

Merknadshefte

OMRÅDEREGULERING FOR VIGRESTAD SKULE OG IDRETTSSOMRÅDE

Oppsummering og kommentarer til innkomne merknader.

Dato: 29.04.2026

PlanID 1119-202301

Innhold

Merknader til varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram.....	3
Merknader til prinsippavklaringssaker	19
Merknader til justering av plangrensen.....	25
Merknader til høring og offentlig ettersyn	28
Merknader til begrenset høring	56
Vedlegg.....	65

Merknader til varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram

Varslingsdato: 09.02.2024

Frist: 07.04.2024

01	Hå brannvesen v/brannsjef, Per Ivar Aniksdal, 25.02.2024	Journalnr. 24/8397
Oppsummering av merknad:		
Brannvesenet kommer med innspill om at kjøreveger og byggets plassering legger til rette for adkomst for brannvesenets kjøretøy til- og rundt bygningene. I tillegg må det sikres etablert tilstrekkelig sløkkevann til området.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas til følge.		
I situasjonsplanen skal det redegjøres for blant annet tilkomst for nødeter, som er sikret i bestemmelse 2.1 a. Det er lagt på byggegrense som sikrer tilgang rundt bygninger. Tilstrekkelig brannvannskapasitet skal dokumenteres i VA-rammeplan for hvert tiltak, i tråd med bestemmelse 2.1.c.		

02	Karen Årsvold, 06.03.2024	Journalnr. 24/12142
Oppsummering av merknad:		
Naboene i Langgata har god kontakt med hverandre. Flere har bodd og ønsker å bo her så lenge helsen tillater det. Eiendommene er livsverket deres og derfor vekker det sterke reaksjoner når det foreslås å rive/flytte våningshuset på eiendom 80/9. Flere engasjerer seg for å støtte nabo som ønsker å beholde huset sitt. Merknadshaver ønsker at saken på best mulig måte sikrer veg til ny barneskole og flomsikring, men at vegen også tar hensyn til naboene når beste alternativ skal bli valgt.		
Merknadshaver oppfordrer om å ivareta de eldre i den videre prosessen og at det blir gode løsninger for alle. Det kan gjøres ved å snakke og forklare, fremfor å kun sende over papirer. Mye kan ordnes ved å prate sammen som sikrer at en blir hørt og forstått på best mulig måte.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas delvis til følge.		
Grunneierne av eiendom 80/9 og deres familie har flere ganger blitt invitert til møter med kommunen, der de har fått presentert saken både skriftlig og muntlig, og hatt mulighet til å uttale seg. Det har også blitt avholdt to informasjonsmøter – en på Vigrestad storskule og en på Hå rådhus, med presentasjon og mulighet for å stille spørsmål. Grunneierne har påvirket saken ved å foreslå et alternativ 4 for adkomstgate, som sammen med tre andre alternativer ble behandlet som en prinsipp sak i utvalg for samfunn i møte 20.06.2024 sak-055/24 . Der ble det bestemt i utvalget å gå videre med alternativ 1. I den neste prinsippavklaringssak i møte 29.09.2024 i sak-075/24 ble det besluttet å gå for to alternative planforslag – alternativ 1A der adkomstgaten bygges i ett trinn og alternativ 1B der adkomstgaten bygges i to ulike byggetrinn. Planforslaget legger frem begge disse alternativene ut til høring og offentlig ettersyn for å få innspill til forslagene.		

03	Turid Boganes, 06.03.2024	Journalnr. 24/9903
Oppsummering av merknad:		

Innspillet er sendt som innspill til nye gang- og sykkelveger i kommunen, men er tatt med som en merknad i denne områderegeringsplanen, da innspillet inngår i reguleringsplanens planområde. Merknadshaver har et sterkt ønske om at det gjøres tiltak som hindrer at myke trafikanter krysser mellom Rundvegen ved Haugstad møbel til Skulehagen. Det oppstår farlige situasjoner før og etter skoletid som følge av mye trafikk og myke trafikanter som krysser Rundvegen. I praksis tar myke trafikanter enkleste veg og mange benytter derfor ikke undergangen som ligger et lite stykke lengre nord. Et eksempel på tiltak er å sette inn rekkverk for å hindre kryssing av Rundvegen i plan og heller lede myke trafikanter til undergangen et lite stykke lengre nord. Merknadshaver har tatt opp denne problematikken med Vigrestad storskule tidligere, men lite har skjedd. Ønsket er å få til en bedre løsning før en alvorlig ulykke inntreffer her.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

Krysset mellom Rundvegen og Skulehagen er noe som flere omtaler er trafikkfarlig. Derfor er det laget en trafikkanalyse som foreslår flere tiltak for å gjøre krysset tryggere. Blant annet er det regulert inn et ledegjerde i plankartet som leder fotgjengere til undergangen, som også er i tråd med ditt forslag. Avkjørsler flyttes lengre inn på Skulehagen for bedre sikt, og en grøntabatt etableres som fartsdempende tiltak. For mer informasjon, se planbeskrivelsen.

04	Marta Elise Håland, 06.03.2024	Journalnr. 24/9904
Oppsummering av merknad:		
Merknadshaver har følgende innspill:		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Mener det er uheldig at eiendommen hennes gnr. 77 bnr. 69 blir delt av reguleringsplanen, da det kan ha betydning for videre utnyttelse av tomten hennes. Eiendommen bes om å inkluderes i planområdet. 2) Ønsker på å vite hva resterende deler av arealet innenfor planområdet som ikke er regulert til skoletomt skal reguleres til. Presiserer at eiendommen hennes er regulert til fire boligtomter i tillegg til bebygd del av eiendommen sin i gjeldende reguleringsplan. 3) Er bekymret for økt trafikk og forurensning, særlig langs Langgata og Ringvegen. I planarbeidet er det viktig at det vurderes avbøtende tiltak dersom det blir en betydelig økning i trafikken. 4) Mener at informasjonsmøtet på Vigrestad storskule 5.mars 2024 kun ble annonsert på en lapp hengende på Coop Extra Vigrestad. 5) Mener at hennes eiendom har vært offer for to ekspropriasjoner tidligere, og ønsker ikke at mer av eiendommen skal bli ekspropriert. 		
Kommunedirektørens kommentar:		
Innspillet tas delvis til følge.		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Planen omfatter hele eiendommen til 77/69. Dette skjer også på bakgrunn av innspill fra blant annet Rogaland fylkeskommune. 2) Forslag til ny reguleringsplan baserer seg i hovedsakelig på avsatt arealformål i kommuneplanen og videreføring av eksisterende reguleringsplaner. Alle arealer innenfor planområdet har fått et arealformål. Eiendommen til merknadshaver er videreført som boligbebyggelse B2 med mulighet for mer fortetting. Se plankartet, bestemmelser og planbeskrivelse for ytterligere informasjon. 3) I planarbeidet er det laget en trafikkanalyse som viser dagens og framtidig trafikkmengde, også etter at den nye adkomstgaten øst på Vigrestad er bygd og de ubebygde områdene er utbygd. På grunnlag av disse tallene er det også laget en støyanalyse. Den viser at trafikkstøyen langs Langgata og Rundvegen ikke vil øke merkbart sammenlignet med dagens situasjon. 		

4)	Kommunen har vurdert hvor det har vært mest hensiktsmessig å annonsere informasjonsmøtet for å nå flest mulig av innbyggerne. Til dette har informasjonsmøtet blitt publisert på Hå kommune sin hjemmeside og Facebook-side. Plakater har blitt hengt opp fysisk på flere møteplasser på Vigrestad som dagligvarebutikkene Rema 1000 og Coop Extra på Vigrestad, Vigrestad konditori, Vigrestad idrettsklubb, Vigrestad barnehage og Vigrestad storskule. Informasjonen har også stått i Servicetorget sin skjerm på rådhuset.
5)	Langs Langgata blir flere eiendommer berørt av nytt fortau og tilhørende grøntareal/veiskråning. Dagens fortau oppfyller ikke kravene i Statens vegvesens håndbok N100 og må derfor oppgraderes i den nye reguleringsplanen. En reguleringsplan kan ikke vedtas før den følger alle gjeldende lover og krav. Siden fortauet brukes som skoleveg, har Rogaland fylkeskommune, i tråd med håndbok N100, satt et minstekrav på 2,5 meter bredde, og dette er innarbeidet i planen.

05	Mariell og Stian Stokkeland Bratland, 10.03.2024	Journalnr. 24/12626
Oppsummering av merknad:		
<p>Viser til nabovarsel og informasjonsmøtet på Vigrestad storskule 5.mars. Merknadshavere stiller spørsmål ved å stenge nedre del av Skulehagen og åpne opp ved eiendommen deres i Skulehagen 11. De har tidligere gitt innspill i forbindelse med parkeringsplassen med storskolen, om at kommunen skulle sette opp gjerde pga. trafiksikkerhet. Årsaken var at foreldre snudde i deres gårdsrom for å levere barna til skolen. De frykter at dette vil skje igjen dersom vegen åpnes opp. Merknadshavere påpeker at det ikke er i Skulehagen problemet ligger, men heller trafikken til foreldre som kjører barna til og fra barnehagen og skolen. De presiserer også at det er like mange syklister i Langgata som de som kommer fra Hagane ut i Skulehagen på sykkelstien. Det som er farlig er de som krysser Rundvegen til Skulehagen ved Haugstad. Merknadshaver er ikke interessert i at trafikken skal bli delegert forbi deres eiendom i Skulehagen 11 og er bekymret for at verdien på huset vil synke, da eiendommen ikke vil ligge i en endegate lengre. Merknadshavere spør også om det er mulig å sette opp et gangfelt når man krysser storskolen over til barnehagen.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas til følge.		
<p>Skulehagen vil ikke åpnes opp til Langgata, i tråd med anbefalingene i trafikkanalysen. Eksisterende vegstrekning videreføres i denne reguleringsplanen. Vegen ender ved Skulehagen 11.</p> <p>Det er gjort oppgraderinger i krysset fra Skulehagen ut på Rundvegen. Blant annet er krysset strammet opp, nærliggende avkjørsler er flyttet lengre inn på Skulehagen utenfor frisiktsonen, grøntarbatt mot industriområdet for å gjøre vegen smalere og ledegjerde for å hindre gående og syklende fra å krysse vegen fra Trimvegen, men heller lede de til nærmeste undergang.</p> <p>Det er regulert inn gangfelt i plankartet mellom Vigrestad storskule og Vigrestad barnehage.</p>		

06	Ragnhild Hobberstad, 11.03.2024	Journalnr. 24/10996
Oppsummering av merknad:		
<p>Innspillet er sendt som innspill til nye gang- og sykkelveger i kommunen, men er tatt med som en merknad i denne områderegeringsplanen, da deler av innspillet inngår i reguleringsplanens planområde. Merknadshaver presiserer at det er behov for</p>		

fotgjengerovergang mellom Vigrestad barnehage og Vigrestad storskule. Årsaken er at mange gående og syklende krysser vegen i forlengelsen av stikkvegen som går mellom barnehagen og Stavnem & Vigrestad AS. Det må sikres at myke trafikanter kan krysse vegen på en trygg og forsvarlig måte.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

Plankartet er regulert med gangfelt mellom Vigrestad storskule og Vigrestad barnehage. Etter reguleringsplanen er vedtatt kan det søkes om å få denne etablert.

07	Rogaland fylkeskommune v/plan- miljø og samfunnsavdelingen, 14.03.2024	Journalnr. 24/11350
<p>Oppsummering av merknad:</p> <p>Plan Reguleringsplanen ligger innenfor område for fremtidig offentlig tjenesteyting. Barn og unges interesser skal særlig ivaretas med gode områder for lek og aktivitet.</p> <p><u>Landbruk</u> Områdereguleringen medfører at tilkomstveg går over fulldyrket- og overflatedyrket jord. Det er relevant å vurdere i lys av nasjonal og regional jordvernstrategi som er på 200 dekar omdisponering gjennomsnittlig per år. To alternativer er lagt ved og vurdert, der alternativ 1 utgjør minst mulig inngrep i landbruksjorden.</p> <p><u>Grønnstruktur</u> Grønnstruktur er viktig å tilrettelegge for i og rundt planområdet. Årsaken er blant annet at uteområder og grønnstruktur stimulerer til fysisk aktivitet, opplevelser, lek og sosialt samvær uavhengig av alder og funksjonsevne, fremmer barn og unges oppvekstvilkår, fremmer folkehelsen, bidrar til biologisk mangfold og kan benyttes som en del av overvannshåndteringen. Fylkesdirektøren forventer at det blir sikret tilstrekkelig uteoppholdsareal av høy kvalitet, og at de gjøres tilgjengelige for allmenheten utenom skoletid.</p> <p><u>Parkering</u> Krav til parkering for offentlig bebyggelse vurderes og fastsettes av kommunen. Soner for parkering og dropp-soner må planlegges nøye med hensyn til trafikksikkerhet og trygg ferdsel.</p> <p>Samferdsel <u>Fylkesveger, kryss og avkjørsler</u> Det planlegges for etablering av ny adkomstveg til Vigrestad skule og idrettsområde. Kryss med Langgata, og kryssene Langgata x Rundvegen og Rundvegen x Haugstadvegen, samt frisikt, må reguleres i tråd med krav i håndbok N100. Fylkesvegene fv. 4332 Langgata og fv. 4334 Rundvegen må reguleres i tråd med krav i vegnormalene. Det er flere direkteavkjørsler fra Langgata og nytt kryss for adkomstgate ligger i kort avstand fra avkjørslene. For å ivareta trafikksikkerheten må direkteavkjørsler fra Langgata vurderes stengt og nye adkomster lagt fra adkomstveg. Avkjørsler som inngår i reguleringsplanen må reguleres med kurveradier og frisikt i tråd med krav i håndbok N100. Innenfor frisiktsonene skal det være frisikt i en høyde av 0,5m over vegbanenivå og skal sikres i planbestemmelsene.</p> <p><u>Fortau</u></p>		

Fortau langs fylkesvegene må reguleres med minimum bredde 2,5m, i tråd med håndbok N100. Kommunen må sikre at nødvendige tiltak inngår i rekkefølgekravene ved utbygging av ny skole og adkomstgate.

Trafikksikkerhet og mobilitet

Vurdering av trafikksikkerhet vil være viktig del av planarbeidet og vil inngå i ROS-analysen. Det må utarbeides en mobilitetsanalyse som legges til grunn ved valg av tiltak og løsninger.

Annen veggrunn

Langs fylkesvegene må det sikres areal til annen veggrunn med en bredde på 3m. Langs fortau, og gang- og sykkelveger må det reguleres annen veggrunn med minimum bredde 0,5m. Hensikten med arealformålet er å sikre vegens oppbygging, drift og vedlikehold, oppsett av skilt og snølagring.

Byggegrense

Det må reguleres byggegrenser langs fylkesvegene som måles på begge sider fra vegens senterlinje. Langs Langgata skal byggegrensen være 13,0m på begge sider, og 15,0m langs Rundvegen. I kryss skal byggegrensen være inntrukket 40 x 40m i krysset Langgata x Rundvegen og 40 x 20m i krysset Langgata x ny adkomstgate. Innenfor disse byggegrensene tillates ikke fast parkering, interne adkomstveger, boder og tilbygg, tekniske installasjoner og lignende.

Tekniske tegninger

For alle tiltak på og langs fylkesvegene må tekniske tegninger sendes til Rogaland fylkeskommune for gjennomsyn. Håndbok R700 Tegningsgrunnlag må legges til grunn. Planbestemmelsene skal sikre dette.

Vurdering

Etter en samlet vurdering av de forelagte alternativene 1 og 2 til adkomstgate fremstår alternativ 1 som den beste løsningen og det mest fornuftige overveide alternativet. Alternativ 1 kan medføre riving av et våningshus, men medfører minst mulig nedbygging av dyrket jord og gir best tilrettelegging for trafikksikkerhet. Fylkesdirektøren understreker også viktigheten av å særlig ha fokus på trafikksikkerhet og trygg trafikkavvikling rundt skolen i det videre arbeidet.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

Plan

Barn og unges interesser er ivaretatt i planen. Områdereguleringsplanen legger blant annet til rette for flere trafikksikkerhetstiltak for å gjøre skolevegene mer trygge, med gode gang- og sykkelforbindelser, flere lekearealer innenfor planområdet og en ny sosial møteplass på Vigrestad på den nye barneskolen.

Landbruk

Alternativ 1 er valgt som adkomstgate og er avklart i gjeldende kommuneplan. Adkomstgaten vil gi et tydelig skille mellom utbyggingssiden og langsiktig grense for landbruk. Reguleringsplanen legger til rette for fortetting av arealer på utbyggingssiden.

Grønnstruktur

Det er lagt inn grønnstrukturer i planen med gode gang- og sykkelforbindelser til disse, vegetasjon og blågrønn struktur. I bestemmelsene er det stilt krav til utformingen av utearealene til skolene og barnehagen. Arealene kan benyttes for allmennheten etter stengetid.

Parkering

Det er valgt sambruk av parkeringsplassene mellom ny barneskole og Vigrestad idrettsklubb. Det er tenkt at barneskolen i hovedsak skal benytte parkeringsplassene på dagtid og Vigrestad idrettsklubb på kveldstid. På den måten trengs det færre parkeringsplasser i området. Trafikkanalysen har anbefalt av- og påstigningslomme som er videreført i områdereguleringsplanen. Denne er vurdert til å være trafiksikker og gi god trafikkflyt.

