe som reduserer risikoen for forurenset avrenning og flomproblemer. Tiltakene vil i praksis bedre infiltrasjon og rensegrad sammenlignet med dagens situasjon.

6.3 Klima

Planen bidrar til de statlige planretningslinjene for klima og energi ved at:

- den bidrar til lavere utslipp ved å fremme boliger i sentrum som legger opp til gående og syklist i sentrum (miljøvennlige reisemiddel) framfor bruk av bil.
- den støtter opp om jernbanen med boliger nært tog som kollektivtilbud.
- den fremmer klimavennlige løsninger gjennom krav til beplantning og blågrønnfaktor
- den tar hensyn til klimaet ved å avsette plass til flomvei
- den har basert seg på vindanalyser i utformingen for å få mer skjermede uteområder

Kommunedirektøren vurderer at planen er i tråd med kommunens klima- og miljømål, samt statlige planretningslinjer for klima og energi.

6.4 Landskap og arkitektur

Dagens omgivelser består hovedsakelig av udefinerte uterom og asfaltflater. Planen fremmer et urbant landskap og rominndeling som vil være positivt for Varhaug sentrum.

Planen definerer ikke noen konkret arkitektur i sentrum. Her er det rom for utvikling og takform/volumutforming kan velges på byggesaksnivå. Likevel stiller planen krav som fremmer en god utforming som ivaretar den menneskelige skalaen gjennom variasjon, rytme og høy kvalitet på materialer.

Landskapssilhuetten er fortsatt slik sentrumsplanen har lagt opp til. Noe økte høyder vil i liten grad påvirke landskapssilhuetten fra sentrumsbebyggelsen.

Planen legger opp til kvartalsstruktur/tun i feltene KBA1 og KBA2. I KBA4 er hensynet til aksene mellom rådhuset og den framtidige jernbaneundergangen lagt til grunn. I delfelt 1B (KBA4) la sentrumsplanen opp til et mindre tun. I denne planen legger istedenfor bofellesskapet opp til to punkthus og et lavt fellesbygg og felles uteoppholdsareal på sørsiden av bebyggelsen. Løsningen legger i større grad vekt på bruk av fellesarealene og støtter samtidig opp om det offentlige torg- og parkrommet langs Rådhusgata.

6.5 Jordressurser

Planen påvirker ikke jordressurser. Utbyggingen skjer i bebygde omgivelser, ikke på dyrka mark eller i naturområder. Fortetting er positivt for jordressurser.

6.6 Kulturmiljø

Området inneholder ikke kulturminner, men grenser til det vernede bankbygget Varhaug sparebank. Planlagte park-, torg- og gaterom skal ha høy kvalitet. Det samme vil framtidige bygg. Kommunedirektøren mener at disse grepene vil være positive for å kunne framheve og bruke bankbygget i framtidens sentrum.

Kommunedirektøren mener at planen kan ha positive konsekvenser for kulturmiljøverdier.

6.7 Friluftsliv og rekreasjon

Planen vil kunne føre til positive konsekvenser ved at den tilfører Varhaug som kommunesenter og tettsted nye møte-, leke- og rekreasjonsområder, noe som er positivt for lokalmiljøet. Sentrum får flere møteplasser og grønt- og rekreasjonsområder.

Den midlertidige parken som er opparbeidet hvor bofellesskapet skal komme vil forsvinne. Parken har til en viss grad vært populær, da innbyggere bruker den, barnehager har besøkt den, og den har blitt brukt til ulike arrangementer. Likevel framstår den som et overdimensjonert uterom som mangler programmering for å få riktig skala på rommet.

Kommunedirektøren mener at framtidig torg og park vil kunne erstatte fordelene den midlertidige parken hadde for lokalbefolkningen, i tillegg til å kunne få til et urbant rom og møteplass som bedre binder sammen sentrums fasiliteter og steder.

6.8 Barns interesser

Planen er vurdert opp mot de nasjonale planretningslinjene for barn og unges interesser. Ifølge barnetråkkregistreringene mangler sentrum funksjoner.

I planen blir torget og supplerende parkområdet utviklet som møte- og oppholdsplasser med potensial for lek og aktivitet. Planen ivaretar grøntdrag og snarveier inn til sentrum.

Rekkefølgekravet om bred medvirkning i utformingen av det sentrale torg-/parkrommet vil bidra til å ivareta barn og unges interesser i tråd med dagens behov. Gjennom medvirkning med barn vil Varhaugbuen få økt tilhørighet til tettstedet.

6.9 Sosial infrastruktur

På Varhaug er det tilstrekkelig kapasitet på barnehage og skole.

Planen vil bidra til tryggere skolevei gjennom sentrum.

Bofellesskapet for eldre vil kunne bidra til at flere kan bo hjemme. På denne måten kan det bidra til å avlaste offentlige/private sykehjem.

6.10 Trafikk og samferdsel

6.10.1 Vegforhold

Planen viderefører sentrumsplanens intensjon om:

- stenging for gjennomkjøring i Rådhusgata fra Skrågata til Uelandsgata, og
- enveiskjøringen i Rådhusgata fra Skrågata til Stasjonsvegen.

Kjørevegbredden på Uelandsgata blir utvidet fra 5,5 meter til 6,0 meter. Dette er likt det var regulert tidligere. Tilsvarende bredde er regulert i Rådhusgata i tråd med eksisterende situasjon. Hvor Rådhusgata blir enveiskjørt og del av sambruksområdet, vil det være mulig å opparbeide kjørevegarealet med smalere bredde.

Fortauene i sentrum har blitt utvidet til 4-6 meters bredder flere steder. Hensikten er at sentrumsfortauene skal kunne ha ferdselssoner, møblerings- og beplantningssoner og oppstillingsplasser og renovasjonsanlegg. Håndbok N100 anbefaler bredere fortau i sentrum. Flere sentre opparbeider fortauene bredere for å ha slike funksjoner langs dem.

Generelt sett har sentrumsgater i Hå de siste årene blitt opparbeidet med slike dimensjoner.

Mot fylkesveg 4352 Dysjalsvegen er byggegrensen som før og krysset Uelandsgata x Dysjalsvegen er i stor grad i tråd med tidligere plansituasjon. Frisikt er oppdatert i samsvar med håndbok N100.

Nord for rådhuset er det regulert inn ny avkjørsel på Dysjalsvegen. Hensikten er å kunne ha ny innkjørsel til felles parkeringsanlegg for sentrum i feltet KBA1 og å unngå for mye trafikk inn i sentrumskjernen. Avkjørselen er en videreføring fra sentrumsplanen – kommunedelplan for Varhaug sentrum.

Gågater, gatetun og sambruksområde (shared space) i sentrum vil bidra til at sentrum i mindre grad framstår som en plass med kjøreveger. Biler vil kunne komme fram, men på myke trafikanters premisser. Men de vil bli mindre synlige i bybildet, da de i større grad må kjøre rundt sentrumskjernen.

Planen åpner for spennende gater hvor lek og rekreasjon kan bli mer synlig og få mer plass i gatene, og der bilen må oppføre seg forsiktig.

6.10.2 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Bredere fortau, gågater, gatetun og sambruksområde (shared space) vil bidra til økt trafikksikkerhet i sentrum. Enveiskjøringen gjennom sentrum, med ny belegning og at det er sving, vil bidra til lavere fart. Tilsvarende effekt kan gatetunet ha.

Langsgående parkering i fortau blir fjernet med planen som et trafikksikkerhetstiltak.

6.10.3 Trafikkøkning/reduksjon

Planen legger opp til flere boliger og næringsareal i sentrum som vil medføre økt trafikk. Selv om bofellesskapet for eldre har lav parkeringsdekning, må vi anta at mange beboere, besøkende og ansatte i sentrum fortsatt vil ha behov for å bruke bil ettersom kollektivtilbudet på Jæren er svakt med hovedsakelig timesfrekvens på togtrafikken.

6.10.4 Parkering

Planen følger kommuneplanens krav til parkering. Krav til parkering er gitt i fellesbestemmelsene og må dokumenteres i byggesaken. Årsaken til dette er at denne detaljreguleringsplanen er relativt fleksibel på hvordan parkering løses innenfor planområdet.

I felt KBA1 er det krav til felles parkeringsanlegg for sentrum. Anlegget vil bidra til at besøkende fortsatt kan komme til sentrum, samt kunne ivareta beboere som har behov for parkeringsplass. Anlegget er i tråd med sentrumsplanen som ønsker færre,

men større parkeringsanlegg i sentrum. Denne måten å planlegge på gjør at gange, sykkel, bil og (til en viss grad) tog blir mer likestilt for brukeren.

Overflateparkeringen i felt KBA4 er noe i strid med kommune-/delplanene, som nevnt i kap. 6.1.5 Kommunale mål.

6.10.5 Kollektivtilbud

Planen legger opp til nye bolig- og næringsbygg nær kollektivtilbud. Dette kan bidra til flere reisende med jernbanen.

6.10.6 Forholdet mot jernbanen

Detaljreguleringsplanen berører i svært liten grad Bane Nor sitt jernbaneareal. Vegareal langs jernbanen kan som nevnt ovenfor tilpasses i etterkant og planen er derfor svært fleksibel mot jernbanen.

Deler av eksisterende fortau med trekke ligger på jernbanens eiendom. Kommunedirektøren antar at dette fortsatt kan videreføres, men at forandringer kan skje ved planlegging av dobbeltspor.

Byggegrense mot jernbanen er i samsvar med tidligere situasjon og avklart hensynssone fra sentrumsplanen – kommunedelplan for Varhaug sentrum. Hensynssone H130 byggeforbud langs jernbane er videreført i planen og har fått egne bestemmelser som skal ivareta muligheten for dobbeltspor i framtiden.

6.11 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløpsnettet ligger hovedsakelig i kjørevegen. For mer informasjon om framtidige behov, les VAO-rammeplanen.

Hensyn til gassledning er ivaretatt med faresone.

6.12 Forurensing (støy)

Planområdet ligger inntil jernbanen og Dysjalsvegen som påfører planområdet og den planlagte bebyggelsen støy. Dette innebærer at framtidig bebyggelse kommer i gule og røde støysoner mot disse anleggene.

Deler av det framtidige parkrommet (PA3) fra Stasjonsvegen opp mot Rådhuset, vil ligge innenfor støysone og ha behov for tiltak.

Dermed er planen i strid med planretningslinjene for støy (T-1442) sin intensjon om å legge til rette for at støyfølsom bebyggelse og uteoppholdsarealer ikke blir støyutsatt.

For sentrumsbebyggelse er det ikke uvanlig at det må aksepteres mer støy for støyfølsom bebyggelse som bolig. Ofte kompenseres dette med en stille side og fasadetiltak. Andre former for tiltak kan være at bebyggelsen brukes som støyskjerm og har andre typer formål i disse delene av bygget, for eksempel tjenesteyting.

Avvik fra T-1442 bør avklares på kommuneplannivå. Kommuneplanen og sentrumsplanen (kommunedelplan for Varhaug sentrum) sier at T-1442 skal legges til grunn i planleggingen. Det var sentrumsplanen som la opp til grepet om at det skal

være en framtidig jernbaneundergang og et torgrom i aksen mellom rådhuset og Stasjonsvegen. Kommunedirektøren mener derfor at denne situasjonen og avviket har blitt avklart på kommuneplannivå og at det kan aksepteres. Likevel mener kommunedirektøren at det bør gjøres noen tiltak i PA3 for å dempe støyen noe innover møteplassen.

Å legge til rette for næring istedenfor bolig i bygningsdelene mot støysonene er lite realistisk å kunne gjennomføre i Varhaug sentrum, da næringsarealbehovet ikke er ansett å være så stort. Befolkningsveksten er for svak i Hå til å kunne gjøre noe med og er i beste tilfelle et mer langsiktig prosjekt. Dermed må man akseptere at det er boliger som kan ligge støyutsatt i sentrum. Det er som nevnt ovenfor ikke uvanlig å tillate dette i sentrumsområder. I feltene KBA1 og -2 er det trolig mulig å ha gjennomgående bolig med stille side. I feltet KBA4 hvor kommunen ønsker bofellesskap, vil boligene få en fasade mot støysonen og en vinkelrett fasade som blir mindre støyutsatt og der tilknyttet privat uteplass/balkong kan støyskjermes. I tillegg kan det gjøres andre fasadetiltak for å dempe støyen. Kommunedirektøren mener at innvendig støy er viktigst for de boligene det angår, og at det må kunne aksepteres i sentrum at noen boliger blir utsatt for støy. I bofellesskapet vil dessuten privat uteplass være mindre kritisk ettersom konseptet her fremmer større bruk av fellesarealer og aktiviteter sammen med sine naboer i bofellesskapet.

I vurderingen om hva som kan aksepteres av støy, bør det nevnes at Dysjalsvegen har sammenlignet med Oalsgaten i Sandnes vesentlig lavere trafikk. Vi vil anta at trafikkmengden om natten dermed er vesentlig lavere enn i Oalsgaten. I Oalsgaten vil støyen «surre» oftere gjennom om natten. Jernbanestøyen er heller ikke konstant, men det er noe godstrafikk og nattog om natten.

Kommunedirektøren mener derfor at avviket kan aksepteres forutsatt at støykravene som er i bestemmelsene følges.

Planlagte tiltak legger ikke opp til å generere støy.

6.13 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.

6.14 Konsekvenser for næringsinteresser

Mer sentrumsnæring:

Planen legger til rette for mer næringsareal i sentrum. Men minstekravet er satt ut fra et foreløpig beskjedent behov for kontor, tjenesteyting, forretning/handel og beverning.

Nytt torg og flere boliger = mer aktivitet og kunder:

Nytt torg- og parkareal kan fungere som en katalysator på å få aktivitet i sentrum. Både gjennom at flere vil ta i bruk og besøke sentrum, samt at aktører vil bygge i

sentrum. Bygge boliger og næringslokaler. Dermed vil eksisterende næringer kunne få flere kunder. Etablering av nytt torg som møteplass er i tråd med nylig vedtatt næringsstrategi for Hå kommune, jf. [KPU-sak 4/26](#).