Samfunn

Fylkesveger, kryss og avkjørsler

Fylkesvegene og andre veger, kryss, avkjørsler og frisikt er regulert i tråd med krav i gjeldende håndbok N100 Veg- og gateutforming. Flere direkteavkjørsler langs Langgata er regulert stengt for å ivareta trafiksikkerheten. Det er også lagt inn rekkefølgekrav som sikrer når avkjørslene skal stenges. Nytt boligfelt øst på Vigrestad vil få felles avkjørsel fra den nye adkomstgaten. Det samme gjelder for eiendom 77/64, som ligger nærmest krysset mellom Langgata og ny adkomstgate, som vil få midlertidig adkomstveg fra ny adkomstgate. Eiendommene nord for krysset vil få en samlet avkjørsel med lengre avstand til det nye krysset. Boligbebyggelsen vest i området vil få avkjørsel fra Skulehagen, som er en mindre trafikkert veg. I plankartet er det regulert inn frisiktsoner, med tilhørende bestemmelse 4.1 a for frisikt.

Fortau

Alle fortau i planen er regulert med minimumbredde 2,5 meter. I rekkefølgebestemmelsene er det sikret at nytt fortau og ny adkomstgate opparbeides før skolen tas i bruk, se bestemmelse 6.3 a. Det er også andre tilhørende rekkefølgebestemmelser som følger bygging av ny barneskole og ny adkomstgate, med fokus på trafiksikkerhet.

Trafiksikkerhet og mobilitet

Trafiksikkerhet er et tema i ROS-analysen som er utredet. Avbøtende tiltak er sikret i plankartet og planbestemmelsene. I forbindelse med planarbeidet har det blitt utarbeidet en trafikkanalyse med anbefalinger til tiltak som er innarbeidet i planen.

Annen veggrunn

Krav til bredder er sikret i planen. Det er foretatt en vegprosjektering av fylkesvegene (vedlegg 21), med tilhørende avkjørsler, kryss, gang-/sykkelveg og fortau. Vegskråningene fra disse er inkludert i annen veggrunn – grøntareal.

Byggegrense

Krav til byggegrenser er innarbeidet i plankartet. Bestemmelse 2.2 c sikrer at det ikke bygges noe innenfor byggegrensen mot fylkesvegene.

Tekniske tegninger

Tekniske tegninger av fylkesvegene er vedlagt reguleringsplanen (vedlegg 21) for gjennomsyn. Plankartet er i tråd med de tekniske tegningene.

Vurdering

Alternativ 1 er lagt til grunn i områdereguleringsplanen. Planen inneholder flere tiltak beskrevet i trafikkanalysen som er med på å øke trafiksikkerheten i området og for å oppnå trygg trafikkavvikling rundt skolen.

08	Vigrestad idrettsklubb v/Erling Braut Ueland, 19.03.2024	Journalnr. 24/11878
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver kommer med samlet innspill fra Vigrestad idrettsklubb med ønske om å etablere ny flerbrukshall på 4500 m² som er sammenhengende med eksisterende bygg. Dette for å få helhet i anlegget deres. Ønsker et møte med kommunen for å diskutere dette nærmere.</p> <p>Skisse av flerbrukshallen er lagt ved.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Tatt til følge.</p> <p>Det er regulert inn et eget formål (IS2) i tilknytning til eksisterende idrettsbygg, der ny flerbrukshall kan bygges. Flaten er i tråd med dimensjonene i tilsendt skisse. Byggegrensen til den nye barneskolen er sammenfallende med området for flerbrukshallen, slik at det vil være mulig å bygge byggene sammenhengende. Hå kommune har tatt initiativ til å gjennomføre flere møter med Vigrestad idrettsklubb.</p>		

09	Gaute Terving, 20.03.2024	Journalnr. 24/13475
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver kommer med et nytt alternativ 4 til ny adkomstgate. Merknadshaver mener at forslaget for alternativ 4 er en bedre løsning enn øvrige alternativer for adkomstgate. Alternativ 4 innebærer justering av adkomstgate med følgende resulterende momenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Benytter eksisterende landbruksveg fra Langgata. - Rettere kurve på adkomstgaten mellom nye Vigrestad skule og Langgata som gir bedre trafiksikkerhet og sikt, med særlig vekt på hensyn til skolebarn og beredskap. - Benytter eksisterende avkjørsel fra Langgata. Dette gjør at antall avkjørsler på Langgata ikke øker, som i dag har et høyt antall avkjørsler. - Adkomstgaten fører ikke til oppdeling av tomtene gnr./bnr. 80/9 og 77/64 slik øvrige alternativer fører til. - Krever ikke riving/flytting av bolighus/våningshus på eiendommene 80/9 og 77/64. - Minimerer beslaglegging av tomteareal for eiendommene 80/9 og 77/64. - Reduserer riving av skogsområdet sør på tomt 80/9, som i dag brukes til høsting av ulike bær, frukter og annen aktivitet. Ivaretagelse av skogsområdet vil bevare det biologiske mangfoldet i området. - Reduserer støy fra trafikk til nærliggende tomter. - Fører til at krysset mot Langgata får god sikt i begge retninger uten bygninger i frisktsonene. <p>Samlet sett presiserer merknadshaver at alternativ 4 har betydelige forbedringer på flere punkter sammenlignet med øvrige alternativer. Alternativ 4 avverger flere store negative konsekvenser som det må foreligge særlig tungtveiende grunner for å kunne se bort ifra.</p> <p>Kart for alternativ 4 er lagt ved.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Ikke tatt til følge.</p> <p>Alle alternativene ble lagt frem til politisk behandling som en prinsippavklarings sak, inkludert alternativ 4. Alle forslagene ble presentert med fordeler og ulemper. I sak 055/24 ble det besluttet å legge alternativ 1 til grunn som adkomstgate i områderegeringsplanen. Denne ivaretar blant annet de tungtveiende hensynene</p>		

langsiktig grense for landbruk, trafiksikkerhet og overvannshåndtering, noe de andre alternativene i mindre grad oppnår. Planforslaget med alternativ 1 legges frem som to planforslag, der hovedforskjellen er ulikt byggetrinn for adkomstgaten og flomgrøften.

10	Norges vassdrags- og energidirektorat, 21.03.2024	Journalnr. 24/12077
Oppsummering av merknad:		
<p>Fra bilder og beskrivelser ser det ut til å være flere bekker i planområdet. Planprogrammet omtaler flom og kommunen har fått utredet og laget forslag til tiltak for å sikre mot fare og skade fra flom. Disse utredningene og sikringstiltakene må oppdateres dersom tiltakene som nå planlegges ikke lå til grunn da utredningene ble utført. Det må sikres en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp og gjøre tilpasninger til forventede klimaendringer. Det forutsetter at utbyggingen tar hensyn til og tilpasser seg nedbørfeltets kapasitet til å infiltrere, fordrøye og lede vekk vann. Vannet må få plass og skal spille på lag med de naturlige forholdene på stedet. Til dette er det viktig å kartlegge hvor vannet renner og ivareta areal som naturlig er godt egnet til infiltrasjon, fordrøyning og trygg bortledning før tiltakene etableres. Planen må sette av nok sammenhengende areal til å håndtere vannet, og avklare om utbyggingen vil påvirke avrenningen. Ved behov for avbøtende tiltak bør det settes av areal også til dette i områdereguleringsplanen, da det på dette plannivået er mulig å se hvor vannet renner i en større sammenheng. Utbygging skal hovedsakelig ikke foregå i flomvegene, ev. bør de legges om som fortsatt åpne flomveger.</p> <p>Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning må ligge til grunn for planarbeidet. Det skal begrunnes dersom naturbaserte løsninger velges bort. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort. Flomveger bør merkes av i plankartet med arealformål, ev. hensynssone med bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet mot flomfare og skade fra overvann.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tatt til følge.		
<p>Områdereguleringsplanen sikrer en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp og er tilpasset forventede klimaendringer. Planen er basert på 3-trinnsstrategien, der flomveger blant annet løses med sammenhengende arealer for åpne flomgrøfter som fører vannet ut av planområdet på en trygg måte. Flomgrøften på utsiden av adkomstgaten hindrer de største vannmengdene fra å trenge inn i tettstedets bebyggelse. Flomgrøftene er dimensjonert for å håndtere en 200-årsflom. Planen legger også til rette for å oppgradere overvannsrør der kapasiteten er underdimensjonert. Eksisterende bekk ved Vigrestad barnehage videreføres i planen med tilhørende vegetasjonsskjerm, og får mindre tilrenning når flomgrøftene er opparbeidet.</p>		

11	Rogaland fylkeskommune ved seksjon for kulturarv, 22.03.2024	Journalnr. 24/12306
Oppsummering av merknad:		
<p>Merknadshaver presiserer at det tidligere har vært registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet som nå er fjernet. Det er derfor nødvendig å befare området for endelig uttale til planen. Dette er for å avklare om det er potensiale for funn som tidligere ikke er kjent som kan komme i konflikt med planforslaget. Merknadshaver vil etter befaringen kunne gi en uttale om det er nødvendig med ytterligere arkeologiske registreringer som vil bli belastet av tiltakshaver, og om forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart.</p> <p>Kulturminner og kulturmiljø bør utredes som et eget tema i konsekvensutredningen der følgende forhold skal belyses:</p>		

- Planens influensområde må defineres. Kulturminner i planens influensområde må beskrives og kartfestes, og tiltakets konsekvens må beskrives og visualiseres ved illustrasjoner. Viktige registrerte kulturminner er de automatisk fredete lokalitetene ID 14404 (gårdsanlegg) og 5055 (røysfelt) som ligger i nærheten av planområdet.
- Fjern- og landskapsvirkning bør vurderes og illustreres. Avbøtende tiltak må vurderes og ev. beskrives. Høyder og utforming av bygg og anlegg må visualiseres og utredes. I tillegg til de kjente automatisk fredete kulturminnene, bør potensialet for funn av automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet utredes i forbindelse med konsekvensutredningen, særlig dersom § 9 undersøkelser skjer etter KU.
- Det er potensial for funn av ikke kjente automatisk fredete kulturminner i nærområdet til planen, da det allerede er registrert slike kulturminner både innenfor og i nærområdet til planen. En anbefaling er at § 9 undersøkelser oppfylles på et tidlig tidspunkt i planprosessen, helst på varselstadiet, slik at resultatene kan innarbeides i KU. Det vil gi en helhetlig framstilling av tiltakets virkning på de samlede kulturminneverdiene innenfor og utenfor planområdet.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

Merknadshaver ga uttalelse om at det var behov for arkeologiske registreringer. Dette ble utført før planforslaget og konsekvensutredningen ble utarbeidet. Undersøkelsene er gjennomført og det ble ikke funnet noen nye automatisk fredede kulturminner. Planområdet er derfor avklart etter kulturminneloven § 9. Bestemmelse 2.8 a sikrer varsling ved eventuelle funn i ettertid.

Kulturmiljø er tatt med som et KU-tema i konsekvensutredningen. Planens influensområde er gjort romslig, for å inkludere alle nærliggende registrerte kulturminner. Eksisterende steingjerder og lokale kulturmiljø er inkludert i utredningen. Høyder og bygg er illustrert i planbeskrivelsen kap. 4.2. Avbøtende tiltak er sikret i bestemmelsene 2.7.

12	Statens vegvesen, 03.04.2024
-----------	-------------------------------------

Journalnr. 24/13127

Oppsummering av merknad:

Trafikksikkerheten for myke trafikanter er i dag utfordrende i området, som følge av farlige kryssinger av Rundvegen, og trafikk til industriområde i nærheten av skolen. Trygg skoleveg er viktig å sikre fra boligområdene og kollektivholdeplasser til skole- og idrettsområdet, noe som skal prioriteres i planarbeidet jf. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging. Skoleområdet bør utformes fri for biltrafikk. Planfaglig råd er å prioritere hjertesone rund skolen og holde dropp-off sone utenfor skolegård og inngangsparti til skoleområdet.

Dersom det er tenkt bussholdeplass/snuplass langs ny adkomstgate forutsetter merknadshaver at dette reguleres inn i henhold til gjeldende håndbøker.

Avkjørsler bør reguleres i plankartet med rett utforming og siktsoner, og sikt mot fortau/gang- og sykkelveger. Sikt mot gangareal er særlig viktig nært skole- og idrettsformål med mange barn og unge.

Når et planforslag blir lagt til offentlig ettersyn vil merknadshaver kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til følge.

I planarbeidet har det blitt utarbeidet en trafikkanalyse som belyser alle

trafikkutfordringene i planområdet. Flere av tiltakene i analysen er innarbeidet i planen, for å sikre trygge skoleveger. Det er etablert kollektivholdeplass og av- og påstigningslomme ved den nye barneskolen, som også flere formål i planen kan benytte. Disse ligger på langs med adkomstgaten, som er plassert på utsiden av skoleområdet. Det gir et bilfritt område i indre del. Utformingen av adkomstgaten gir lav hastighet forbi idrett- og skoleområdet. Det er et bevisst valg å kalle vegen for en adkomstgate, da hensikten med vegen er å utforme den som en gate og at den kun skal gi adkomst til formålene som ligger langs gaten.

Busslommen langs den nye adkomstgaten er regulert med bestemmelsesområde #5. Arealet gir fleksibilitet i nøyaktig plassering i forhold til terreng og behov. Utomhusplanen legger føringer for å utforme lommen i tråd med N100 og er sikret i bestemmelse 5.4 a.

Alle avkjørsler er regulert med frisikt mot kjøreveger og areal for gående og syklende, i tråd med håndbok N100.

13	Sverre Sæverhagen med 9 undertegnede, 12.03.2024	Journalnr. 24/13479
-----------	---	----------------------------

Oppsummering av merknad:

Merknadshaver med undertegnede kommer med en samlet vurdering for alternativ til adkomstgate.

Etter deres mening er alternativ 4 best, med kart innlevert av Gaute Terning og 10 opplistede punkt til hvorfor.

Alternativ 4 får langt mindre konsekvenser for eiendommene 80/9 og 77/64 basert på følgende begrunnelse:

- Ikke nødvendig å rive våningshus på eiendom 80/9 og uthus/verksted/tilbygg på 77/64.
- Mener det er urimelig å rive våningshus og uthus for å få til adkomstgate til ny barneskole, slik alternativ 1 medfører.
- Det må foreligge svært gode argumenter for å rive et bolighus og ødelegge en fin og attraktiv tomt. Det reduserer trolig også framtidig tomteareal for bolignumrene som er fastsatte.
- Alternativ 4 foreslår adkomstgate som benytter eksisterende veg og vil dermed ikke kreve oppdeling av tomten i to deler, slik det er foreslått i alternativ 1 og 2.
- Alternativ 4 gir en bedre trafikk-løsning, da vegen er rettere og har bedre sikt sammenlignet, samt reduserer støyforurensningen på nærliggende bolighus.
- Den største verdien for uthuset på eiendom 77/64 er den nåværende plassering som gir en støydempende funksjon mot tung landbrukstrafikk på Langgata.
- Uthuset får enda større verdi som støyskjerming når ny tilkomstveg til skolen etableres, som vil bidra til å øke trafikken på Langgata.
- Dersom alternativ 1 velges vil mye av et lunt og trivelig utemiljø sør og øst for uthuset bli borte.
- Med inngrepene alternativ 1 og 2 medfører får eiendommene redusert verdi som ikke kan kompenseres med penger.
- Ulempene som medfører av alternativ 1 og 2 er etter merknadshavers og undertegnedes mening, langt mindre enn de ulempene og kostnadene ved å gjennomføre alternativ 4.

Det betyr mye for alle som bor her at de nevnte byggene ikke rives.

Kommunedirektørens kommentar:

Ikke tatt til følge.

Se kommunedirektøren sitt utfyllende svar til alternativ 4 i merknad 9 (Gaute Terning).

Reguleringsplanen legger til rette for at eiendom 77/64 får avkjørsel fra ny adkomstgate og midlertidig adkomstgate (bestemmelsesområde #6). Dette vil gi en mer trafikksikker løsning til eiendommen. Uthuset ligger innenfor frisikt når ny adkomstgate bygges mot Langgata og er derfor regulert som forutsatt fjernet. Frisikten er i tråd med håndbok N100 og kan ikke fravikes.

14	Haver Advokatfirma AS for Amalie og Ole Andre Husveg, 05.04.2024	Journalnr. 24/13482
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver representerer Amalie og Ole Andre Husveg som eier blant annet eiendommene 77/105 og 79/9 som berøres av områdereguleringsplanen. Husveg driver en forholdsvis stor landbruksproduksjon, der planforslaget synes å omfatte ca. 40 dekar fulldyrket jord til sammen på 77/105 og 79/9.</p> <p>Den dyrkede jorden er svært viktig for Husveg for å benytte til sin landbruksproduksjon. Landbruksproduksjon er også av stor nasjonal interesse for å sikre fremtidig matproduksjon. Det videre planarbeidet må derfor ha fokus på å begrense arealbeslaget. Det skal også tilstrebtes å legge til rette for at Husveg og andre som mister landbruksjord kan bli kompensert gjennom makebytte, slik at arealgrunnlaget opprettholdes og helst styrkes.</p> <p>Etablering av skole og andre tiltak som øker aktiviteten på tilgrensede eiendom vil kunne gi økt konflikt med landbruksdriften. Årsaken er økt risiko for skade og ulempe i form av forsøpling og lignende, som kan gi negative følger for driften. Dette kan for eksempel sette begrensninger for jordbearbeiding og lignende. Husveg ber om at dette tas hensyn til i det videre planarbeidet, slik at følgende for de tilgrensede landbruksarealene blir minst mulig.</p> <p>Kommunedirektørens kommentar: Tas delvis til følge.</p> <p>I planarbeidet har det vært fokus på å begrense arealbeslaget. Dette var et av de viktige argumentene ved valg av ny adkomstgate, der alternativ 1 ble valgt. Alternativ 1 gir et tydelig skille mellom utbyggingssiden og langsiktig grense for landbruk. Fortau og annen aktivitet er rettet på vestsiden av adkomstgaten. Reguleringsplanen er i tråd med avsatte arealer i kommuneplanen.</p> <p>Jordressurser har vært ett av utredningsteamene i konsekvensutredningen og det er sikret avbøtende tiltak for å redusere konsekvensene for landbruket. Blant annet er det lagt inn en rekkefølgebestemmelse 6.2 c, som sikrer at jordbruksareal ikke bygges ned før det er en byggetillatelse til å bygge både ny barneskole og ny adkomstgate samtidig. Landbruksjorden kan dermed driftes inntil arbeidet startes. Bestemmelse 2.10 a sikrer at oppstart av anleggsarbeid ikke skjer i arbeidsperioden, utenom grunneiers tillatelse.</p>		

15	Skulehagen vellag, 07.04.2024	Journalnr. 24/13670
<p>Oppsummering av merknad: Innspillet er et samlet innspill fra Skulehagen vellag. Innspillet er knyttet til trafikksikkerhet i planområdet.</p> <p>For noen år tilbake ble det etablert parkeringsplass og buss-snuplass for Vigrestad storskule. Ny barnehage ble bygd og Haugstad møbel ble nærmest doblet i størrelse. Disse endringene fikk store følger for trafikkmengden og trafikksikkerheten i gaten, med trafikkløsninger som i praksis har vist seg å fungere dårlig. Særlig på morgenen og ettermiddagen er det en blanding av stressede foreldre som skal levere/hente i</p>		

barnehagen og storskolen, skolebusser som skal levere og snu store lastebiler som skal hente/levere varer til møbelfabrikken, samtidig som skoleelever både gående og på sykkel, skal dra til/fra skolen. I tillegg er det mange elever som ikke følger trafikkregler eller trafikkløsninger som er tiltenkt til dem. Ekstra ille er det på mørke og regnfulle dager. Alle de nevnte momentene gjør det trafikkfarlig. Det er allerede en skoleelev som har blitt påkjørt og det har skjedd mange nestenulykker.

Vellaget har jobbet aktivt med kommunen for å bedre situasjonen, der blant annet farten i gate har blitt omgjort fra 50 km/t til 30 km/t, fått etablert en fartshump (ønsket er to) og på eget initiativ satt opp informasjonsskilt om vikeplikt. Når det nå skal gjøres endringer mener vellaget at det er rette tidspunktet å rette opp i situasjonen og ikke forsterke de.

Uavhengig av trafikkløsning vil flere barn og ungdommer krysse veger i Skulehagen når den nye barneskolen åpner. Man må ha i bakhodet at både barn og voksne ofte tar kjappeste vegen som ofte ikke er trygt. Særlig utfordrende er krysset Rundvegen x Skulehagen, som benyttes av både tungtrafikk, busser, biler, syklistene og gående, som igjen forplanter seg innover i Skulehagen.

Erfaringer fra beboere i Skulehagen er at biltrafikken hovedsakelig holder lav fart og hovedsakelig overholde trafikkreglene, utenom trafikken til og fra barnehagen som gjør det mer utfordrende med tanke på trafikkmengden, fart og brudd på vikeplikt. Midt opp i dette går og sykler barn og voksne på begge sider av vegen, noe som kompliserer trafikksituasjonen.

Vellaget har følgende ønsker:

- 1) Vegen inn til barnehagen bør stenges med bom like etter dagens buss-snuplass. Ny adkomst til barnehagen og skolen bør skje fra ny adkomstgate, slik at det blir mindre trafikk og tryggere for myke trafikanter gjennom Skulehagen og i krysset Rundvegen x Skulehagen. En bom vil redusere biltrafikken, samtidig som myke trafikanter kan ferdes trygt forbi bommen til barnehagen og skolen. Forslaget som ble presentert på informasjonsmøtet 5.mars med å forlenge vegen fra barnehagen til ny barneskole og åpne opp Skulehagen for full gjennomkjøring vil forverre trafikksikkerheten.
- 2) Et av de farligste punktene er krysset Rundvegen x Skulehagen, som det må gjøres noe med. Et forslag til løsning fra vellaget er en løsning lignende utenfor Varhaug ungdomsskole, med opphøyd gangfelt over Rundvegen etterfulgt av fortau og nye gangfelt inne i feltet. Fartsgrensen på Rundvegen bør reduseres til 40 km/t og kanskje ha et par fartshumper, som gjør Rundvegen mindre attraktiv å benytte som tilkomstveg.
- 3) Utkjørsel fra Skulehagen ut på Rundvegen er problematisk, særlig fra venstre, da autovernet og parkerte biler hindrer sikt ut på Rundvegen. Sikten bør ivaretas her.
- 4) Svingen inn til boligfeltet og parkeringsplassen må gjøres mer oversiktlig i from av blant annet bedre lys, frisikt eller tillegg av «hindring» som får syklende og gående «ut i lyset». Flere gående og syklende tar innersvingen som er vegbanen til biler på veg ut.
- 5) Forslaget på informasjonsmøtet med at boligområdet Skulehagen skulle få ny adkomstveg ved storskolen ut på Langgata ser ikke vellaget som en bedre trafikksituasjon. Det vil kunne føre til større utfordringer mellom biltrafikk og myke trafikanter, da avkjørselen vil ligge i motbakke og ha dårlig sikt i møte med syklistene i stor fart. Deler av sykkelparkeringen til storskolen blir også borte, som igjen åpner for alternativ sykkeltrafikk gjennom Skulehagen. Sykkelparkeringen oppleves per i dag til å fungere bra og stenging for trafikk i øvre del av Skulehagen har gitt en tryggere trafikksituasjon.

Høyeste prioritering for vellaget vil være å stenge vegen til barnehagen fra Skulehagen. Dersom dette ikke er aktuelt, ønsker vellaget videre kommunikasjon med kommunen for å finne frem til gode og tilgjengelige løsninger på en trafikkfarlig situasjon i gaten.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt delvis til følge.

Trafikksikkerhet er et tema i ROS-analysen som er utredet. Avbøtende tiltak er sikret i plankartet og planbestemmelsene. I forbindelse med planarbeidet har det blitt utarbeidet en trafikkanalyse med anbefalinger til tiltak som er innarbeidet i planen.

- 1) Trafikkanalysen anbefaler på det sterkeste å ikke legge adkomst for barnehagen fra ny adkomstgate og heller ikke åpne opp fra Skulehagen til Langgata. Fra undergangen til Rundvegen er det i stedet regulert inn en forholdsvis rett og sammenhengende gang- og sykkelveg utenom Skulehagen, som leder helt bort til ny adkomstgate i øst. Det gir et henholdsvis bilfritt tilbud for gående og syklende, og forhåpentligvis reduserer behovet for å krysse ut i Rundvegen.
- 2) Det er gjort oppgraderinger i krysset fra Skulehagen ut på Rundvegen. Krysset er strammet opp, nærliggende avkjørsler er flyttet lengre inn på Skulehagen utenfor frisiktsonen, regulert grøntrabatt mot industriområdet for å gjøre vegen smalere og ledegjerde for å hindre gående og syklende fra å krysse vegen fra Trimvegen, men heller lede de til nærmeste undergang. Ettersom Rundvegen har en fartsgrense på 60 km/t vil det ikke være mulig å etablere gangfelt i plan. Gående og syklende skal benytte undergangene. Fartsreduserende tiltak som etablering av fartshumper, belysning og redusert fartsgrense inngår ikke i reguleringsplaner, men må søkes om til vegmyndigheten.
- 3) Sikten som er regulert inn i plankartet er i tråd med gjeldende krav i håndbok N100. Det er knyttet en bestemmelse 4.1 a til frisiktsonen, som sikrer frisikt. Innenfor frisiktsoner skal det være fri sikt langs vei/ kryss/ avkjørsel i en høyde av 0,5 - 2,5 meter over planum på tilstøtende vegbane. Parkeringsplasser må ligge utenfor frisiktsonene.
- 4) Alle kryss og avkjørsler er regulert med frisikt og radier i tråd med gjeldende krav. Det er viktig at alle frisiktsoner overholdes. Dette er for at bilister, syklist og gående skal kunne se hverandre i vegkryss og få nok tid til å stoppe i tide. Slik frisikten er regulert i planforslaget skal dette være mulig å oppnå.
- 5) Kommunedirektøren ser at en slik løsning kan være uheldig med tanke på trafikksikkerhet, etter at trafikkanalysen vurderte denne løsningen. Skulehagen vil derfor ikke åpnes opp til Langgata, i tråd med anbefalingene i trafikkanalysen. Vigrestad storskule sin sykkelparkering beholdes.

Det vil bli mulig for vellaget å komme med innspill til planen under høring og offentlig ettersyn av planforslaget, etter at det har vært til politisk behandling. Vellaget vil blant annet bli direkte orientert med brev og mulighet for å få mer informasjon på et senere informasjonsmøte.

16	Henriette Ånestad og Stig Ødegård, 07.04.2024	Journalnr. 24/14002
Oppsummering av merknad:		
Merknadshavere ønsker å komme med forslag om å flytte ny adkomstgate slik at den starter mellom byggene på eiendom 77/66 og 77/64. Adkomstvegen vil krysse ut på Langgata der det allerede er etablert fortau og som er mer tilrettelagt for å ha avkjørsel siden den allerede er regulert. Det er tegnet inn to alternativ der begge starter begge starter fra samme avkjørsel. Det ene alternativet svinger rett ned til barnehagen, mens det		

andre alternativet går rundt bygget på eiendom 77/64 og svinger inn på allerede inntegnet veg i alternativ 2 til adkomstgate.

Følgende fordeler følger med disse to alternativene:

- Unngår avkjørsel midt i en bakke
- Unngår å rive hus/tilbygg
- Unngår terrengheving som i alternativ 1 og 2 for flomsikring
- Unngår sykkelsti/fortau som stopper i krysset
- Unngår ny fartshump midt i bakken til Aniksdal der det kjører tungtransport og traktorer som forårsaker mer støy, forurensning for miljøet og dårlige forhold ved vinterstid pga. lite snøbrøyting. Det har tidligere blitt etablert fartshump på Aniksdalvegen som fort ble fjernet blant annet på grunn av dette.
- Mer sikker skoleveg. Kryss i alternativ 1 og 2 er farligere
- Unngår at skoleveg kommer i konflikt med jordbruket
- Mindre nedbygging av landbruk

Stiller spørsmål til om skolen blir bygget stor nok. Flere steder i kommunen, blant annet Rosseland og Varhaug skule ble bygget for liten og manglet plass allerede etter 1-2 år. Dette kan fort også bli realiteten for den nye barneskolen på Vigrestad når det allerede er 350 elever i 1-4. klasse. Dette bør vurderes nøye. Stiller også spørsmål om det er tenkt skole i Stokkalandsmarka senere, der det stadig kommer flere barn.

Kommunedirektørens kommentar:

Ikke tatt til følge.

Alle alternativene ble lagt frem til politisk behandling som en prinsippavklarings sak, inkludert alternativ 3 slik merknadshaver foreslår. Alle forslagene ble presentert med fordeler og ulemper. I sak [055/24](#) ble det besluttet å legge alternativ 1 til grunn som adkomstgate i områderegeringsplanen. Denne ivaretar blant annet de tungtveiende hensynene langsiktig grense for landbruk, trafikksikkerhet og overvannshåndtering, noe de andre alternativene i mindre grad oppnår. Planforslaget med alternativ 1 legges frem som to planforslag, der hovedforskjellen er ulikt byggetrinn for adkomstgaten og flomgrøften.

Kapasiteten på ny skole er nøye vurdert og det er kommet frem til at en maksimum kapasitet på 450 elever er tilstrekkelig. Befolkningsframskrivningene på Vigrestad og Stokkalandsmarka viser vil det være en relativt jevn befolkning frem mot år 2030. Det er derfor ikke forventet at behovet for barnehage og skoletilbud vil øke i stor grad. Skole i Stokkalandsmarka er satt på vent til ubestemt tid.

17	Statsforvalteren i Rogaland, 08.04.2024	Journalnr. 24/13936
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver presiserer at planprogrammet i utgangspunktet har fått med seg relevante utredningstema. De har likevel følgende tilbakemelding:</p> <p><u>Landbruk og jordvern</u> Området der tiltakene i planen med å anlegge nye skole, flerbrukshall og tilkomstveg foregår er i hovedsak i dag disponert til jordbruksareal hvor mesteparten består av fulldyrket jord og noe innmarksbeite. Merknadshaver kan ikke se at arealbehovet er vurdert i varsel om oppstart av planprogram, da dette er naturlig å gjøre i denne delen av planprosessen. Det legges likevel til grunn for at arealbehovet blir vurdert i plandokumentene til offentlig ettersyn. I den videre planleggingen må det av hensyn til jordvern, være et premiss å få til en effektiv arealbruk for å bevare så mye jordbruksareal som mulig. Det stilles fortsatt spørsmål ved foreslått adkomstveg er strengt nødvendig</p>		

eller om det er mulig med adkomst via eksisterende veger gjennom eventuelt oppgradering, eks. gjennom Skulehagen eller Industrigata. Dersom det jobbes videre med adkomstløsning slik vist i høringen, mener Statsforvalter at alternativ 1 er den klart beste løsningen med hensyn på jordvern.

Naturverdier

Det er registrert flere rødlistede fuglearter i og rundt planområdet. Konsekvensene utbyggingen i og utenfor planen har for artene må vurderes.

Uteområder

Det må planlegges for tilstrekkelig uteområder med god kvalitet for den nye skolen. Viser til NMBU-rapport «Uteområder i skoler og barnehager – hvordan sikre kvalitet i utformingen» med anbefalinger som bør legges til grunn for den videre planleggingen av skole og til tilgrensede områder.

ROS-analyse

Trafikksikkerhet og flom er særlig to viktige tema for ROS-analysen. Tiltak i ROS-analysen som vurderes som nødvendig for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet må bli gjort bindende i plankart og bestemmelser.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt delvis til følge.

Landbruk og jordvern

Jordressurser er et KU-tema som er vurdert i konsekvensutredningen. Planen har innarbeidet flere tiltak i bestemmelsen for å redusere konsekvensene for landbruket. Planforslaget er i tråd med gjeldende kommuneplan, som er avklart. Planen åpner også opp for ytterligere fortetting i området. I tillegg bidrar ny adkomstgate til å gi et tydelig skille mellom utbyggingssiden vest for gaten og langsiktig grense for landbruk i øst. Alternativ 1 som er lagt til grunn i planforslaget, er også det alternativet (etter alternativ 3) som bevarer mest landbruksjord.

I planarbeidet har det blitt utarbeidet en trafikkanalyse for å kartlegge eksisterende utfordringer og anbefalinger til tiltak for å øke trafikksikkerheten i området. Trafikkanalysen belyser viktigheten med en adkomstgate som binder sammen Haugstadvegen og Langgata. Det vil være lite trafikksikkert å lede mer trafikk gjennom Skulehagen og Rundvegen, som i dag har store trafikkutfordringer. Dersom adkomstgaten ikke kobles på Langgata vil det føre til mer trafikk forbi idrett- og skoleområdet. Ny adkomstgate vil gi bedre trafikkflyt og god adkomst til formålene øst på Vigrestad og for nødetater, samt kunne avlaste Rundvegen.

Naturverdier

Naturmangfold er utredet i konsekvensutredningen. Resultatet er at tiltakene i planforslaget vil kunne forstyrre to rødlistede arter i området, men bevarer likevel en større grønnstruktur med en rødlistet art rundt Vigrestad storksule. Det er også lagt til et konsekvensreducerende tiltak i bestemmelse 2.10 b, som hindrer oppstart av anleggs- og byggearbeid i hekketiden.

Uteområder

Helsedirektoratets veileder for Helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger er lagt til grunn i utformingen av skolens uteområder. Dette sikrer kvalitet på skolens uteområder og er sikret i bestemmelse 3.15. h.

ROS-analyse

Trafikksikkerhet og overvannsfloem er viktige tema i planen som er vurdert i ROS-analysen. Det er også utarbeidet trafikkanalyse og overvannsrapport som kommer med ytterligere tiltak. Avbøtende tiltak fra analysene er innarbeidet i plankartet med tilhørende bestemmelser. Flere tiltak er gjort i planen for å øke trafikksikkerheten. Det er planer om å oppgradere overvannsrør som er underdimensjonert og det er avsatt nok areal i form av flomgrøfter for å håndtere 200- rsfloem i området.

18	Bane NOR, 23.04.2024	Journalnr. 24/16445
Oppsummering av merknad:		
Bane Nor er opptatt av at ny arealbruk ikke skader jernbanens anlegg, eksempelvis som følge av at ny arealbruk kan utgjøre fare for økt/ændret avrenning, og/eller anleggsarbeid mot jernbanen. Merknadshaver ber om at dette tas med til vurdering i planen.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tatt til følge.		
Tiltakene i planen åpner opp for mer fortetting i området som vil føre til økt avrenning. Det er derfor utarbeidet en overvannsrapport som også har sett på avrenningen ned mot jernbanen. Planforslaget legger til rette for en helhetlig plan for å håndtere en 200-�rsfloem i området. Flomgr�fter og oppgradering av overvannsrør vil bli gjort for å lede vekk overvannet trygt ut av planområdet og under jernbanen. Kulvert under jernbanen har god kapasitet.		