Mindre framkommelighet for bil:

Bilen skal etter hvert bli mindre synlig i sentrumsrommene. Dette innebærer mindre korttidsparkering langs sentrumsgatene og i Rådhusgata blir deler av strekningen stengt og deler av den blir enveiskjørt. Dette vil begrense framkommeligheten for bilister. Samtidig vil det fortsatt være mulig å kjøre gjennom sentrum og kommunen kan vurdere å fortsatt beholde noen korttidsparkeringsplasser i sentrum. Endringen kan derfor skje gradvis som kunder via bil erstattes av nye beboere i og brukere av sentrum.

Flytting av uteservering utenfor det vernede Varhaug sparebank-bygget:

Stasjonen pub som har lokaler i det vernede bankbygget og har møblement for uteservering på offentlig fortau. Ved opparbeidelse av Rådhusgata, må virksomhetens gjenstander fjernes. Det bør være mulig å lokalisere dette på vestsiden av bygget.

6.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen

For kommunen er de økonomiske konsekvensene knyttet til:

- utarbeiding av reguleringsplan
- opparbeiding av nytt torg/park
- opparbeiding av endringer i offentlig samferdsel og teknisk infrastruktur.

7 Krav og hensyn til planarbeidet

Reguleringsplanen er utarbeidet i tråd med plan- og bygningsloven (pbl) kap. 12. Utredningskravene har fulgt pbl kap. 4. Nasjonale og regionale føringer som er lagt til grunn i arbeidet, er listet opp under.

7.1 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 bærekraftig verdiskaping
- 4) Klima, natur og miljø for framtida
- 5) Samfunnssikkerhet og beredskap

7.2 Statlige planretningslinjer (SPR) og bestemmelser (SPB)

- [Statlige planretningslinjer \(SPR\) for arealbruk og mobilitet \(2025\).](#)
- [Statlige planretningslinjer \(SPR\) for klima og energi \(2024\).](#)
- [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).

7.3 Jordvern

Jordvern handler om å sikre muligheten til å kunne dyrke egen mat. Norge har et lite jordbruksareal sammenlignet med andre land. Målet har blitt gradvis strammet inn de siste par tiårene.

Nyeste nasjonale jordvernmål: Maksimalt 2 000 dekar dyrka jord omdisponert årlig innen 2030, jf. [jordvernstrategi vedtatt i 2023](#).

Hå kommune sitt jordvernmål: Gjennomsnittlig 30 dekar LNFR-formål omdisponert årlig. Målet er knyttet til LNFR-formålet og omfatter både landbruks- og naturarealer, jf. Hå kommuneplan "Hå mot 2036" vedtatt i 2024.

7.4 Regionale føringer

7.4.1 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

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

Planen ble vedtatt i 2020. Planens hovedmål er at «Regionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapingen, 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.

Planen har føringer om stedsforming, jordvern(mål), landbruk og andre blågrønne strukturer, transport og kollektivtrafikk med prioritering av transportformer, og parkering. Planen har også bestemmelser om lokalisering av varehandel.

I planen er Varhaug:

- definert som kommunesenter – Her skal det lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets omland og forventet tomteutnyttelse er på 70-200 %-BRA.
- ansett som prioritert utviklingsområde – Det innebærer at sentrumsnære områder skal fortettes og transformeres
- nærmest næringskategorien høy urbaniseringsgrad (sentrumsnær næring) – For høy urbaniseringsgrad gjelder følgende prinsipper: Høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet skal lokaliseres i by- og tettstedssentre og nær kollektivtransport.



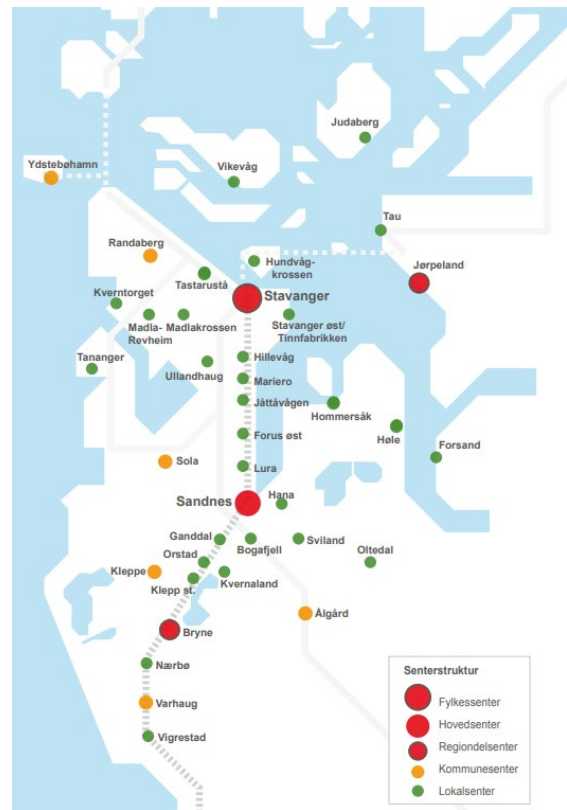
Figur 20: Regional areal- og transportstrategi



Figur 21: Regionalt prioriterte utviklingsområder



Figur 22: Regionale næringsområder



Figur 23: Senterstruktur

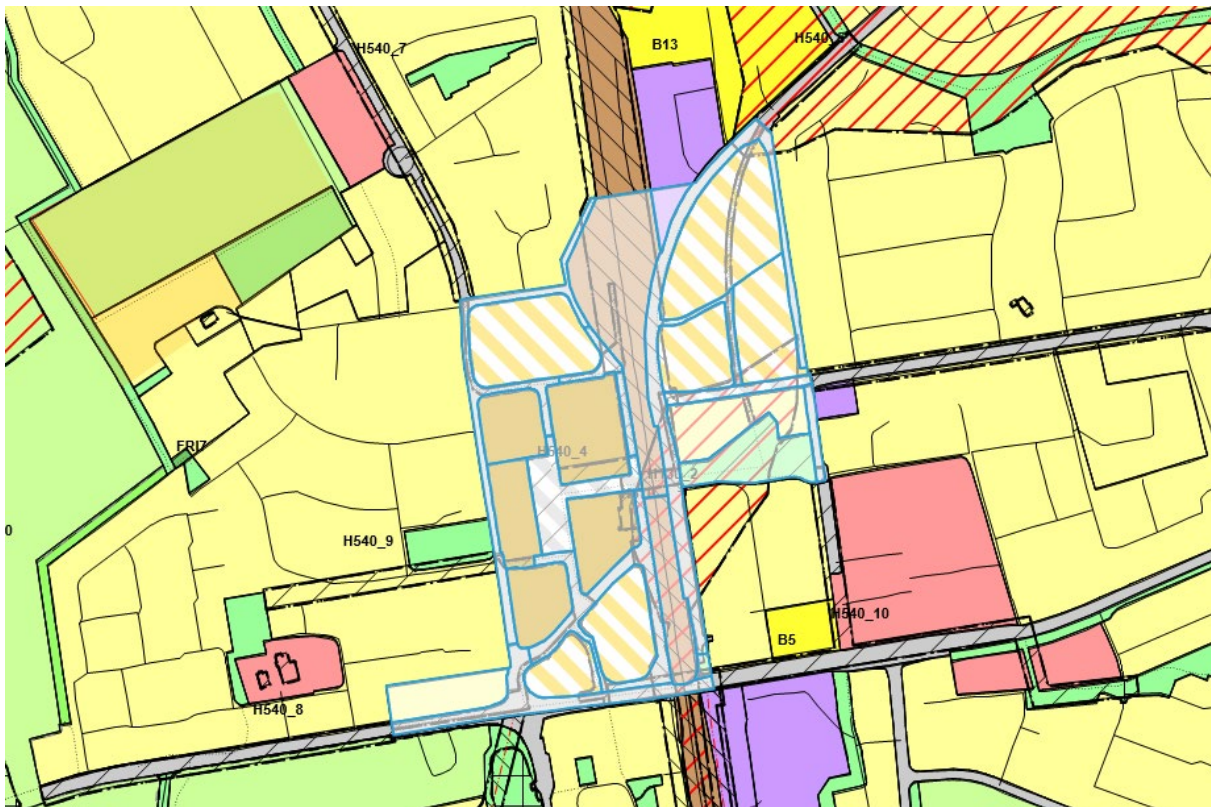
7.5 Kommunale føringer

[Kommuneplan 2024-2036 – Hå mot 2036](#)

I kommuneplanen er området avsatt til sentrumsformål. Bestemmelsene i kommuneplanen som gjelder for stedsforming er i stor grad baserte på sentrumsplanene «Kommunedelplan for Nærbø sentrum» og «Kommunedelplan for Varhaug sentrum». Kommuneplankartet for disse sentrumsområdene er også i hovedsak baserte på sentrumsplanene. For Varhaug sentrum legger kommuneplanen opp til at sentrumsplanens føringer skal brukes, da den er mer detaljert.

Kommunedelplan for Varhaug sentrum

I kommunedelplan for Varhaug sentrum er planområdet innenfor delsoner 1A, 1B og 1C. Dette er de nordre feltene i selve sentrumskjernen på Varhaug. Kommunedelplanen inneholder krav til byggehøyder / antall etasjer, arealformål, torg, hensyn til framtidig jernbaneundergang ved etablering av dobbeltspor, utforming osv.



Figur 24: Utsnitt fra plankartet i kommuneplan 2024-2036

7.6 Temaplaner

- [Skulebruksplan 2023-2026](#)
- [Plan for turnett i Hå](#)
- [Hovudplan vatn, avløp og vassmiljø](#)

7.7 Reguleringsplaner

Tidligere reguleringsplaner ved planområdet:

- PlanID 1013 – Varhaug sentrum nord
- PlanID 1013-1 – Område A i reg.plan Varhaug sentrum nord
- PlanID 1013-2 – Varhaug sentrum nord, Felt F

Tilgrensende reguleringsplaner:

- PlanID 984 – Reguleringsplan for Varhaug sentrum
- PlanID 1107 - Område ved Varhaug skole

7.8 Andre retningslinjer/strategier som er relevante:

7.8.1 T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

Retningslinjen gir anbefalinger om hvordan:

- forebygge negative helsekonsekvenser av støy
- ivareta og utvikle gode lyd miljøer ved planlegging og utbygging av ny støyfølsom bebyggelse og støyende anlegg og virksomhet.

7.8.2 Rom for kvalitet – nasjonal arkitekturstrategi

Den nye arkitekturstrategien har fire innsatsområder: varierte nabolag, varsom ressursbruk, vakre omgivelser og varige kvaliteter.

Under innsatsområdet varierte nabolag løftes nye og mer sosiale boformer frem som viktige innslag i framtidens by- og stedsutvikling. Flere eldre og en økning i andelen aleneboere kan gi økt etterspørsel etter alternative boformer.

Under innsatsområdet varsom ressursbruk pekes det på at transformasjon og ombruk av bygninger og anlegg er viktige elementer i en klima- og miljøvennlig arkitektur politikk. I tråd med de nye statlige planretningslinjene for klima og energi skal kommunene som planmyndighet ha dialog med utbyggere om rehabilitering og ombruk av bygninger samlet sett er en mer bærekraftig løsning for å redusere klimagassutslipp og ressursbruk, enn å rive og bygge nytt.

7.8.3 Stortingsmelding om en helhetlig boligpolitikk

Her er ett av innsatsområdene å ta vare på de boligene vi har, og å bygge de boligene vi trenger. Et variert botilbud er viktig for å dekke ulike behov i befolkningen. Det er viktig at barn og unge har gode boforhold, at unge kan etablere seg på boligmarkedet, at tilflyttende arbeidstakere har et sted å bo, og at eldre og personer med nedsatt funksjonsevne har tilgang på egnede boliger.

7.8.4 Stortingsmeldingen Fellesskap og meistring – Bu trygt heime²⁰

I stortingsmeldingen er aldersvennlige og inkluderende lokalsamfunn med boliger tilpasset Eldres behov, et viktig innsatsområde. I program for et aldersvennlig Norge 2030, som retter seg mot befolkningen over 55 år, utvikles tiltak for å bevisstgjøre og vise hvordan de selv kan planlegge for en bedre alderdom slik de ønsker, og hvordan

kommunene, næringsliv og frivilligheten kan bidra til mer aldersvennlige samfunn. De fleste ønsker å kunne bo i eget hjem så lenge som mulig, selv med redusert helse og funksjon.

7.8.5 Alle trenger et trygt hjem - Nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken (2021-2024)

Strategien har under pkt. 4.2 mål om å bidra til flere egnede boliger for eldre. Den store andelen eldre slår først og sterkest inn i de tynnest befolkede delene av landet. For å sikre bærekraftige tjenester må det legges til rette for at flere eldre kan bo hjemme lenger. Fremtidens omsorgstjenester vil i økende grad innrettes mot mestring, oppfølging og tjenester i hjemmet. Utviklingen stiller krav til boligene, og det må legges til rette for en aldersvennlig boligpolitikk. For få egnede boliger for eldre er spesielt en utfordring i spredtbygde områder der andelen eldre er høy og boligbyggingen lav.

7.8.6 Meld. St. 24 (2022–2023) Fellesskap og meistring – Bu trygt heime

I meldingen presenterer regjeringa ein samla innsats for eit meir aldersvennleg samfunn prega av åpenhet, trygghet og fellesskap. Meldinga har fire innsatsområder: Levande lokalsamfunn, bustadtilpassing og -planlegging, kompetente og myndiggjorde medarbeidarar og tryggleik for brukarar og støtte til pårørande. Dei overordna måla med reforma er å bidra til at eldre kan bu trygt heime, og at behovet for helse- og omsorgstenester blir utsett gjennom betre planlegging, styrkt førebygging og meir målretta tenester.

8 Eksisterende situasjon før ny plan

8.1 Arealbruk og stedets karakter



Figur 25: Figuren viser lokaliseringen av planområdet og plangrensen i varslingen.