Merknader til prinsippavklaringsaker

Høringsperiode: Høsten 2024

01	Magnus Grøsfjeld Advokatfirma AS for Torkjell Ødegård, 17.06.2024	Journalnr. 24/23621
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver oppfordrer kommunen til å velge alternativ 4 for lokalisering av ny adkomstgate. Alternativet fremstår som beste planløsning for areal- og ressursdisponeringshensyn med følgende begrunnelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minst inngrep i eksisterende bolig: Grunneiers bolighus blir minst berørt ved alternativ 4, der bolighuset ikke må rives, i motsetning til alternativ 1. I alternativ 2 blir avstanden mellom bolighuset og ny adkomstgate så liten at boligen blir tilnærmet ubeboelig. - Gjenbruk av eksisterende veg: Bedre å plassere ny adkomstgate i eksisterende landbruksveg fremfor å bygge ny veg med 18,5m bredde, i tillegg til flomgrøft og støydemping, og som deler opp boligeiendommer. - Mindre støy og støv: Alternativ 4 er eneste alternativ som begrenser trafikkstøy og svevestøv til grunneierne. Adkomstgaten vil ha betydelig trafikkmengde og bør ikke legges i nærheten eller mellom eksisterende bolighus. Det henvises til støyutredning fra Brekke & Strand Akustikk AS som viser at alternativet anses som den støyemessige beste. - Bedre trafikkikkerhet: Trafikksikkerhetsmessig er alternativ 4 klart beste alternativ med hensyn til skoleelever som skal ferdes langs adkomstvegen. Kurven på adkomstvegen er rettere i alternativ 4, noe som gir bedre trafikkikkerhet og sikt. Antall avkjørsler på Langgata øker ikke i alternativ 4. Langgata har et høyt antall avkjørsler. Krysset mot Langgata får god sikt i begge retninger uten bygninger i frisisiktonene. Her henvises til Statens vegvesen sine merknader om a sikt mot gangareal er særlig viktig nært skole- og idrettsformål med mange barn og unge. - Begrenset inngrep i landbruk: Alternativ 4 utfordrer ikke langsiktig grense for landbruk i stor grad. Adkomstgaten vil heller tydeliggjøre grensen for landbruk øst for ny adkomstveg. Det må uansett aksepteres at noe jordbruksareal vil medgå til andre formål i forbindelse med reguleringsplanen som er av betydelig størrelse. Alle alternativer vil medføre konsekvenser for landbruksarealet. - Helhetlig vurdering: Landbrukshensynene må veies opp mot andre interesser i planområdet, og i den sammenheng bør ivaretagelse av beboernes boliger veie tyngst, samt trafikkikkerhetshensyn. 		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Se sak 055/24 i Utvalg for samfunn i møte 20.06.2024. Utvalget var først på befaring på stedet, før det ble vedtatt å legge alternativ 1 til grunn i det videre arbeidet med områderegulering for Vigrestad skule og idrettsområde, planID 202301. I møte 29.09.2024 i sak-075/24, vedtok utvalg for samfunn alternativ 1A (bygge adkomstgaten i ett trinn) og 1B (bygge adkomstgaten i to ulike byggetrinn). Planforslaget til førstegangsbehandlingen er fremmet med disse to forslagene.</p> <p>I faktaarket som ble lagt ved i saken er alle overnevnte tema vurdert både for alternativ 1 og alternativ 4. Her vises at fordelene er langt flere i alternativ 1 enn det ulempene er, sammenlignet med alternativ 4. Det gjøres oppmerksom på at støy og støv blir mindre i alternativ 4, samt at eksisterende bolig på gnr. 80 bnr.9 kan bevares, men at alle de andre overnevnte temaene er klart større fordeler i alternativ 1 enn det er i alternativ 4. Å legge ny adkomstveg i eksisterende landbruksveg, hadde ført at landbruksvegen måtte blitt erstattet et annet sted, da adkomst til landbruket likevel må ivaretas.</p>		

02	Magnus Grøsfjeld Advokatfirma AS for Torkjell Ødegård, 19.06.2024	Journalnr. 24/24145
<p>Oppsummering av merknad: Gjør oppmerksom på at følgende forhold må ivaretas og avveies i reguleringsplanprosessen i forbindelse med lokalisering av ny adkomstgate:</p> <p><u>Vern om eiendomsrett</u> Alle berørte beboere i området stiller seg bak alternativ 4, og ikke bare eier av gnr. 80 bnr. 9.</p> <p><u>Jordvern</u> Alle alternativene berører dyrkbar jord. De negative konsekvensene for jordvern ved å velge alternativ 4 er marginal. Alternativ 4 berører 28,3 dekar dyrkbar jord, mens det i alternativ 1 berører 22,4 dekar og i alternativ 2 er snakk om 24 dekar dyrkbar jord. Kommunens bekymring er dermed ikke reell. Merulempen er høyst akseptabel, særlig når alle fordeler ved å velge alternativ 4 vurderes samlet. Arealet som inngår i reguleringsplanen er meget omfattende.</p> <p><u>Overvann</u> Det er uproblematisk med håndtering av overvann i alternativ 4, da det kun er snakk om tekniske løsninger og økonomi. Alternativ 4 sparer kommunen for kostnader for å erstatte for riving og gjenoppretting av boliger, ekspropriasjon, samt nærføringsulemper. Slike kostnader er åpenbart langt større enn merutgiftene ved teknisk håndtering av overflatevann ved valg av alternativ 4. Viser til overvannsrapportens konklusjon om at: «Alternativ 4 gir et godt utgangspunkt for etablering av flomgrøft sør for Langgata».</p> <p><u>Trafikksikkerhet</u> Alternativ 4 kommer best ut når det gjelder trafikksikkerhet, sammenlignet med de andre alternativene. Som følge av fylkeskommunens negative merknader til alternativ 3 i et trafikksikkerhetsperspektiv, er denne adkomstløsningen helt uaktuell, da fylkeskommunen har innsigelsesrett.</p> <p><u>Alternativ 5</u> Det gjøres oppmerksom på muligheten til å vurdere om å ikke regulere adkomstgate mot nord, men kun opprettholde mot sør.</p> <p><u>Avsluttende merknader</u> Det vises til skriv til kommunen 17.06.2024 (merknad 01), som redegjør nærmere hvorfor alternativ 4 er det best egnede alternativet for adkomstløsningen.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar:</p> <p><u>Vern om eiendomsrett</u> Merknaden er tatt til orientering.</p> <p><u>Jordvern</u> Det presiseres at det er jord av svært god jordkvalitet som er listet opp, og ikke det totale arealet av tapt jordbruk. Det vil si at det totale jordbruksarealet er over 10 dekar mer i alternativ 4 enn det er i alternativ 1. Dette er et betydelig større tap av jordbruksareal. Kommunen er klar over det omfattende arealet som inngår i reguleringsplanen, som inkluderer eksisterende veger og bebyggelse, samt noe areal til fremtidig utvikling. Likevel er dette et mindre areal enn det alternativ 4 ville omfattet. Alternativ 1 er langt innenfor avklart langsiktig grense i gjeldende kommuneplan 2024-2036, mens alternativ 4 er langt</p>		

over den aksepterte grensen. Det er heller ingen tydelige fordeler som veier for å ta i bruk et så betydelig tap av jordbruksareal.

Overvann

I overvannsrapporten står det at alternativ 1 krever mindre inngrep for å samle opp overvann. Dette alternativet berører i mye mindre grad jordbruksarealet på gnr. 80 bnr. 4 og 5, sammenlignet med alternativ 4. Alternativ 4 deler opp eiendommen og etterlater et mindre funksjonelt restareal mot Langgata. Det krever også store inngrep nord for Langgata, noe som kan unngås med alternativ 1. Terrengtet blir høyere jo lenger øst flomvollen legges, som krever en lengre flomvoll for å samle opp overvannet. Disse inngrepene utgir også store kostnader.

Trafikksikkerhet

Krysset mellom adkomstgaten og Langgata er tryggere i alternativ 1 enn i alternativ 4. Dette skyldes høydeforskjellene inn i krysset og at krysset i alternativ 1 ligger midt i en kurve på Langgata, noe som gir god oversikt i begge retninger. Dette forutsetter at tilbygget på eiendom gnr. 77 bnr. 64 ikke hindrer sikten mot vest.

Det er også viktig å nevne at adkomstgaten vil benyttes som skoleveg, og den blir mer funksjonell i alternativ 1, siden alternativ 4 gir en lengre skoleveg.

Kommunedirektøren understreker at alternativ 1 vil bli brukt i det videre arbeidet med områderegeringsplanen, og at alternativ 3 derfor ikke er aktuelt av flere grunner (se faktaark vedlagt i [USAM-sak 055/24](#)).

Alternativ 5

Med tanke på overvann, fremtidig utvikling vest for adkomstgaten og trafikksikkerhetsmessige årsaker er det viktig å etablere adkomstgaten mot nord. Dette sikrer at de største vannmengdene renner utenom eksisterende bebyggelse i tettstedet. Påkoblingen mot Langgata bidrar til å avlaste Rundvegen, som i dag har høy trafikkmengde og har trafikksikkerhetsmessige utfordringer. Dersom det ikke gjøres en påkobling i nord vil det utgjøre en stor trafikkmessig belastning for det eksisterende idrettsområdet. Inn- og utkjørsel til nye Vigrestad barneskole, ny flerbrukshall og eksisterende idrettsområde vil skje fra Haugstadvegen. Se for øvrig merknad 03 fra Vigrestad idrettsklubb nedenfor. Adkomstgaten gir i tillegg et tydelig skille for langsiktig grense for landbruk.

I [USAM-sak 075/24](#) i møte 26.09.2024 er det gjort vurderinger knyttet til å bygge adkomstgaten i ett eller etablere den trinnvis. Det ble vedtatt at både alternativ 1A (bygge hele adkomstgaten i ett) og alternativ 1B (trinnvis utbygging), som nå legges frem som to alternativ i planforslaget til førstegangsbehandling. Det vil i denne sammenheng være mulig å gi innspill til alternativene.

Avsluttende merknader

Skrivet er besvart ut i merknad 01.

03	Vigrestad Idrettsklubb, v/ Peter Oscar-Andersen, 03.06.2024	Journalnr. 24/26174
Oppsummering av merknad:		
Hovedstyret i Vigrestad Idrettsklubb støtter kommunens valg av trase 1 forbi idrettsanlegget og den nye skolen. De ber om at vegen bygges ut i én etappe med påkobling mot Langgata i nord, for å sikre trafikksikkerheten til deres 1.650 medlemmer og andre brukere. Hvis vegen bygges i etapper, vil all trafikk gå direkte forbi idrettsanlegget,		

noe som øker risikoen for deres unge brukere fra barnehager og skoler på dagtid. Trafikken ønskes dermed å fordeles både nord og sør.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

Planforslaget til førstegangsbehandling er lagt frem som to planforslag, der alternativ 1A er hovedforslaget. Denne sikrer at adkomstgaten bygges ut i ett byggetrinn, slik at det blir god trafikkflyt og adkomst til formålene øst i området. Ved høring og offentlig ettersyn av planforslaget vil Vigrestad idrettsklubb på nytt få mulighet til å gi innspill til begge alternativene.

04 Tone og Olav Waldeland, 28.10.2024

Journalnr. 24/37690

Oppsummering av merknad:

Merknadshaver fikk opplyst om at kommunen ser på alternative måter til utkjørsel for Langgata 106. Dette er i forbindelse med ny tilførselsveg som skal bygges med ny skole. Eksisterende utkjørsel fungerer optimalt og har noen hensyn som må ta dersom denne endres:

- 1) Inn- og utkjørsel må dimensjoneres for bil med campingvogn og traktor med henger.
- 2) Hensyn til brøyting av snø og plassering av snøen på snørike dager.
- 3) Ikke ønskelig å legge utkjørsel andre steder på eiendommen, da det vil ødelegge hele uteområdet og hagen.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

- 1) På grunn av et nytt kryss, vil den nåværende avkjørselen fra Langgata 106 bli liggende for nær krysset. Derfor stenges denne avkjørselen. Rekkefølgebestemmelse 6.3 b sikrer at avkjørslene stenges av når ny adkomstgate etableres, og at ny avkjørsel til eiendommen etableres. I stedet vil avkjørselen til Langgata 106 skje fra Langgata 100, via gang- og sykkelvegen som fører til den eksisterende avkjørselen. Bestemmelse 3.2.5 e, sikrer at gang- og sykkelvegen o_GS3 blir kjørbar adkomst til eiendommen. Dimensjonerende kjøretøy som er lagt til grunn for avkjørselens utforming er liten lastebil (LL), på samme måte som eksisterende avkjørsel ser ut til å være dimensjonert for.
- 2) Gang- og sykkelvegen er noe forlenget forbi eiendommens avkjørsel, for å kunne brøyte opp snø forbi avkjørselen. Arealet mellom Langgata og gang- og sykkelvegen på 3 meter bredde kan også benyttes til oppsamling av snø.
- 3) Avkjørselen vil fortsatt foregå fra samme sted på eiendommen.

05 Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, 28.10.2024

Journalnr. 24/37847

Oppsummering av merknad:

Fylkesdirektøren har vurdert forslaget til regulering i området med henblikk på forholdet til automatisk fredede kulturminner.

Resultatet fra den arkeologiske registreringen

Det ble ikke påtruffet noen automatisk fredede kulturminner i forbindelse med den arkeologiske registreringen. Ut fra arkiver og resultatene av registreringen vil ikke planen komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner. Dersom reguleringsplanens område blir større enn det som nå er vurdert, må fylkesdirektøren få mulighet til å vurdere behovet for registreringer også i disse områdene.

Nærhet til automatisk fredet gravrøys ID 34068

Varslet planområde ligger tett på automatisk fredet gravrøys (ID 34068). Fylkesdirektøren anmoder om at det innarbeides en bestemmelse om inngjerding av nevnte kulturminne i anleggsfasen.

Selv om det i dag ikke kjennes til automatisk fredede kulturminner i området som omfattes av tiltaket, må eventuelle funn ved gjennomføringen av planen straks varsles Rogaland fylkeskommune, og alt arbeid stanses.

Rapport fra den arkeologiske registreringen vil bli ettersendt.

Kommunedirektørens kommentar:

Tatt til følge.

Resultatet fra den arkeologiske registreringen

Planområdet har på et senere tidspunkt blitt justert. Fylkesdirektøren har i den forbindelse fått mulighet til å uttale seg om behovet for nye registreringer.

Nærhet til automatisk fredet gravrøys ID 34068

Bestemmelse om inngjerding av kulturminnet under anleggsperioden er lagt inn i bestemmelse 2.8 b.

Det er lagt inn bestemmelse 2.8 a som sikrer varsling ved eventuelle funn i ettertid.

Kommunedirektøren har mottatt rapport fra den arkeologiske registreringen.

06	Marta Elise Håland, 12.11.2024	Journalnr. 24/39598
Oppsummering av merknad:		
<p>Ønsker å beholde eksisterende avkjørsel til eiendom gnr. 77 bnr. 69 direkte ut på Langgata, slik det har vært i 85 år. Årsaken er farligere trafikkmessig å ha avkjørsel i Skulehagen enn det er i Langgata, samt at det er lang avstand fra boligen til avkjørsel i Skulehagen. Skulehagen har allerede kjøring til boliger, storskole, barnehage og fabrikkområde. Merknadshaver henviser til kommunen sitt trafikknotat av 12.09.2024, der flytting av avkjørselen fører til store terrenginngrep og inngrep i hager, mur og boder.</p>		
<p>Det er unødvendig med bredere fortau langs Langgata, noe flere naboer støtter. Årsaken er at det er få som benytter fortauet, da de fleste kjører bil. Dersom fortauet lages bredere, vil det få problemer for inn- og utlasting fra låvedøren til merknadshaver. Dette er vanskelig allerede i dag. Avstanden mellom løen og fortausmuren er 2m og 35 cm, og det blir krevende med inn- og utlasting fra låvedøren dersom avstanden blir 1 m kortere.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Tas delvis til følge.</p>		
<p>Merknadshaver kan fortsatt benytte eksisterende avkjørsel til boligen selv om denne er regulert stengt i plankartet. Det er først når eiendommen blir bygget med flere bygg at avkjørselen må stenges og at avkjørselen blir lagt om fra Skulehagen. Dette følger av rekkefølgekrav 6.1 b. Årsaken til dette er at flere boliger på tomten genererer mer trafikk og må dermed legges om fra en mindre trafikkert veg som Skulehagen. Planen tar sikte for fremtidig utvikling i tettstedet og det er dermed viktig å sette av nok areal til å legge om vegen i fremtiden.</p>		
<p>Bredden på fortauet skal være i tråd med gjeldende krav 2.3.1-3 i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Dette er et skal-krav om minimum 2 m bredde. I tillegg kommer krav 2.3.1-4 med en kantsteinsone på minimum 0,5 m målt fra ytterkant kantstein og inn på fortauet.</p>		

Fortauet er derfor regulert til 2,5 m bredde, som er minimumskravet. I tillegg kommer vegskjæringer fra fortauet (regulert som annen veggrunn – grøntareal) som er terrengutjevning. Kravet til bredde baserer seg ikke på antall personer som benytter fortauet. Det må også presiseres at fortauet benyttes som skoleveg og vil dermed være av særlig viktig funksjon i tettstedet.

07	Ole André Husveg, 13.11.2024	Journalnr. 24/39791
<p>Oppsummering av merknad: Informerer om at det ligger et nedgravd rør for husdyrgjødsel som er koblet på fra Aniksdalvegen 20, som vil komme i konflikt med den nye adkomstgaten. Røret må dermed flyttes og merknadshaver har skissert hvor røret ligger. Denne ønskes flyttet lang vekk fra adkomstgaten, i tilfelle lekkasje. Skissen viser ønsket plassering.</p> <p>Merknadshaver ønsker mulighet for å legge inn rør under adkomstgaten frem til skoletomten for ny barneskole, slik at gjødsel kan spres med slamanlegg på skoletomten til oppdyrking i mellomtiden frem til skolen skal bygges. Skissen viser ønsket plassering av røret.</p> <p>Det ønskes en avkjørsel fra adkomstgaten ut på jordbruksarealet øst for vegen. Ønsket plassering er markert i gult på skissen.</p> <p>Siste innspill er at adkomstgaten blir etablert så sent som mulig i prosessen med tanke på avlingstap. Driften blir påvirket negativt ved avlingstap og vil få følger for fremtidig produksjon.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Tatt til følge.</p> <p>Det nedgravde røret kan komme i konflikt med adkomstgatens langsgående flomgrøft. Røret er regulert med bestemmelse #4 flytting gjødselkum med angitte linjer som forutsatt fjernet. Røret kan etableres på et område utenfor planområdet til områdereguleringsplanen og innenfor grunneiers eiendom. Ny plassering av gjødseluttaket tas som en byggesøknad etter at reguleringsplanen er vedtatt, når den nye adkomstgaten skal etableres. I byggesøknaden kan grunneier vise til hvor kummen skal flyttes til. Det samme gjelder med plasseringen av slamanlegg under adkomstgaten og frem til skoletomten.</p> <p>Avkjørsel til gnr. 79 bnr. 9 fra adkomstgaten er regulert inn i plankartet og opparbeides samtidig med etableringen av den nye adkomstgaten og før ny barneskole på o_UN4 tas i bruk, i tråd med rekkefølgebestemmelse 6.3 a.</p> <p>Det er lagt inn en bestemmelse 2.10 a, som setter krav til at oppstart av anleggsarbeid skal unngås i avlingsperioden. Dersom anleggsarbeidet likevel må startes opp, skal dette skje så sent som mulig i avlingsperioden og skal avtales med grunneier.</p>		

Merknader til justering av plangrensen

Varslingsdato: 16.05.2025

Frist: 13.06.2025

01	Statens vegvesen, 26.05.2025	Journalnr. 25/20226
Oppsummering av merknad:		
Statens vegvesen anser det som positivt at plangrensen utvides for å kunne gi tilstrekkelig areal til nye avkjørsler, frisiktsoner og vegskråninger. De har ellers ingen merknader til den utvidede plangrensen, men påpeker likevel at de kan komme med ytterligere merknader når planforslaget kommer på høring.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Merknaden tas til følge.		

02	Rogaland fylkeskommune, arkeologi, 03.06.2025	Journalnr. 25/21364
Oppsummering av merknad:		
Fylkesdirektøren har vurdert saken som sektormyndighet innenfor kulturvern og med henblikk i automatisk fredede kulturminner. De har ingen merknader til utviding av plangrensen som vist i mottatt kart den 16.05.2025. Ellers viser de til tidligere uttale og minner om kulturminneloven § 8. 2.ledd, som sier at tiltakshaver må varsle kulturminnemyndigheten dersom det dukker opp funn ved gjennomføringen av planen.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas til følge.		
Bestemmelse 2.8 a sikrer varsling og stans i arbeidet, dersom det i forbindelse med utbygging/gravearbeid oppdages automatisk fredede kulturminner som tidligere ikke har vært kjent, jf. kulturminneloven § 8. 2.ledd.		

03	Statsforvalteren i Rogaland, 12.06.2025	Journalnr. 25/22299
Oppsummering av merknad:		
Viser til sin uttale 08.04.2024 om varsel om oppstart til planarbeid og høring av planprogram. Det er positivt å legge til rette for flomtiltak. Etersom disse skal plasseres i jordbruksområde legger merknadshaver til grunn at utvidelsesområdene og konsekvenser for landbruket i en flomsituasjon blir vurdert i konsekvensutredningen. Utover dette har de ingen vesentlige merknader til utvidelsene. Likevel kan de komme med nye og ytterligere merknader til planen når denne blir lagt til offentlig ettersyn.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tatt til følge.		
Konsekvensutredningen tar for seg konsekvensene av å benytte landbruksjord til flomgrøfter. For å håndtere overvann på en rask og trygg måte må det lages åpne og sammenhengende flomgrøfter som flomveg, som leder vannet ut av planområdet. Derfor settes det av areal langs den nye adkomstveien, noe som gjør at grøften kan bygges mer effektivt og med mindre arealbruk. Selv om dette innebærer tap av landbruksjord, er det nødvendig. Uten grøften vil boliger som ligger lavere i terrenget, særlig langs Haugstadvegen, være utsatt for oversvømmelser ved store vannmengder. Flomgrøften sikrer også at overvann ikke renner inn i tettstedet fra nedslagsfeltet nord for Langgata. Flomgrøften sørger for at vannet ledes trygt bort, i stedet for å samle seg i lavpunkter nær bebyggelsen. Kommunedirektøren mener derfor at flomgrøften vil gå foran tapt landbruksjord.		

04	Ole Andre Husveg og Amalie Husveg, 13.06.2025	Journalnr. 25/22399
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver ønsker å klage på foreslåtte justeringer av plangrensen for områderegeringsplanen.</p> <p><u>Grunnlag for klage</u> Plangrensen er utformet slik at dyrket mark reduseres til små arealer som ikke kan opprettholdes til eksisterende landbruk. Det vil gi betydelige utfordringer for effektiv utnyttelse av landbruksarealet, særlig for gnr./bnr. 77/105 og 79/9.</p> <p>Etablering av flomgrøft vil gi vesentlige hindringer, i form av å begrense adkomsten til jordene, samt innebære en økt arbeidsmengde i forbindelse med vedlikehold og drift av arealene. Samlet sett vil dette føre til praktiske og økonomiske konsekvenser.</p> <p><u>Forslag til forbedringer</u> For å optimalisere arealbruken og redusere behovet for åpne flomgrøfter foreslås følgende tiltak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kombinere åpne grøfter med sluker for å redusere arealet til flomgrøfter, samtidig som dreneringskapasiteten opprettholdes. 2) Anbefaler å plassere flomgrøft langs grensen for å bevare mest mulig produktivt landbruksareal. <p>Presiserer at det er sterkt ønskelig å unngå etablering av flomgrøft på dyrket mark. Dersom flomgrøftene kan tas helt ut av planen vil det ivareta bruksverdien for arealet i sin helhet.</p> <p><u>Etablering av veg – Tidsmessig avklaring</u> Etableringen av vegen bør ikke gjennomføres før en endelig beslutning om igangsetting av skolebygget foreligger. Dette sikrer at eksisterende arealer kan utnyttes til dyrking fullt ut så lenge som mulig, for å hindre unødvendige inngrep.</p> <p>Merknadshaver ber kommunen om å revurdere flomgrøftene i planen og ønsker å bli informert om den videre behandlingen av saken. I tillegg ønsker de muligheten til å fremme sine synspunkter muntlig.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Tatt delvis til følge.</p> <p><u>Grunnlag for klage og forslag til forbedringer</u> Kommunedirektøren forstår utfordringene flomgrøftene skaper for effektiv oppdyrking av oppstykkede jordbruksarealer og økonomiske konsekvenser det har for driften for landbruket, særlig for gnr./bnr. 77/105 og 79/9. Samtidig må overvannshåndteringen i området overholdes. I 3-trinnstrategien for håndtering av overvann skal det i siste ledd legges til rette for trygge flomveger som ledes ut av området. Til dette er det i hovedsak valgt å benytte åpne flomgrøfter i planen, for å lede vekk store vannmengder på kort tid ut av planområdet og hindre at det renner inn i bebyggelsen i tettstedet. Åpne overvannsløsninger er lettere å vedlikeholde og de kan kontrolleres visuelt. I tillegg har de kapasitet til å lede en 200-årsflom ut av området på en raskere og trygg måte. Rørløsninger kan settes ut av spill eller ikke få utnyttet full kapasitet, eksempelvis på grunn av tette sluk eller rister. I den forbindelse vil løsningen basere seg på helning i terrenget og at flomgrøften holdes mest mulig åpen. For ytterligere beskrivelse se planbeskrivelsen kap. 5.13. Det er valgt to ulike løsninger for flomgrøft. Merknadshaver vil bli orientert med brev når forslagene legges ut til høring og offentlig ettersyn, og vil få mulighet til å gi innspill til begge forslagene.</p>		

Etablering av veg – Tidsmessig avklaring

Enig med merknadshaver om at etableringen av adkomstgaten ikke skal etableres før det er igangsettelsestillatelse om å bygge ny barneskole på undervisningsformålet o_UN4. Rekkefølgebestemmelse 6.2 c sikrer dette.

Merknadshaver har blitt orientert muntlig flere ganger underveis i planprosessen. Det vil også være mulig å fremme sine synspunkter under informasjonsmøte som vil avholdes på et senere tidspunkt.

05	Norges vassdrags- og energidirektorat, 13.06.2025	Journalnr. 25/22438
Oppsummering av merknad: Innspillet datert 21.03.2025 vil så langt de er aktuelle, også gjelde for de utvidede arealene. NVE anser det som positivt at kommunen har en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp hvor sikkerhet mot flom og overvann blir ivaretatt.		
Kommunedirektørens kommentar: Tas til følge.		
Innspillet datert 21.03.2025 er kommentert ut i dette merknadsheftet. Se merknad 10 under kapittelet «Merknader til varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram».		

Merknader til høring og offentlig ettersyn

Varslingsdato: 23.09.2025

Frist: 14.11.2025

01	Morene Produkter AS 23.09.2025	Journalnr. 25/33455
Oppsummering av merknad:		
<p>Det ligger flere bedrifter som benytter Industrigata. Bedriftene har mye tungtrafikk (lastebiler, trailere, containerbiler osv.) til og fra bedriftene på denne vegen. Samtidig benyttes vegen av Vigrestad barnehage og folk til og fra Vigrestad idrettsklubb. Blandingen av tungtrafikk og myke trafikanter er uheldig og antas å øke når ny skole etableres. Folk tar raskeste veg. Merknadshaver ønsker å gjøre kommunedirektøren oppmerksom på at det er mange myke trafikanter som bruker Industrigata. Dette bør søkes redusert, ikke økt, etter at ny skole etableres.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Tas til følge.</p> <p>Kommunedirektøren er klar over at en kombinasjon av myke trafikanter og tungtrafikk på Industrigata er uheldig. Samtidig påpeker blant annet trafikkanalysen at det vil være myke trafikanter som benytter vegen, da den for noen vil være raskeste veg. Trafikkanalysen presiserer derfor at det må lages en separat løsning for myke trafikanter i form av fortau. Dette er regulert inn i planen mot Vigrestad idrettsklubb. Det er også lagt inn flere gang-/sykkelforbindelser flere steder i området som vil bli opparbeidet i forbindelse med etableringen av ny barneskole. Forhåpentligvis blir disse mer attraktiv for myke trafikanter å benytte.</p>		
02	Skulesjef i Hå kommune 25.09.2025	Journalnr. 25/33558
Oppsummering av merknad:		
<p>Rektor ved Vigrestad skule har kommet med innspillet. Personalet på Vigrestad skule ønsker mest mulig trafikksikkerhet for elever på skolen. Alternativ 1B med snulomme gir mindre trafikkflyt og sikkerhet enn det alternativ 1A gjør.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Merknaden tas til orientering.</p>		
03	Vigrestad Eiendom, 29.09.2025	Journalnr. 25/34056
Oppsummering av merknad:		
<p>Merknadshaver har spørsmål til planbestemmelse 6.3. a. og lurer på om det er kommunen som tar kostanden for å opparbeide grøntareal langs deres eiendom.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Krysset (Skulehagen x Rundvegen) blir oppgradert i forbindelse med byggingen av den nye barneskolen på Vigrestad, i tråd med rekkefølgekravet 6.3 a. Det vil være kommunen som påtar seg disse kostnadene til opparbeidelse, som et trafikksikkerhetstiltak til etableringen av ny barneskole.</p>		
04	Elektrofag Jæren AS, 03.10.2025	Journalnr. 25/34515
Oppsummering av merknad:		
<p>Ønsker ikke at forslutte deleøyer i krysset mellom Rundvegen x Haugstadvegen og Haugstadvegen x Industrigata skal bygges med kantstein. Disse må fjernes. Kontaktinformasjon er lagt ved i innspillet med en oppfordring om å ringe merknadshaver.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		

Tatt til følge.

Som oppfordret i innspillet har kommunedirektøren vært i kontakt med merknadshaver på telefon. Merknadshaver mener deleøyene er svært uheldig for tunge og store kjøretøy som skal inn og ut fra industriområdet i planen. Fysiske deleøyer hindrer kjøretøy fra å komme til og fra industriområdet. Bestemmelse 3.2.6 er derfor endret med en presisering om at o_AVT3-o_AVT5 (de to nevnte kryssene) kun skal ha oppmerkede deleøyer.

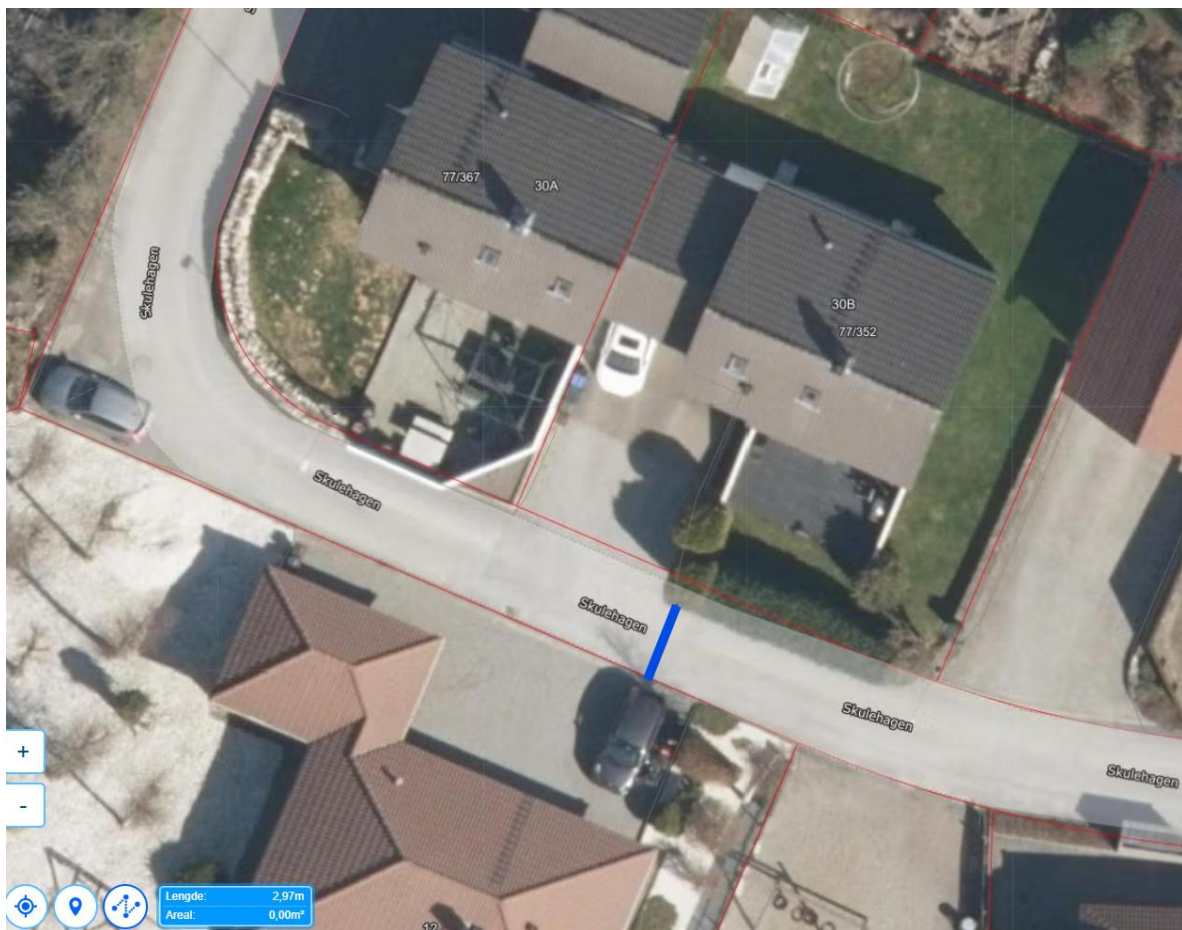
05	Stavnem & Vigrestad AS v/Atle Vold, 22.10.2025	Journalnr. 25/36153
Oppsummering av merknad:		
Merknadshaver har en forventning om at deleøy mellom Industrigata x Haugstadvegen og Haugstadvegen x Rundvegen bare merkes med maling. Ønsker ikke at deleøyene blir opphøyet som i Rundvegen x Langgata.		
Stavnem & Vigrestad AS leverer blant annet gittersperr med lengde på mellom 15 og 35m flere ganger i året. Opphøyet deleøy vil føre til at lange transporter ikke kan bruke Industrigata lengre. Dette fører til at bedriften ikke kan levere i fremtiden, noe som er katastrofalt for videre drift av bedriften. Mener at flere bedrifter i industriområdet har samme utfordring dersom deleøyene blir fysisk opparbeidet.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tatt til følge.		
Se kommunedirektørens kommentar i merknad 04 fra Elektrofag Jæren AS (bedrift i samme industriområde), som påpeker samme utfordring.		