Planområdet ligger i Varhaug sentrum, mellom Dysjalandsvegen og Stasjonsvegen, og mellom Uelandsgata og Skrågata. Området består av delsonene 1A, 1B og 1C i kommunedelplan for Varhaug sentrum, som alle er regulert til sentrumsformål.

Planområdet grenser til jernbanen i øst. Utenfor planområdet mot sør videreføres sentrumsformål med handel, tjenesteyting, parkering og bolig fram til Varhaugvegen. Vest for Dysjalandsvegen ligger et område med frittliggende boligbebyggelse. I nord grenser planområdet til Varhaug togstasjon og en seks etasjers boligblokk med dagligvareforretning (Coop Extra) på bakkeplan.

Innenfor planområdet ligger Hå kommunes rådhus med tilhørende parkeringsareal og rådhusplassen som offentlig friområde i front. Nord i planområdet ligger en seks etasjers boligblokk med parkering i de to nederste etasjene og serveringsstedet «Varhaug Stasjons pizza og grill». Områdene som i hovedsak omfattes av utviklingen i denne planen, benyttes i dag til midlertidig parkeringsplass (delsone 1A) og midlertidig park (delsone 1B). Tidligere bebyggelse på disse arealene ble revet i 2022.



Figur 26: Dagens situasjon på «Ingridtomta», der det i dag er midlertidig parkeringsplass, samt vegetasjon og en liten lekeplass (delsone 1A). (foto: Google Maps)



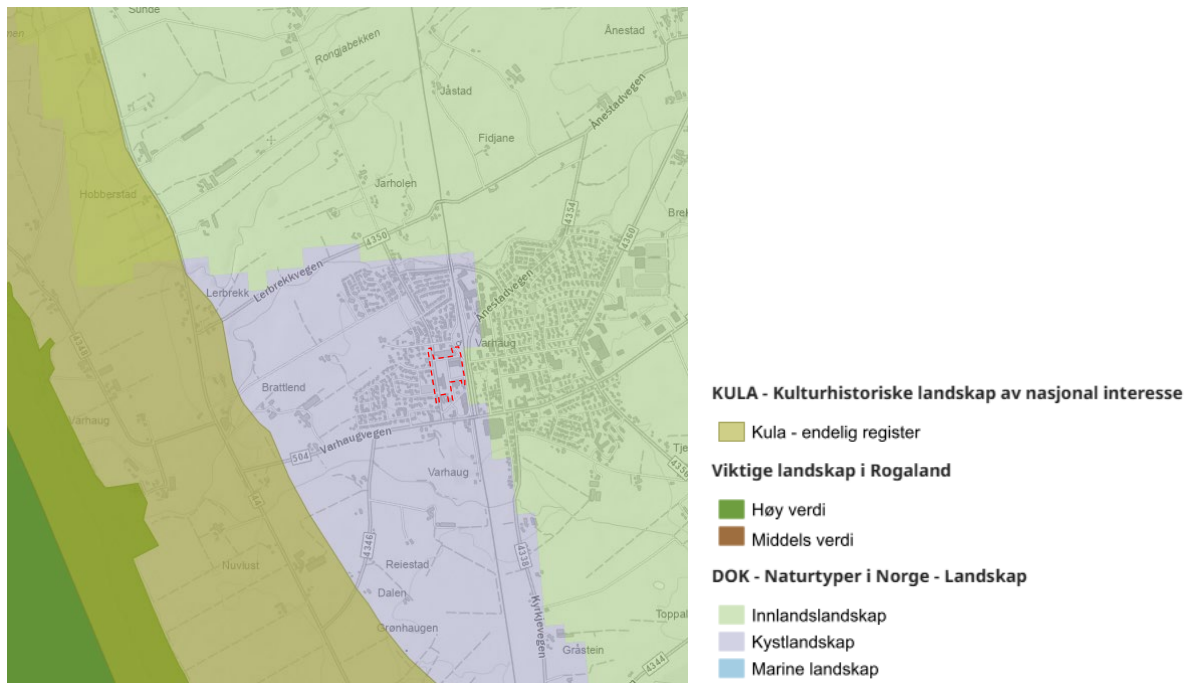
Figur 27: Den midlertidige parken (delsone B) sett fra krysset mellom Stasjonsvegen og Rådhusgata. Til høyre ser man boligblokka og serveringsstedet som ligger innenfor planområdet. (foto: Google Maps)



Figur 28: Rådhuset og rådhusplassen sett fra Rådhusgata (delsone C). (foto: Google Maps)

8.2 Landskap

Planområdet ligger i et etablert sentrumsområde. Området er del av eksponert ytre kystslettelandskap med tett bebyggelse og jordbruksdominans og grenser til kystnært innlandsslettelandskap under skoggrensen med tett bebyggelse og jordbruksdominans, jf. Temakart Rogaland. Ifølge «Vakre landskap i Rogaland» er planområdet lokalisert innenfor landskapsregionen slettelandskapet på låg-Jæren.



Figur 29: Kart som viser landskapstyper og viktige landskap (Hentet fra Temakart Rogaland)

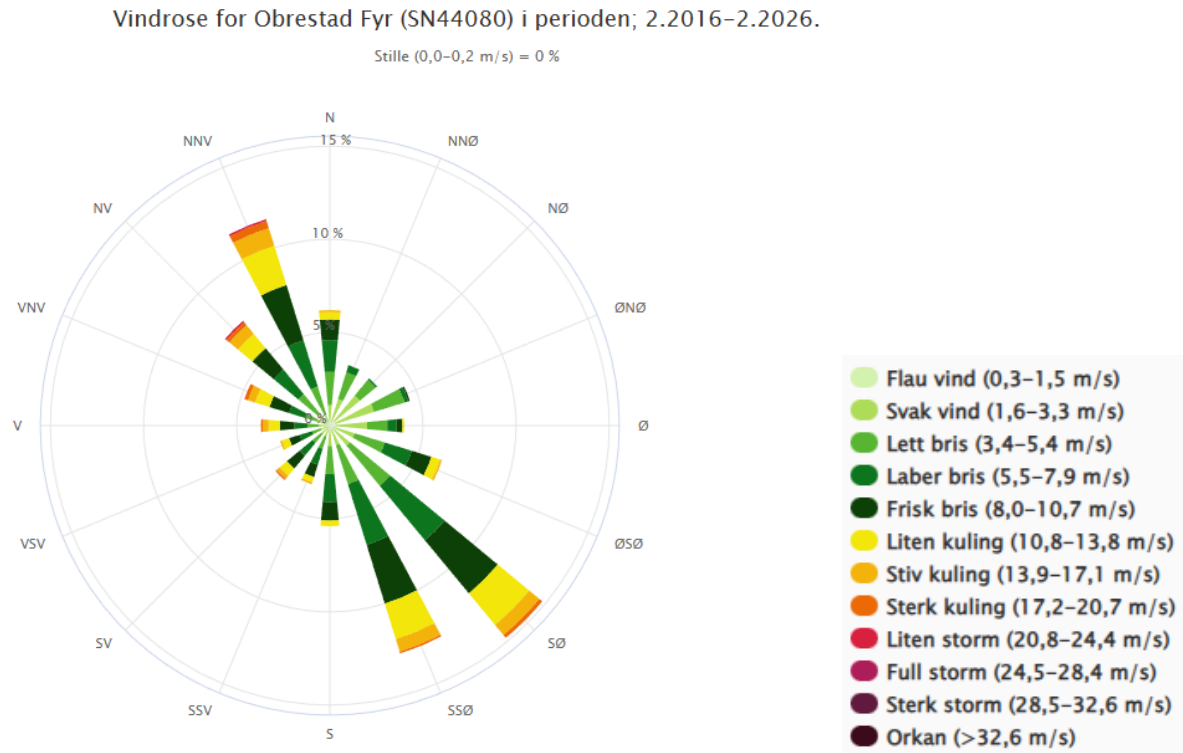
Terrenget i planområdet er relativt flatt og ligger ca. mellom kote +42,6 og +48,6. Terrenget skråner fra nord-vest til sør-øst, med gjennomsnittlig fall på 1:35.