06	Naboer i Skulehagen, v/Reidar Klausen, 20.10.2025	Journalnr. 25/36509
Oppsummering av merknad:		
Merknaden er sendt inn som et samlet innspill med flere undertegnede naboer i Skulehagen.		
I felt B2 er det planlagt at boligområdet skal fortettes med minst 3,5 boenheter per dekar. Boligområdet skal benytte Skulehagen som kjøreveg. Naboer i Skulehagen er kjent med at det i tidligere reguleringsplan (innenfor felt B2) er regulert inn 4 tomter, utover de to som står i kartet. Skulehagen er ikke dimensjonert for mer trafikk enn det som er i dag. KV22 er smal med plass til en bil i bredden og det er problemer med møtende trafikk som må rygge eller kjøre inn på andres eiendommer. En møtelomme kunne løst noe av dagens situasjon, men ikke ved økt trafikkmengde.		
KV22 blir brukt av flere barn, blant annet til lek. Det er også mange som benytter vegen for å komme seg til lekeplassen langs vegen, blant annet Vigrestad barnehage. Slik trafikksituasjonen er i dag skaper dette uro og bekymringer.		
Det er også en allerede vanskelig trafikksituasjon i KV21 og KV29. Det er allerede trafikkutfordringer med trafikken til og fra barnehagen, samt parkeringsplassen til storskulen. Disse var ikke en del av reguleringsplanen da boligområdet ble etablert. Flere nye boenheter i den smaleste delen av Skulehagen vil gjøre situasjonen enda verre. Dersom planen blir vedtatt vil tallet på boenheter langs kjørevegen nærmest doble seg. Skal reguleringsplanen endre dette, må også utkjøringsløsningen endres, enten til Rundvegen eller Langgata. Kommunen må forholde seg til opprinnelig reguleringsplan.		

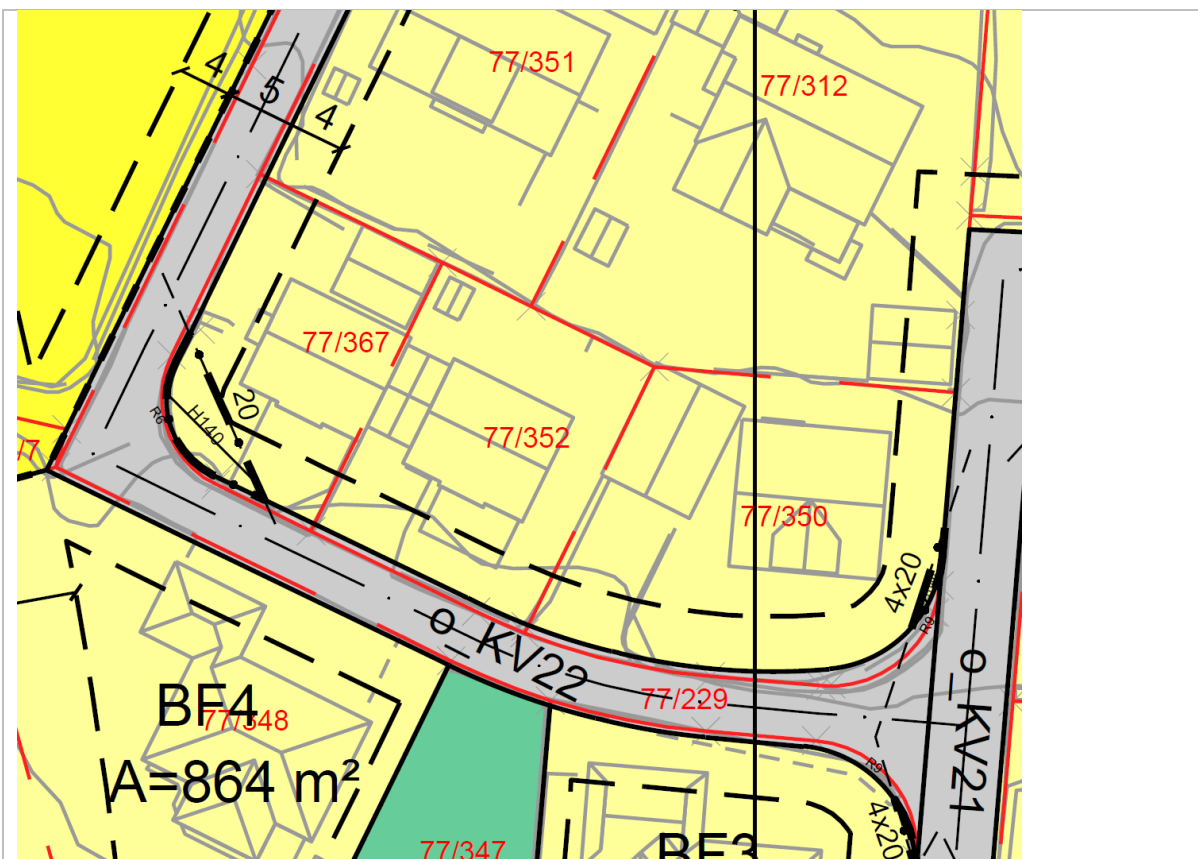
Merknadshavere oppfordrer til slutt kommunen om å komme på befaring og se hvor smal avstikkeren av Skulehagen er, og gjerne hilse på barna som leker i gaten.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas delvis til følge.



Kommunedirektøren har sjekket bredden på Skulehagen slik eksisterende situasjon er i dag. Selv om eksisterende kjøreveg er regulert til 4m bredde i gjeldende reguleringsplan (planID 970), varierer eksisterende bredde på vegen i stor grad. På det smaleste er vegen 3 meter som vist på bildet ovenfor. Kommunedirektøren forstår at det kun er plass til en bil i bredden i disse områdene.



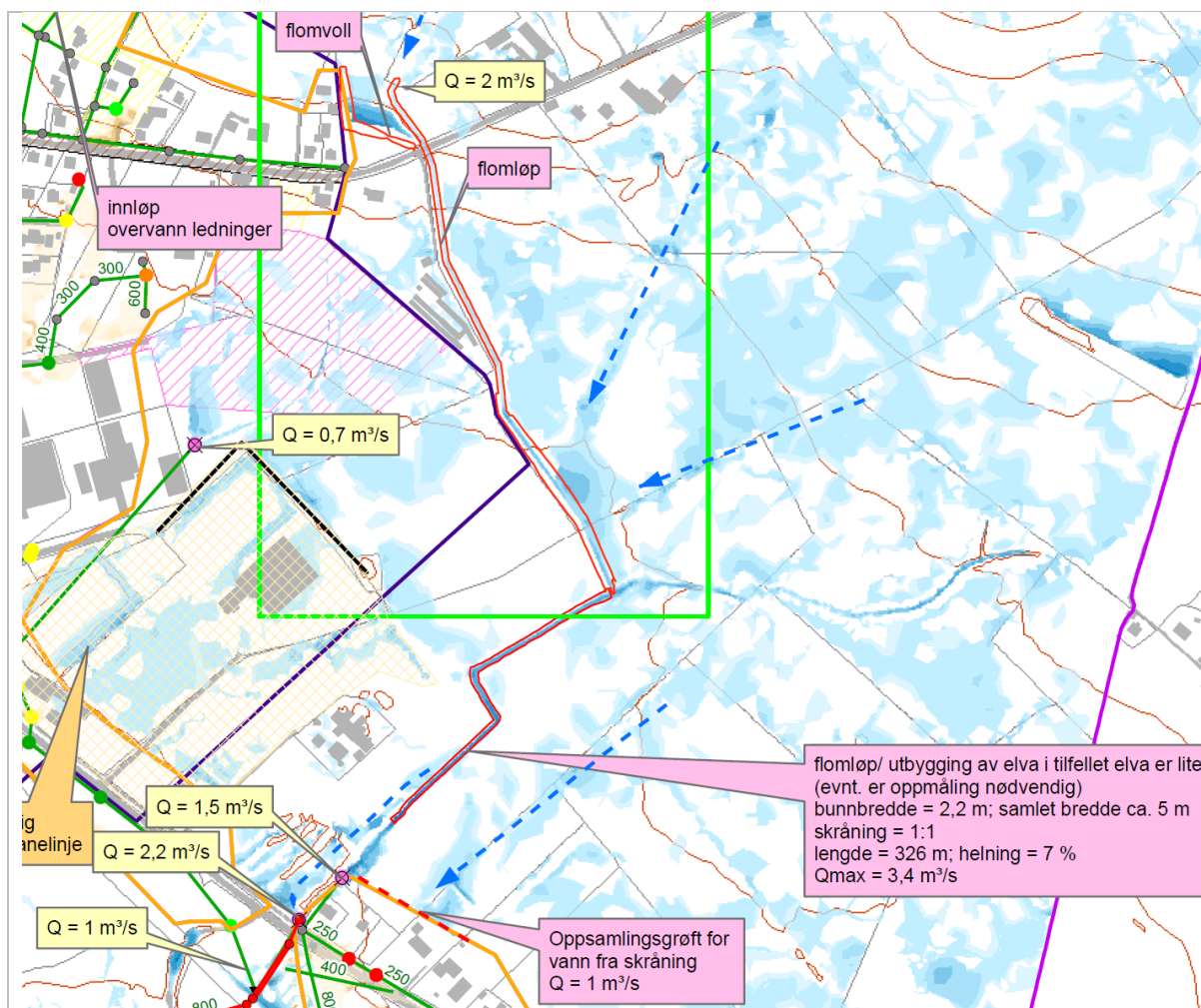
Med en økning til 5 meter bredde på vegen, som forslått i planforslaget til områderegeringsplanen og som vist på bildet ovenfor (røde linjer på bildet er omtrent der vegen går i dag), får man plass til møtende trafikk. Det er også i tråd med kravet til offentlige veger i kommuneplanen. Det vil være økt bredde på begge sider av vegen. Siktlinjene er i henhold til krav og det gir optimal sikt dersom disse overholdes.

I trafikkanalysen er det vurdert ulike scenarior for kjøreveger. I analysen fremkommer det at utkjørsel til Langgata er svært uheldig. Anbefalingen er å rute det gjennom Skulehagen, på lik linje med den gjeldende reguleringsplanen. Dette videreføres.

07	Boncho Ivanov, 23.10.2025	Journalnr. 25/36773
Oppsummering av merknad:		
Ønsker ikke å være en del av utviklingsområdet felt B2 i planen. Ber om at tomten hans, Langgata 83, blir videreført som frittliggende småhusbebyggelse i planen.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas ikke til følge.		
Statsforvalteren i Rogaland har kommet med krav om enda høyere utnyttelsesgrad på felt B2, enn det som ble fremlagt ved førstegangsbehandlingen av planen. For å oppnå denne fortetningsgraden må eiendommen til Langgata 83 inngå som en del av felt B2.		
Kommunedirektøren har i tillegg vurdert rekkefølgekravene som står på felt B2. Kostnadene knyttet til rekkefølgekravene ved å lage detaljreguleringsplan, senke deler av Skulehagen og opparbeide kjørevegen o_KV22 og KV23 er betydelig og bør fordeles på flere boenheter. Samtidig har kommunedirektøren vurdert kapasiteten på Skulehagen kjøreveg i tråd med fortetningskravet i felt B2. En 5 meter bred veg vil kunne ha nok kapasitet til de nye boenhetene i felt B2.		

08	Skulehagen vellag v/ Reidar Klausen, 03.11.2025	Journalnr. 25/37527
Oppsummering av merknad:		
<p>Takker for informasjonsmøtet på Vigrestad idrettsklubb, med ryddig og fin framlegging av områderegeringsplanen og konstruktiv samtale etter møtet. Campus Vigrestad blir et flott område når det står ferdig.</p> <p>Takker for at kommunen har tatt hensyn til Skulehagens vellag forslag om klatrefritt gjerde mellom fortau og Rundvegen, som vil hindre mange fotgjengere fra å krysse veien og lede til undergangene, som vil bedre trafikksikkerheten noe. Gjerdet må være så langt at det ikke er attraktivt å gå rundt det. Det regulerte gjerdet er for kort. Derfor foreslår vellaget at sikringsgjerdet blir forlenget fra innkjøringen til Aarsland møbelfabrikk og minst til undergangen opp mot Langgata. For å hindre at fotgjengere benytter en «lokal liten snarvei» ovenfor undergangen, bør gjerdet gå litt lengre nord for undergangen.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Tas til følge.</p> <p>Takker for fin tilbakemelding på informasjonsmøtet og for samtale etter møtet. Vi setter pris på at dere deler lokalkunnskapen med oss slik at vi kan ta tak i trafikksikkerheten i området.</p> <p>Ledegjerdet er nå forlenget i plankartet. Ledegjerdet går fra Aarsland møbelfabrikk til sin innkjørsel i sør og frem til et stykke nord for undergangen ved Langgata.</p>		

09	Amalie og Ole André Husveg, 03.11.2025	Journalnr. 25/37528
Oppsummering av merknad:		
<p>Flomgrøftene medfører utfordringer for fremtidig drift og vedlikehold av matjord. Særlig bekymring knyttet til potensiell avrenning og økt forekomst av ugress som ikke kan bekjempes med sprøytemidler. Terrenget heller naturlig bort fra det planlagte skoleområdet.</p> <p>Sist flomhendelse var det problemer med overvann ved eksisterende avløpssystem som er underdimensjonert. Utbedring må gjennomføres først. Vannet må ledes bort på en effektiv måte, ikke ved å etablere store, unødvendige grøfter som ikke har noe reell funksjon.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Kommunedirektøren forstår det er bekymringer knyttet til drift og vedlikehold av matjord. Flomgrøftene er derfor plassert inntil adkomstvegen og følger naturlig fall i terrenget. Dette hindrer at resterende jordstykke på gnr. 79/9 blir delt opp på tvers slik det før var planlagt etter utredningene fra Dr. Blasy - Dr. Øverland i 2015 (se vedlagt overvannsrapport s.13):</p>		



Angående ugress forekommer dette mest når det er næringsrik jord, ofte i områder der det blir gjødslet. For å unngå ugress oppstår langs flomgrøftene vil det være et krav om en vegetasjonssone på minimum 2 meter mellom grøft og dyrket jord, i kombinasjon med buskvegetasjon og steinsetting mot dyrket jord. Lave busker holder ugress nede, samtidig som vegetasjonen ikke trengs å klippes. Flomgrøftene må prosjekteres for å ta hensyn til både flom og miljø. Kommunedirektøren forslår derfor å legge inn en bestemmelse i 4.3 c) med en presisering om at «Flomgrøften H410_2 skal prosjekteres slik at det tas hensyn til både flom og miljø».

Terrenget heller inn i planområdet i nordlig del. Med den regulerte flomgrøften vil nedbørsfeltet ledes om slik at vannmengdene i stedet renner på utsiden av veggen og bort fra tettstedets bebyggelse. Videre må vannmengdene ledes sammenhengende nedover til trygg avledning under Haugstadvegen ved eksisterende kulvert. Den avskjærende grøften vil samtidig fange opp nedbørsmengden som renner mot bebyggelsen langs Haugstadvegen, for å unngå vanninntrenging i kjelleren til boligene.

Det er riktig at eksisterende kulvert med tilhørende rør ikke er dimensjonert til å lede unna de store nedbørsmengdene. Særlig en 200-årsflom vil oversvømme området ved kulverten. Det er planlagt å oppgradere rørene fra Ø200 og Ø400 til minimum 2xØ1000. Dette vil sammen med flomgrøftene lede store vannmengder effektivt ut av området og hindre at de samler seg opp ved bebyggelsen. Endelig dimensjon på rørene blir avklart i prosjekteringsfasen.

10	Bane NOR, 05.11.2025	Journalnr. 25/37855
<p>Oppsummering av merknad: Bane NOR har innsigelse til planens manglende ivaretagelse av overvann mot jernbanen nedstrøms planområdet, med hjemmel i pbl § 5.4. Det mangler utredning av konsekvenser for jernbanen og eventuelle rekkefølgebestemmelser for å kompensere for økt risiko for jernbanen. Overvannsrapporten må oppdateres med tilstrekkelige vurderinger og at nødvendige tiltak sikres gjennomført som ledd i planen.</p> <p>Planen omfatter nye flomgrøfter og overvannshåndtering som vil samle og lede vannet i retning mot jernbanen. Bane NOR har stikkrenner under jernbanen utenfor planområdet. I overvannsrapporten fremkommer det økt tilrenning til stikkrennen, uten at det er vurdert om eksisterende stikkrenner under jernbanen har kapasitet til å ta imot den økte tilførselen. Det er ikke planlagt tiltak som fordrøyer vannet når det renner mot jernbanen. Det kan gi store vannmengder mot jernbanens fylling og stikkrenner. Vannmengdene er ikke beregnet.</p> <p>Dersom stikkrennen til jernbanen ikke har kapasitet til å drenere tilførselen av vann, vil dette kunne skade jernbanestrukturen. Det medfører økt vedlikeholdsbehov og økte kostnader for Bane NOR, og i ytterste konsekvens medføre at togtrafikken stanses. Bane NOR ser en økt utfordring av økte vannmengder mot jernbanen som følge av nye harde flater og endring av vannveger oppstrøms jernbanen. Klimaendringene forsterker utfordringene. Dette påvirker jernbanens driftsstabilitet og sikkerhet negativt.</p> <p>Det må fremlegges dokumentasjon på hvordan vannet skal fordrøyes før det når jernbanen. Dersom tilførselen er forskjellig i de forskjellige alternativene må de forskjellige alternativene og konsekvensene av dem beregnes. Da kan Bane NOR vurdere om tiltakene kan aksepteres.</p> <p>Stikkrennens dimensjon som er oppgitt i overvannsrapporten er feil. Det er også ukjent tilstand på stikkrennen og hvor mye av beregnet kapasitet som er tilgjengelig.</p> <p>Bane NOR gjør oppmerksom på at det må søkes om tillatelse etter jernbaneloven § 10 for tiltak nærmere jernbanen enn 30 meter.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Tas til følge.</p> <p>Det er utført innmåling av alle stikkrenner under jernbanen, utført januar 2026. Overvannsrapporten har blitt oppdatert i tråd med de nye innmålingene. Vannmengdene både før og etter tiltakene i planen er beregnet. Konklusjonen i rapporten viser at stikkrennene under jernbanen har nok kapasitet til å håndtere en 200-årsflomhendelse dersom overvannsrørene nedstrøms flomgrøftene oppdimensjoneres. Det er derfor lagt inn flere rekkefølgekrav som sikrer oppdimensjonering av overvannsrørene samtidig som flomgrøftene etaleres. I tillegg er det lagt til bestemmelser tilhørende flomgrøftene punkt 4.3 d) og e), som sikrer at overvannet ledes bort fra jernbaneinfrastrukturen. Punkt 4.3 f) sikrer at overvannstiltak nærmere enn 30 meter fra jernbanen skal skje i dialog med Bane NOR og i tråd med jernbaneloven.</p> <p>Etter innspillene fra planforslaget er det konkludert med å kun gå videre med ett alternativ for flomgrøft, alternativ A med en liten forkortning på avskjærende grøft ved den nye barneskolen. Årsaken er at alternativ B ikke ivaretar hensyn til flom i like stor grad som alternativ A. Løsningen i flomgrøft alternativ B kan påføre tilstøtende terreng og bebyggelse langs Haugstadvegen økt fare for skade eller vesentlig ulempe.</p>		

11	Statsforvalteren i Rogaland, 06.11.2025	Journalnr. 25/37974
<p>Oppsummering av merknad: Planen følger ikke opp nasjonale og regionale føringer for arealplanleggingen. Statsforvalteren fremmer innsigelse til planen basert på:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Lav utnyttelse, parkeringsløsning og for høy parkeringsdekning innenfor boligområde B1 og B2. 2) Endret risiko for arealer utenfor planområdet er ikke tilstrekkelig vurdert i ROS-analysen. Det er ikke tilstrekkelig dokumentert/analysert om kritisk infrastruktur nedstrøms blir berørt av endringene i overvannshåndteringen for planområdet, og nødvendige avbøtende tiltak må inn i bestemmelsene. <p><u>Uttalelse til varsel om oppstart og planprogram</u> Statsforvalteren i Rogaland la vekt på at følgende hensyn måtte jobbes med i det videre planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arealeffektive løsninger av hensyn til jordvern. - Konsekvensene av en rekke fuglearter med sitt leveområde innenfor planområdet må vurderes. - Barnehage- og skoleområdet må sikres tilstrekkelig plass til uteområder med god kvalitet. - Trafikksikkerhet og flom pekte Statsforvalteren på særlig viktige risiko- og sårbarhetstema å utrede, og at avbøtende tiltak må sikres i plankartet. <p><u>Utdanning</u> Det er positivt at planen viser til anbefalinger om uteområder for både skole og barnehage. Dette vil bidra til å sikre barn og unge gode uteområder.</p> <p><u>Utnyttelsesgrad</u> Store deler av planområdet er bebygd: industri, idrett, undervisning, barnehage og frittliggende småhusbebyggelse. Planen viderefører arealformålet for disse områdene. Nye formål i området: barneskole, vegareal, parkering og to nye boligområder (B1 og B2) med krav om detaljregulering.</p> <p>På grunn av kort veg til jernbanestasjon og Vigrestad sentrum, samt barnehage, skole og idrettsområde bør området ha en god utnyttelse med høy boligtetthet. Utbyggingen må være arealeffektiv, for å redusere arealbruken og bevare jordbruksareal. Planen legger opp til å bygge på innmarksbeite og fulldyrket jord av svært god kvalitet.</p> <p>I BF-feltene (frittliggende småhusbebyggelse) gir Statsforvalteren faglig råd om at bestemmelsene i større grad må legge til rette for bedre arealutnyttelse i de allerede utbygde boligområdene. I kommuneplanen er utnyttelsesgraden for Vigrestad på 70-200% BRA eller minimum 4,5 boenheter per dekar.</p> <p>Feltene B1 og B2 benyttes i dag til jordbruk med svært god jordkvalitet. Planområdet er utenfor kjerneområde for landbruk/langsiktig grense for landbruk. Det er likevel viktig å skjerpe jordvernet, ettersom jordbruksareal er viktig i beredskapssammenheng og jordbruksarealene i Hå står i en særstilling nasjonalt med hensyn til jordkvalitet. Derfor er det svært viktig å legge opp til en særlig høy utnyttelsesgrad i prosjekter der det bygges ned matjord og kommunene må bidra til at det nasjonale jordvernmålet blir nådd.</p> <p>Felt B2 ligger i en avstand på 500-600m fra jernbanen, sentralt i Vigrestad med kort avstand til dagens og fremtidige skole og sentrumsområde. Beliggenheten til B2 er så sentralt på Vigrestad at utnyttelsen må være betydelig høyere enn nedre sjikt i kommuneplanen, minimum 100% BRA. Felt B1 ligger litt over 900m fra jernbanen. I tråd med områdets sentrale plassering og hensyn til jordvern må utnyttelsen her være</p>		

betydelig høyere enn minstekravet i kommuneplanen og minimum 80 % BRA. Utnyttelsen på felt B1 og B2 er ikke tilstrekkelig og fremmer derfor **innsigelse** til utnyttelsesgraden med bakgrunn i kommuneplan, statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet pkt. 3.1 og 4.1 og jordvernrunskriv M-1/2025.

Parkering

Det er uheldig at det legges opp til en høyere parkeringsnorm på BF-feltene enn i RPJSR selv om områdene allerede er bebygde. Med kort avstand til togstasjon, skole, barnehage og sentrum er området egnet for lavere parkeringsdekning. **Faglig råd** er derfor å sette ned parkeringsdekningen til 1,8 per boenhet i tråd med regionalplanen.

For områdene B1 og B2 har Statsforvalteren **innsigelse** til at planen ikke antyder hva antall parkeringsplasser kan bli, med bakgrunn statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4. Antall parkeringsplasser vil avhenge av type bebyggelse som kommer, noe detaljreguleringsplanen vil avklare senere.

Bestemmelsene er heller ikke klare på hvordan parkeringsplassene skal etableres og bør sees i sammenheng om parkeringen kan løses i fellesanlegg. Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til parkering på egen tomt på bakkeplan som ikke bygger opp under effektiv arealutnyttelse med bakgrunn i kommuneplan, statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet pkt. 3.1 og 4.1 og jordvernrunskriv M-1/2025.

Foreslått parkeringsdekning og lokalisering er i konflikt med nasjonale og regionale føringer og må strammes opp.

Samfunnssikkerhet

Statsforvalteren mener kommunen har gjort et bra arbeid for å kartlegge flom- og overvannsproblematikk i området, og at en grundig ROS-analyse er utarbeidet. ROS-analysen mangler likevel risiko for områder utenfor planområdet, i dette tilfellet mot jernbanen. Dersom flomvannet ledes i retning jernbanen må de komme tydelig frem i ROS-analyse og bestemmelsene hva som må på plass for at ikke risiko og ulempe øker for kritisk infrastruktur som jernbanen. Overvannet må ledes helt frem til trygg resipient for å ikke øke risikoen for naboer. Dersom det er utskiftning/oppdimensjonering av rør under jernbanen som må gjøres, må dette komme tydeligere frem i planen, og stilles krav om. Derfor fremmer Statsforvalteren **innsigelse** til planen.

Alternativ 1A og 1B

Ut fra plandokumentene mener Statsforvalteren at alternativ 1A gir den beste løsningen med hensyn på flomsikring. Selv om løsningen fører til noe mer tap av jordbruksareal, vurderer Statsforvalteren at alternativet samlet sett gir den beste løsningen når området skal bygges ut.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas delvis til følge.

Utnyttelsesgrad

Kommunedirektøren henviser til [USAM-sak 020/25](#) i møte 13.03.2025 om prinsipp for fortetting i utbygde områder med frittliggende småhusbebyggelse i kommunen. Prinsippet gjelder også for Skulehagen, da dette er et bebygd boligområde. Prinsippet vil bidra til en likebehandling i hele kommunen og er med på å gjøre det enklere å fortette i eksisterende boligområde. Samtidig legger det opp til at eiendommer som er større enn 1200 m² må planlegges samlet og det vil da slå inn krav om tetthet gjennom krav til en detaljreguleringsplan. Begge deler sikrer fortetting i eksisterende boligområde.

Hå kommune ønsker å løse innsigelsen på felt B1 og B2 ved å øke utnyttelsen med minimum 80 % BRA i B1 og minimum 100% BRA i B2. Endringen er gjort i bestemmelse 3.1.1 e). I bestemmelsene blir 3,5 boenhet per dekar i tillegg videreført.

Parkering

Hå kommuneplan 2024-20236 er nyere enn regionalplanen. Kommuneplanen gjelder derfor over regionalplanen. Bestemmelsene settes i tråd med kommuneplanens bestemmelser på maksimum 2,1 parkeringsplasser per boenhet.

For å løse innsigelsene knyttet til parkering endres bestemmelsene i felt B1 og B2 ved å ikke omtale antall parkeringsplasser og ta bort bestemmelse om garasje (utforming tas ut av planen). Bestemmelse 3.1.1. j) utgår derfor. Antall parkeringsplasser og hvordan parkeringen skal skje vil være et tema i detaljreguleringen i sammenheng med boligtypologi og utnyttelsesgrad som blir vurdert.

Samfunnssikkerhet

Planen tydeliggjør og avdekker hvilke tiltak som må på plass for å sikre at tilført avrenning ikke gir økt ulempe for jernbanen. Nye innmålinger av stikkrennene under jernbanen viser at de har nok kapasitet til å lede vekk overvann under jernbanen. Dette er så lenge tilhørende overvannsrør oppdimensjoneres for å håndtere minimum 200-års flomhendelse, inkludert klimatillegg, for å hindre oppstuvning. ROS-analysen har blitt oppdatert med hensyn til økt avrenning mot jernbanen og kommet frem til at det må sikres rekkefølgekrav for at overvannsrørene nedstrøms flomgrøftene må oppdimensjoneres for å håndtere minimum 200-års flomhendelse. Det er lagt inn rekkefølgekrav i bestemmelsene som sikrer oppdimensjonering av overvannsrørene samtidig som flomgrøftene etableres. Det er det lagt inn bestemmelser i punkt 4.3 for å ivareta flom og sikre at konsekvenser for jernbanen reduseres. Beregningen av vannmengdene, kapasiteten på overvannsrørene og innmåling av stikkrenner under jernbanen er nærmere beskrevet i oppdatert overvannsrapport.

Alternativ 1A og 1B

Tas til følge.

Alternativ 1B til flomgrøft utgår, da det ikke ivaretar hensyn til flomsikring. Alternativ 1A blir dermed eneste alternativet til flomgrøft.

12	Norges vassdrags- og energidirektorat, 10.11.2025	Journalnr. 25/38229
Oppsummering av merknad:		
NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og regionale interesser innen saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft, skal tas hensyn til i arealplaner etter plan- og bygningsloven.		
<u>Overvann</u>		
Planen legger frem til alternative plankart og planbestemmelser (alternativ 1A og alternativ 1B), der forskjellene er byggetrinn av ny adkomstgate og utforming av flomgrøft. De legger til grunn at konsulenter som utfører fagrapporter/fagutredninger har gode kvalitetssikringsrutiner. NVE anbefaler alternativ 1A som den beste løsningen for å ivareta sikkerhet mot fare og skade fra overvann.		
NVE gir faglig råd om at det må fremgå av planen i alternativ 1A om tilstøtende terreng utsettes for økt fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av flomgrøfter som leder		

overvann under jernbanen.

I planalternativ 1B er flomgrøften mindre åpen enn i alternativ 1A. Løsningen kan påføre tilstøtende terreng og bebyggelse langs Haugstadvegen økt fare for skade eller vesentlig ulempe. En slik løsning er i strid med TEK17 § 7-1 andre ledd.

NVE legger til ytterligere informasjon og påpeker at nye registreringer for naturfare må meldes inn til NVE/geotekniske undersøkelser til NGU via NADAG.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til følge.

Overvann:

Alternativ 1A legges til grunn som eneste alternativ i planen, men med en kortere avskjærende flomgrøft. En kortere flomgrøft vil likevel ta bort de største vannmengdene. Løsningen i alternativ 1B er i strid med TEK17 § 7-1 og velges derfor bort.

Overvannsrapporten har blitt oppdatert med beregninger av nye tilførte vannmengder, kapasitet på overvannsrørene og innmåling av stikkrenner under jernbanen. Det er lagt inn nye rekkefølgekrav og bestemmelse 4.3 som sikrer at overvannsrørene oppdimensjoneres for å kunne lede vekk overvann vekk fra jernbaneinfrastrukturen og videre til trygg resipient. Dette sikrer at tilført avrenning ikke er til fare eller skade for tilstøtende terreng.

13	Magne Skibstad, 10.11.2025	Journalnr. 25/38236
<p>Oppsummering av merknad:</p>		
<p>Stiller seg undrende om å ikke ha blitt informert om at areal på hans eiendom (Langgata 106) blir brukt til ny gang-/sykkelveg og avkjørsel til nabo tett opp mot huset sitt. I tillegg kommer det en fotgjengerovergang over fartshumpen rett utenfor stue- og soveromsvinduene. Merknadshaver ønsker ikke å avstå jord til dette. Lurer også på hvor mye areal han må avstå.</p>		
<p>I starten av 2000-tallet ble ca. 60 m² av tomten tatt for å etablere en miljøgate i Langgata. Forstår derfor ikke hvorfor han må avstå mer areal, da det fører til ulempe i form av gang- og sykkelveg/kjøreveg kommer nærmere huset hans. Mener administrasjonen og politikerne må gå i dialog med Rogaland fylkeskommune for å finne andre løsninger.</p>		
<p>Dersom den planlagte vegen etableres og det likevel skal tas jord, må det vurderes å heller ta litt fra Langgata 101 som har stuevindue vendt bort fra veien, og heller la merknadshavers tomt mot veien beholdes. Merknadshaver ønsker ikke at det ødelegges mer av eiendommen enn det sin farfar fikk av sin mor på 1940-tallet. Fortau/kjøreveg ønskes ikke utenfor hans tomt. Fortauet må stoppe nedenfor utkjøringen fra Langgata 102 og det må etableres fotgjengerovergang nedenfor denne utkjøringen. Det blir mer trafiksikkert å legge fotgjengerfeltet her med tanke på sikt og avkjørsler. De fleste benytter fortauet på sørsiden av Langgata, ikke det som går forbi hans tomt. Syklister som kommer fra Aniksdalvegen kommer i stor fart ned bakken og fortsetter nedover Langgata uten å bruke fortauet.</p>		
<p>Merknadshaver mener at administrasjonen burde vært og snakket med de som bor i området personlig, om hva de opplever og erfaringene deres, og eventuelt hva vi kunne kommet med av forslag til løsning.</p>		
<p>Med tanke på støynivået er det ikke akseptabelt å etablere fortau/kjøreveg enda nærmere huset hans, uten å ha skikkelig vurdert støynivået. Både stue og soveromsvindu er vendt</p>		

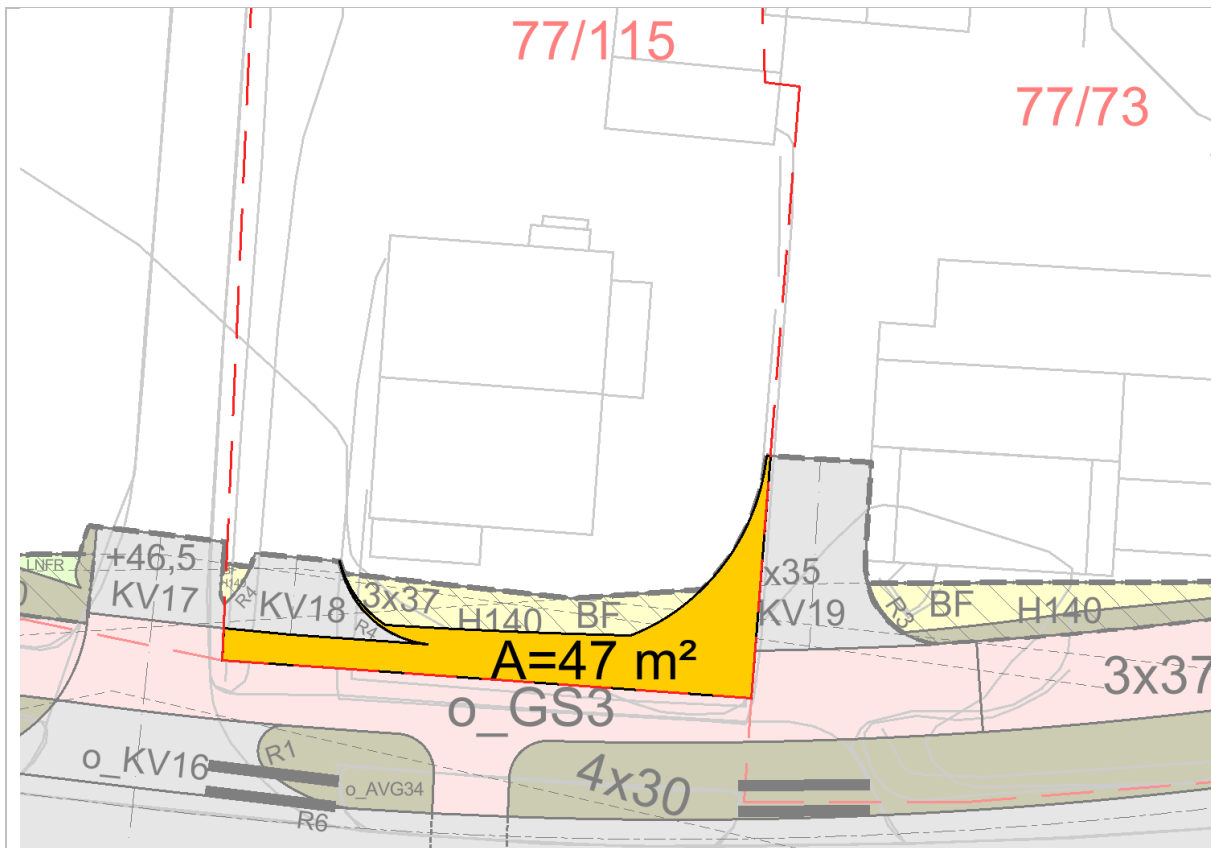
mot Langgata, samt en altan som vil bli utsatt for ytterligere støy og vegstøy. Støyen her er allerede høy. Da fartshumpen utenfor hans eiendom ble etablert, økte også støyen. Merknadshaver viser også til Brekke & Strand sin støyrappport som viser at boligene som grenser mot ny adkomstgate/kryss vil få en endring i støynivået.