Figur 30: Utsnitt fra høydedata som viser at planområdet heller mot sør-øst (Hentet fra Høydedata)

Klimaet i det aktuelle området er et typisk kystklima med forholdsvis jevn temperatur og høy luftfuktighet. Planområdet ligger i underkant av 2 kilometer fra kystlinjen mot Nordsjøen. Området er eksponert både for stor vindstyrke og ekstremnedbør i perioder basert på avstand til havet, landskapsforhold og eksponering.

Ifølge figuren nedenfor er dominerende vindretning fra sør-sørøst, samt noe fra nord-nordvest. Vær og klimadata innhentet fra Meteorologisk institutt viser at klimaet på Varhaug er mildt. Gjennomsnittlig middelårstempertur registrert på den nærliggende målestasjonen, Obrestad fyr, er estimert å være til omtrent + 8,25°C i løpet av de siste fem årene. Området er sterkt påvirket av relativt høy årsnedbør med et snitt på 1455 mm de siste fem årene. Nedbør og temperatur er hovedårsakene til et mildt og fuktig klima i området.



Figur 31: Vindrose fra Obrestad fyr (Hentet fra Norsk Klimaservicesenter)

8.3 Natur

Innenfor og rundt planområdet er det ikke registrert verdsatte naturtyper, jf. Naturbase kart fra Miljødirektoratet. Det er heller ikke registrert rødlistede arter innenfor planområdet, men følgende registreringer er gjort i nærheten:

- Sør for planområdet er det registrert vipe (kritisk truet), hettemåke (kritisk truet), åkerrikse (kritisk truet) og stær (nær truet).
- Nordvest for planområdet er det registrert gråspurv (nær truet), kornkråke (sårbar), stær (nær truet), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), tyrkerdue (nær truet), grønnfink (sårbar) og tjeld (nær truet).
- Nordøst for planområdet er det registrert vipe (kritisk truet), kornkråke (sårbar), stær (nær truet) og tjeld (nær truet).

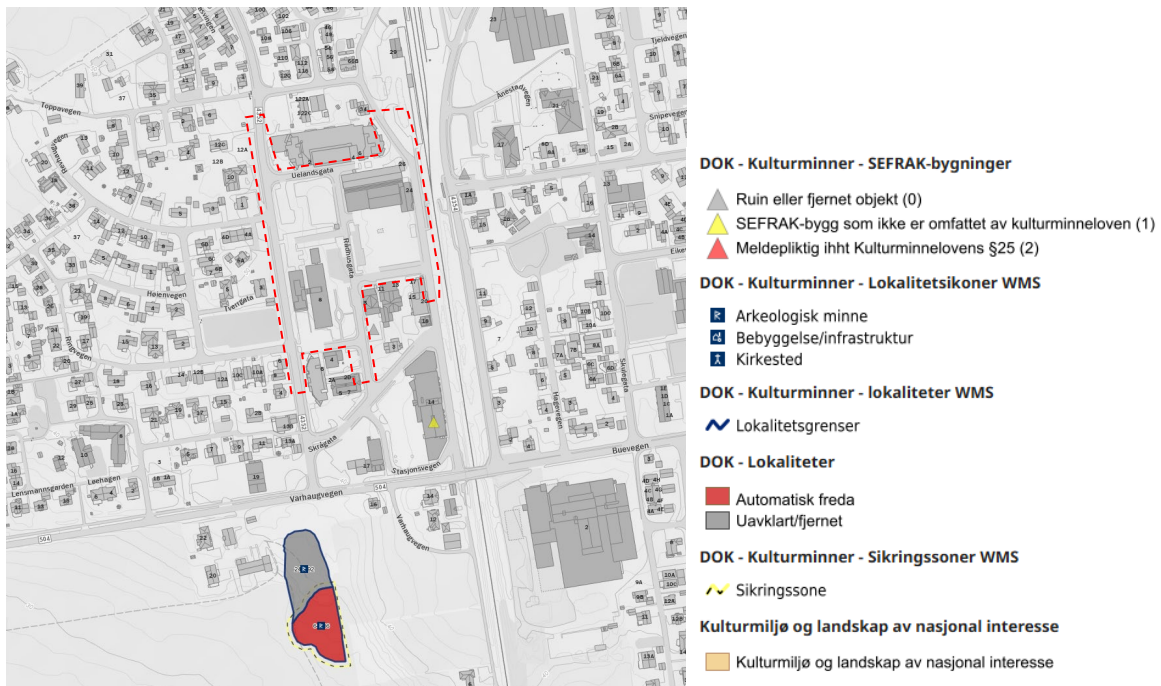
8.4 Kulturmiljø

Planområdet grenser til Varhaug Sparebank-bygget (ID 00223) som er vernet gjennom kommuneplanen med hensynssone H570.



Figur 32: Kulturmiljøsoner ved planområdet.

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Sør for planområdet er det registrert et røysfelt ID 247292 og gravfelt ID 64736.



Figur 33: Kart over registrerte kulturminner (Hentet fra Temakart Rogaland)

8.5 Rekreasjon og friluftsliv

Planområdet innehar friområdet rådhusplassen som er registrert som et svært viktig leke og rekreasjonsområde i sentrum, jf. Temakart Rogaland. Den midlertidige parken som er opparbeidet innenfor planområdet er også tatt godt imot av innbyggerne og blir hyppig brukt. Videre grenser planområdet til et friområde langs Dysjalsvegen, med både ballbane og lekeplass.

Registrerte friluftsområder i og tilgrensende planområdet:

- Varhaug sentrum (id: FK00036652), stor brukerfrekvens, svært viktig friluftsområde.

Registrerte friluftsområder (leke- og rekreasjonsområde) nær planområdet er blant annet:

- Hagevegen (id: FK00036657), stor brukerfrekvens, svært viktig.
- Varhaug skole (id: FK00036661), stor brukerfrekvens, svært viktig.
- Lensmannsgården barnehage (id: FK00036665), stor brukerfrekvens, svært viktig.



DOK - Kartlagte og verdsette friluftslivsområder - områdetype

- Andre friluftsområder
- Grønkorridor
- Jordbrukslandskap
- Leke- og rekreasjonsområde
- Marka
- Nærturterreng
- Stort turområde med tilrettelegging
- Store turområder uten tilrettelegging
- Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag
- Særlige kvalitetsområder
- Utfartsområde

Figur 34: Viser kartlagte friluftslivsområder i og ved området.

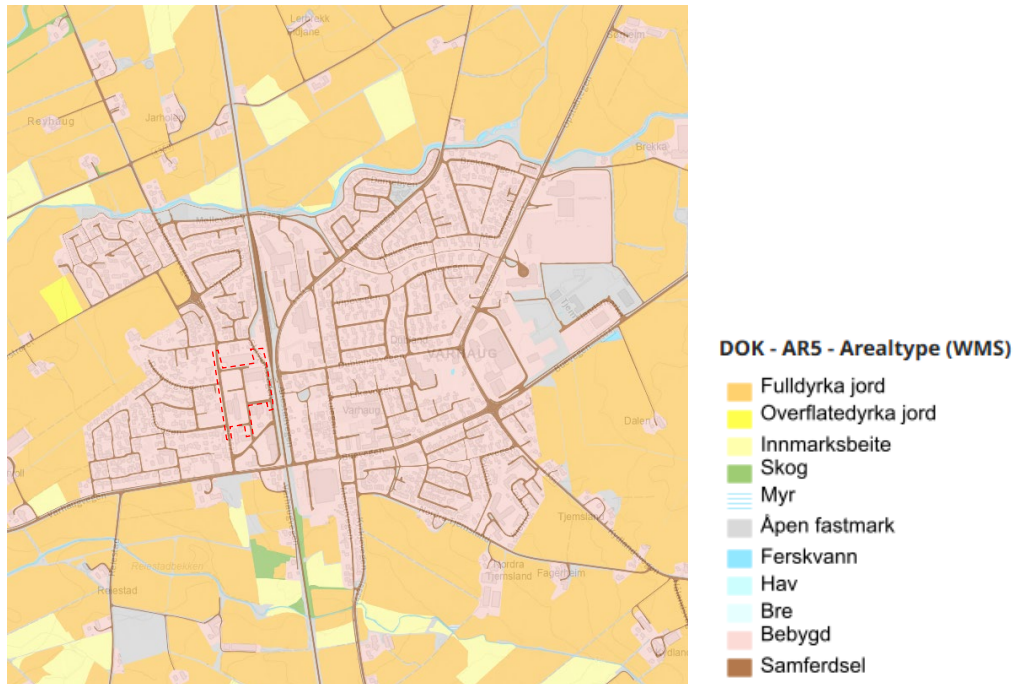
[I Plan for turnett i Hå](#) er turnett og oppholdsområder på Varhaug registrert, vist på figur x. Fra planområdet er det gode forbindelser med omkringliggende rekreasjonsområder.



Figur 35: Utklipp fra plan for turnett i Hå

8.6 Landbruk

Planområdet ligger innenfor eksisterende bebygde omgivelser og samferdselsareal i Varhaug. Planforslaget innebærer fortetting innenfor allerede utbygd område og berører ikke fulldyrka jord. Utbyggingen skjer dermed som alternativ til nedbygging av landbruksarealer og er i tråd med gjeldende jordvernprinsipper.



Figur 36: AR5 - Arealtype (Hentet fra Temakart Rogaland)

8.7 Vegtrafikkforhold

Du finner mer informasjon om trafikkforhold i det tekniske notatet *Trafikkanalyse for Varhaug*, utarbeidet i sammenheng med KDP for Varhaug sentrum vedtatt i 2021.

8.7.1 Kjøretilkomst og vegsystem

Planområdet har adkomst fra:

- Dysjalandsvegen (fv. 4352) som har forbindelse til Varhaugvegen (fv. 504) i sør og Lerbrekkvegen (fv. 4350) i nord.
- Skrågata
- Uelandsgata
- Stasjonsvegen



Figur 37: Vegsystemet til planområdet (Hentet fra Statens vegvesen sitt vegkart)

8.7.2 Trafikkmengde

Det er gjennomført 14 trafikktellinger i og omkring Varhaug i 2018 og 2019. Tellingene gir en indikasjon på trafikkmengden og viser ÅDT (årsdøgntrafikk) for vegnettet i Varhaug sentrum samt de mest trafikkerte vegene rundt sentrum.

Innenfor planområdet varierer trafikkmengden fra ÅDT 190 i Rådhusgata øst til ÅDT 951 i Stasjonsveien. Statens vegvesens trafikktall fra 2024 viser at Dysjalsvegen har en ÅDT på 1500, hvorav 10 % er tunge kjøretøy, og fylkesvei 504 Varhaugvegen, utenfor planområdet, har ÅDT på 4000 og en andel tunge kjøretøy på 12 %.

Fartsgrensen på vegene internt i planområdet er 30 km/t, mens fartsgrensen på fylkesvegene Dysjalsvegen og Varhaugvegen er 40 km/t.



Tælling	ÅDT	Tunge kjøretøy	Årstall
1. Stasjonsvegen	951	3,5 %	2018
2. Buevegen/Varhaugvegen	4.296	6,2 %	2018
3. Buevegen/Varhaugvegen	4.429	5,4 %	2018
4. Buevegen/Varhaugvegen	6.156	5 %	2018
5. Ånestadvegten	2.790	3,2 %	2018
6. Dublandsvegen	1.101	2,2 %	2018
7. Ånestadvegen	870	2,8 %	2018
8. Kyrkjevegen	1.665	3,4 %	2018/19
9. Rådhusgata sør	717	1,2 %	2019
10. Rådhusgata aust	190	2,9 %	2019
11. Rådhusgata nord	455	4,4 %	2019
12. Møllevegen	993	2,5 %	2019
13. Dysjalsvegen sør	1.511	2,4 %	2019
14. Dysjalsvegen nord	222	4,9 %	2019

Figur 38: Trafikktellinger foretatt på Varhaug av Hå kommune (Hentet fra Trafikkanalyse for Varhaug 2020)

8.7.3 Ulykkesituasjon

I henhold til Statens vegvesens vegkart er det registrert enkelte trafikkulykker på Dysjalsvegen. Det er også registrert flere ulykker på Varhaugvegen sør for planområdet. Ulykkene omfatter blant annet påkjørsler i forbindelse med av- og påkjøring til Dysjalsvegen samt påkjørsler bakfra.



Figur 39: Registrerte ulykker i nærheten av planområdet (Hentet fra Statens vegvesen sitt vegkart)

8.7.4 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er etablert fortau på begge sider av Dysjalsvegen fram til «Ingridtomta». Samtlige interne veger innenfor planområdet har også gjennomgående fortauløsning.

Det finnes flere gangfelt som krysser Dysjalsvegen, men det mangler gangfelt i krysset med Skrågata. I Stasjonsvegen er det kun ett gangfelt, som leder til undergangen under jernbanen.

Krysset foran rådhusplassen har brosteinsdekke, som signaliserer redusert hastighet og prioritet for myke trafikanter.

8.7.5 Kollektivtilbud

Jærbanen utgjør det eneste kollektivtilbudet på Varhaug, og planområdet grenser til togstasjonen i nord. Frekvensen på togavgangene er én gang i timen i retning Stavanger og i retning Egersund, i rushtid er frekvensen hver halvtime, jf. GoAhead sin rutetabell for strekningen Stavanger-Egersund. Det er også bussholdeplass for skolebuss ved Varhaug skole.

8.8 Barns interesser

Innenfor planområdet er Rådhusplassen og den midlertidige parken lekeområder som er hyppig brukt av barn. Planområdet grenser også til en gressbane i vest som er et viktig leke- og rekreasjonsområde, spesielt for barn og unge. I 2018 ble det utarbeidet en barnetråkkregistrering fra 5. trinn ved Varhaug skole og 9. trinn ved Varhaug ungdomsskule. Registreringen viser at flere elever krysser planområdet via Rådhusgata som del av sin skolevei.



Figur 40: Barnetråkkregistreringen fra 2018. Rød: Barneskole, Blå: Ungdomsskole (Hentet fra Trafikkanalyse for Varhaug 2020)

8.9 Sosial infrastruktur

Varhaug barneskole ligger i Eikevegen 1, ca. 500m gåavstand øst fra planområdets senter. Skolen har en kapasitet på 550 elever, og prognosene tilsier at dette er god kapasitet fremover. (Hå kommunes *Skolebruksplan 2025–2028*) Skoleveien går i undergang under jernbanen mellom Stasjonsvegen og Ånestadvegen, videre kan du enten følge Dublandsvegen til Skulegata eller gå via en gangsti mellom Ånestadvegen og Skulegata gjennom et parkområde.

Varhaug ungdomsskole ligger om lag 1,2 km fra planområdet. Skolen har en kapasitet på 207 elever. Elevplassene er i dag nesten fullt utnyttet, men elevtallet forventes å avta i løpet av de kommende årene. (*Skolebruksplan 2025–2028*) Skoleveien går gjennom undergang under jernbanen mellom Stasjonsvegen og Ånestadvegen, og følger deretter Dublandsvegen og Opstadvegen på fortau.

Varhaug idrettsanlegg ligger i tilknytning til Varhaug ungdomsskole, med kunstgressbaner, aktivitetspark, grus- og gressbane, ballbinger, håndballhall, klatrevegg, tennisbaner m.m.

Det finnes flere barnehager i nærområdet, hvor Trekløveren barnehage i øst og Lensmannsgården barnehage i vest er de nærmeste, begge med en gåavstand på om lag 400 meter fra planområdets sentrum. Per august 2024 var den samlede barnehagekapasiteten i Varhaug barnehagekrets 270 plasser, hvorav 19 plasser sto ledige (*Barnehagebruksplan 2025–2028*).

Varhaug legekort og misjonshus ligger også i tett tilknytning til planområdet i øst. Knyttet til planområdet med gangforbindelse via undergang under jernbanen. Varhaug bu- og velferdssenter er et dagsenter for eldre som ligger ved siden av barneskolen.

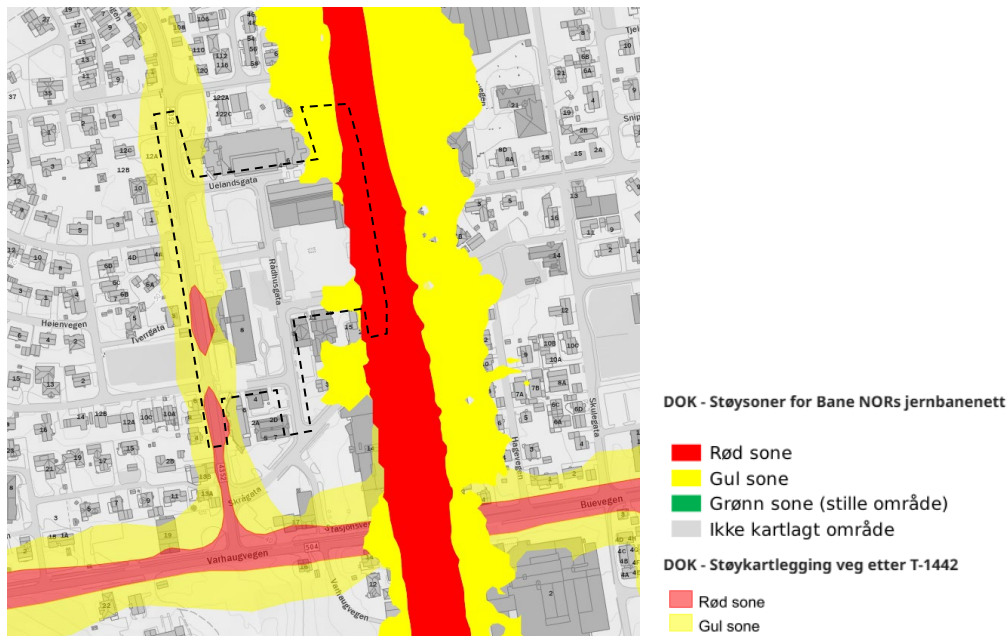
8.10 Næring

Innenfor planområdet er i dag eneste aktive næring Varhaug stasjons pizza og grill. I fortsettelse av planområdet mot Varhaugvegen i sør og stasjonsvegen i nord finnes derimot en rekke næringer inkludert butikksentrene i nord og sør:

- Coop Extra Varhaug
- Stasjoen Pub
- R. Skretting AS
- Jæren sparebank
- Jæren Dyrehelse AS
- Lotus blomster
- Phatthalung Thai Take Away
- Vitusapotek Jæren
- Sparebank1 Jæren
- Spar Varhaug
- Esso Varhaug

8.13 Støyforhold

Sørlandsbanen som går langs østre del av planområdet er, ifølge Temakart Rogaland, en kilde til støy i rød og gul sone. Støy fra vegtrafikk forekommer, særlig Varhaugvegen som en av hovedinnfartene til Varhaug har en ÅDT som tilsier støybelastning. Noe støy genereres også av Dysjalsvegen.



Figur 42: Kartlagte støysoner (Hentet fra Temakart Rogaland)

8.14 Luftforurensning

Luftsonekart fra miljødirektoratet viser konsentrasjon av svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO₂) på grått nivå. Grå farge angir at konsentrasjonene ligger under gjeldende luftkvalitetskriterium og dermed under nivå som kan medføre helserisiko.



Figur 43: Luftsonekart basert på meteorologi i 2020-2024 (hentet fra Miljødirektoratet)

8.15 Risiko- og sårbarhet (før ny plan)

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

Kommunedirektøren har identifisert 6 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, les vedlagt ROS-analyse.

9 Flere analyser og utredninger

Grunnlagsutredninger til planen:

- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- VAO-rammeplan
- Støyutredning

10 Vedlegg

Plandokumenter:

Plankart

Bestemmelser

ROS-analyse

VAO-rammeplan

Støyrapport

Illustrasjonshefte

Merknadshefte