Det skrives om at det ikke går an å flomsikre uten å ha den planlagte vegen helt ført opp mot Langgata, noe merknadshaver ikke kan forstå. Merknadshaver mener at vegen ikke bør gå helt opp til Langgata. Det er bedre å bygge veg fra Haugstadvegen opp til idrettsområdet og den nye skolen og la det være slik i noen år. Da kan man vurdere om det er behov for veg helt opp til Langgata. Det er ingen hensikt å ta ifra jord og eiendom fra folk dersom vegen blir lite brukt. De fleste som skal slippe av elever ved den nye skolen kommer fra Stokkalandsmarka eller fra feltet ved Vigrestad. Disse vil selvsagt snu og kjøre ned igjen mot Haugstadvegen, og ikke omvegen om Langgata over alle fartshumpene der. Dersom vegen ikke bygges helt opp får Langgata 111 få lov til å stå og merknadshaver slipper å miste mer jord til ingen nytte.

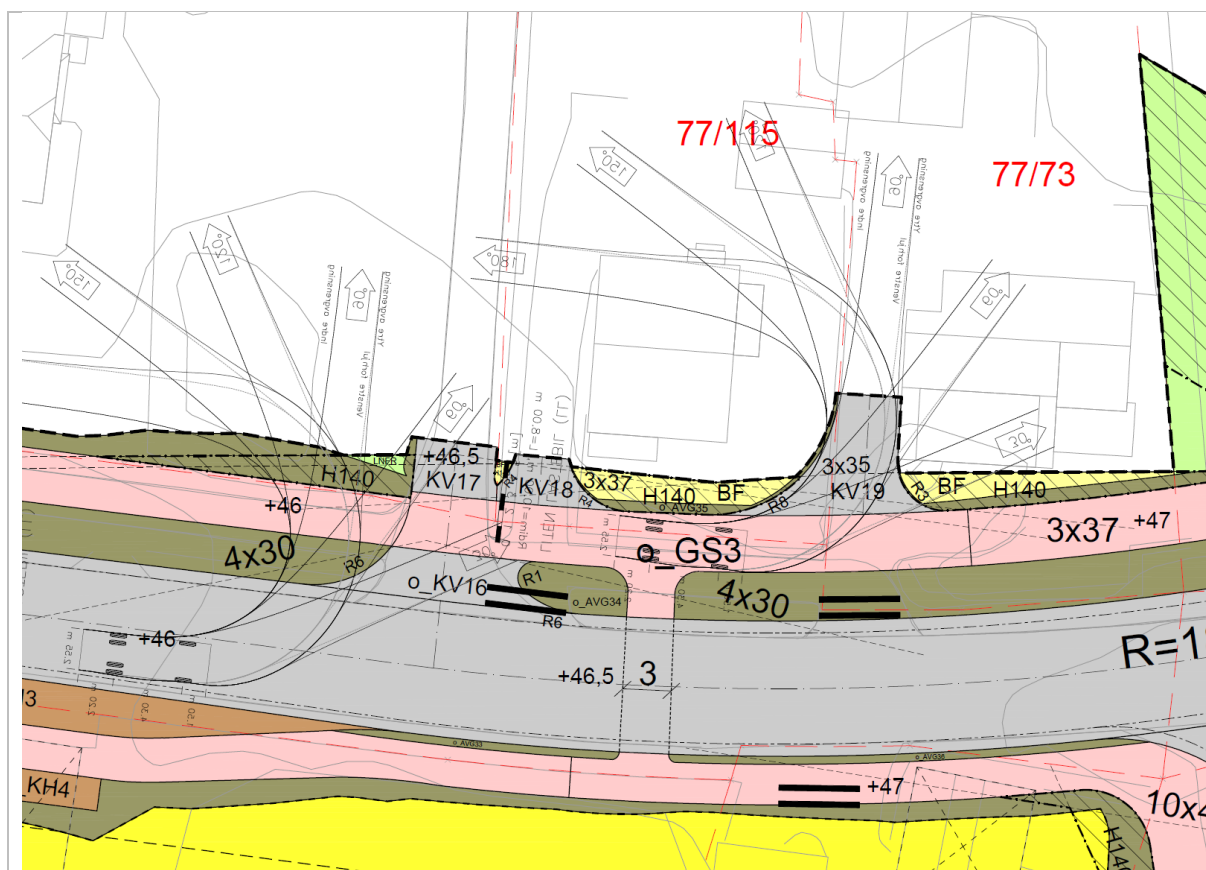
Kommunedirektørens kommentar:

Når den nye adkomstgaten kobles på Langgata, blir det et nytt vegkryss. Dagens avkjørsler fra Langgata 104 og 106 ligger for nær dette krysset. Gjeldende vegkrav sier at det må være minst 40 meter mellom krysset og avkjørsel. Derfor må disse avkjørslene stenges, og trafikken ledes samlet via avkjørselen fra Langgata 100, som ligger 40 meter unna krysset. For at begge eiendommene fortsatt skal ha inn- og utkjøring, må gang- og sykkelvegen o_GS3 bygges bred nok til å brukes som kjøreveg, derav 3,5 meter inkludert skuldre. Hvis o_GS3 ikke blir laget, mister begge eiendommene adkomst.

På bildet nedenfor vises en kartskisse der arealet markert i oransje tilhører eiendom 77/115. Dette arealet (47 m²) skal brukes til gang- og sykkelveg, samt privat avkjørsel til eiendom 77/73. KV18 er privat avkjørsel til eiendom 77/115, og det gule området med hensynssone H140 er frisiktsonen, hvor alle gjenstander må være lavere enn 0,5 m. Dette området forblir en del av eiendommen 77/115.



Langgata 106 har gitt innspill om at de trenger å nå frem til eiendommen sin med bil og campingvogn, samt traktor med tilhenger. Det finnes ingen egne springskurver for hverken campingvogn eller traktor, men begge tilsvarer dimensjon til liten lastebil (maks bredde 2,55m bredde og 8m lengde). Figuren nedenfor viser at en liten lastebil akkurat kommer seg frem til eiendommen i den regulerte avkjørselen når gang- og sykkelvegen må benyttes.



Fotgjengerfelt legges langt nok ut fra krysset og i tråd med anbefalingen i trafikkanalysen. Derfor videreføres fotgjengerfeltet som planforslaget viser.

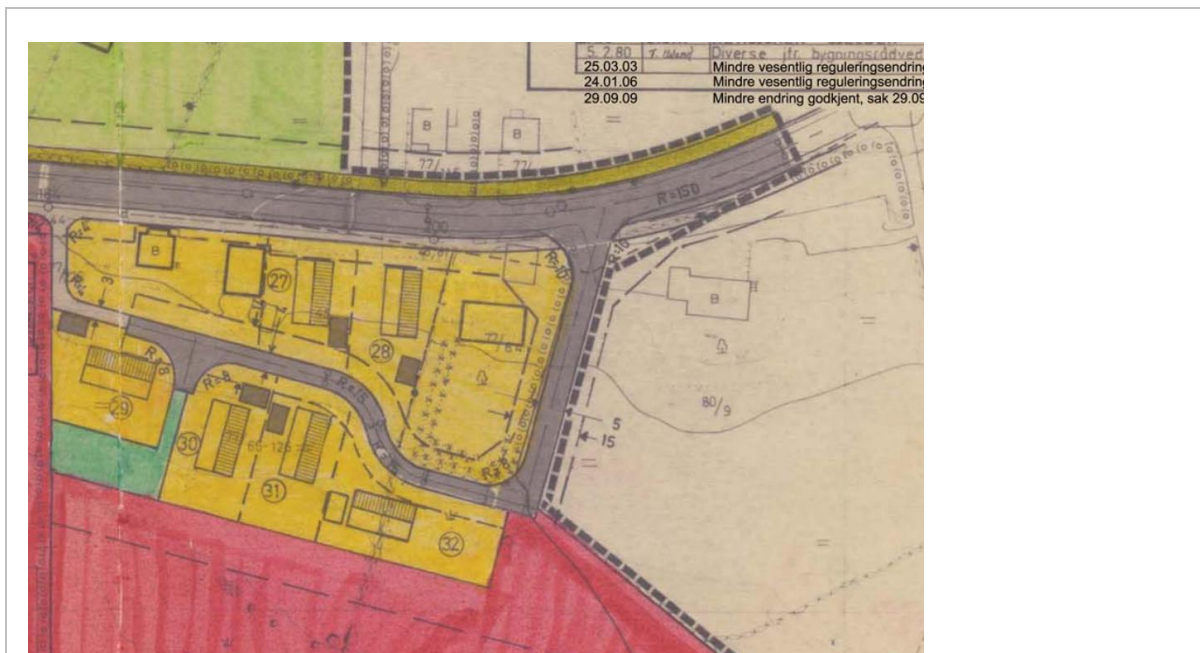
Det har vært flere anledninger til å gi innspill til planen, både ved oppstart av planen og ved flere informasjonsmøter som har blitt holdt fra juni 2024 og utover høsten 2025. Flere av naboene i området har selv tatt kontakt med oss og bedt om et møte med dem, noe vi har gjort.

Når den nye adkomstgaten krysser på Langgata vil det ifølge støyanalysen, øke støynivået til nærliggende bebyggelse noe. Støyskjerming mot blant annet Langgata 104 vil derfor bli vurdert i videre prosjektering av den nye adkomstgaten. Dette er sikret i bestemmelse 2.4 e).

Adkomstgaten skal bedre trafikkflyten forbi ny barneskole, og avlaste Haugstadvegen og Rundvegen, slik at det blir mindre trafikk ved idrettsområdet. Vegen kan også brukes i anleggsfasen for den nye barneskolen, slik at anleggsmaskiner slipper å kjøre gjennom idrettsområdet. I tillegg fungerer vegen som flomvoll ved å heves 0,5 meter, slik at flomgrøften ikke må graves dypere.

Den viktigste rollen er å gi nødetater og fremtidige boliger på felt B1 tilgang. Uten adkomstgaten kan ikke B1 bygges ut, da de mangler avkjørsel. Eksisterende reguleringsplan (vist på bildet nedenfor) viser at det nye boligområdet sør for Langgata skal ha adkomst fra ny samleveg som krysser på Langgata, akkurat slik ny adkomstgate gjør. Dette er også noe Rogaland fylkeskommune krever. Det vil derfor være et fremtidig behov å etablere den nye adkomstgaten på Langgata.

Eksisterende reguleringsplan som vist nedenfor, har allerede regulert adkomstveg til boligområdet tilnærmet samme sted som ny adkomstgate alternativ 1A vil treffe Langgata.



14 Marta Elise Håland, 10.11.2025

Journalnr. 25/38246

Oppsummering av merknad:

Merknadshaver er eier av gnr. 77 bnr. 69. Eiendommen har hatt avkjørsel til Langgata siden 1939, noe hun fortsatt vil beholde.

Avstanden til Skulehagen er lang, ca. 300m fra Rundvegen og med avkjørsel til en mer trafikkert gate. Gjennom Skulehagen er det allerede kjøring til boliger, storskule, barnehage og industriområde, og det vil derfor være mer trafikkfarlig for merknadshaver å få endret avkjørsel til Skulehagen enn det er ut til Langgata. Ny avkjørsel krever også ny veg fra garasjen hennes til Skulehagen. Hun har allerede hatt store kostnader med å opparbeide gårdsrom og terrenget rundt for avkjørsel til Langgata. Det er ikke rettferdig at hun må påkoste ny avkjørsel og få en mer trafikkert veg til sin eiendom.

I trafikkanalysen står det at dersom avkjørselen flyttes ut i Skulehagen vil det kreve terrenginngrep og inngrep i hager, i form av trær, mur og bod. Eiendommen vil også få mer kjøreflate som er negativt for hensyn til overvann og rekreasjon. Langgata 81 er den boligen med tydeligst avkjørsel langs Langgata.

Det er ikke behov for bredere fortau langs Langgata, noe naboer også bemerker. Et bredere fortau vil gi problemer med inn/utlastning fra låven, noe som i dag allerede er vanskelig. Mindre areal mot Langgata vil bety at merknadshaver må benytte fortau til inn/utlastning, noe som hun ser på som trafikkfarlig.

Langs Langgata står det to hus som ligger tett inn på veggen. Dette gjelder Langgata 95 og 45. Her er det ikke plass til utvidelse av fortauet.

Merknadshaver ønsker småhusbebyggelse i tillegg til eksisterende bebyggelse på eiendommen hennes i fremtiden. Boligene må ha gode solforhold.

Langs Langgata og Rundvegen er det spesielt mye støy, økt trafikk og forurensning. Det er viktig at kommunen vurderer konkrete krav til avbøtende tiltak dersom det blir betydelig økning i trafikken. Kommunen eller utbygger må bekoste avbøtende tiltak som f.eks. støyskjermer, etterisolering osv.

Hennes eiendom har vært offer for ekspropriasjon to ganger allerede. Hun ønsker ikke at mer av eiendommen hennes blir ekspropriert.

Kommunedirektørens kommentar:

Avkjørselen til gnr. 77 bnr. 69 flyttes kun dersom boligfeltet B1 bygges ut. Årsaken er mer trafikk som må omdirigeres gjennom Skulehagen, da Skulehagen har en betydelig mindre trafikkmengde enn det Langgata har. Flere boenheter genererer mer trafikk, og mer trafikk øker sannsynligheten for trafikkuhell. Dersom merknadshaver ikke utvikler eiendommen sin, beholder hun fortsatt eksisterende situasjon. Hun vil fortsatt ha utkjørsel ut til Langgata, så lenge eiendommen ikke bygges ut med flere boenheter.

Fortauet langs Langgata må reguleres etter gjeldende vegkrav. Dette er for å sikre fremtidig utvikling i området. Rogaland fylkeskommune som er eier av Langgata har gitt spesifikke krav, derav at fortau skal være minimum 2,5m bred. Planforslaget er i tråd med vegeiers krav.

Statsforvalteren i Rogaland har kommet med krav om enda høyere utnyttelsesgrad på felt B2, enn det som ble fremlagt ved førstegangsbehandlingen i planen. De konkluderer med at det er svært viktig å legge opp til en særlig høy utnyttelsesgrad i prosjekter der det bygges ned matjord og kommunene må bidra til at det nasjonale jordvernmålet blir nådd. I tillegg er beliggenheten til boligfelt B2 så sentralt på Vigrestad at utnyttelsen må være betydelig høyere enn nedre sjikt i kommuneplanen, minimum 100% BRA. For å løse innsigelsen til Statsforvalteren i Rogaland er bestemmelse 3.1.1 e) endret til at boligfelt B2 (store deler av eiendom 77/69) må ha en utnyttelsesgrad på minimum 100% BRA på felt B2. Kravet om 3,5 boenhet per dekar som gitt i planforslaget blir videreført.

For å videreutvikle boligfelt B2 må det utarbeides en detaljreguleringsplan. Detaljreguleringsplanen sikrer at både solforholdene og støynivå ivaretas i tråd med gjeldene krav. Bestemmelse 3.1.1 g) stiller blant annet krav til solforhold og bestemmelse 2.4 a) setter krav til støyforhold når feltet bygges ut. Både denne områderegeringsplanen og detaljreguleringsplan av felt B2 sikrer gode løsninger for boligområdet og en plan som gir forutsigbarhet for alle i området, også i fremtiden.

15	Sverre Sæverhagen, 11.11.2025	Journalnr. 25/38681
Oppsummering av merknad:		
<u>Støy</u>		
Planen legger opp til fjerning av uthus som vil påføre vesentlig mer støy mot tun og bolig. Sammen med store trær, busker og levegg har dette bidratt til god støydemping på eiendom 77/64. Merknadshaver undrer hvorfor Langgata 101 ikke er tatt med i tiltaksvurderingen mot støy, jfr. Brekke og Strand 2024.		
<u>Adkomstveg</u>		
Ønsker at kommunen kommer på befaring for å vurdere om snuplass for nødetater og større kjøretøy. Ønsker å beholde nåværende avkjørsel og ønsker ikke en lang innkjøringsveg slik planen legger opp til, med tanke på snømåking og tilgang til nødetater.		
Ber om å beholde nåværende avkjørsel frem til adkomstgaten i alternativ 1B realiseres.		
<u>Riving av uthus</u>		
Ønsker å gå med på å rive ca. 1,5m av kortsiden mot Langgata, mot godtgjort nødvendig ombygging inne i uthuset. Uthuset ønskes beholdt for hobbyarbeid, og har en historikk		

nærmere 100 år tilbake i tid. Han viser også til et eksempel i Time kommune der et uthus skulle rives på grunn av trafikk, men som ble stående til slutt.

Hvorfor ny adkomstgate?

Forstår ikke hvorfor kommunen legger opp til mer kjøring av skolebarna når samfunnet ellers prøver å fremme fysisk utfoldelse for alle aldersgrupper. Det blir også krevende med en blanding av el-sparkesykler, biler og store landbruksmaskiner, når erfaringer viser at barn ikke følger trafikreglene og vil velge korteste veg til målet. Økonomisk sett er det også et bedre alternativ å sløyfe adkomstgaten. Det er ingen skam å snu.

Mine prioriteringer

Dersom adkomstgaten likevel kommer opp til Langgata prioriterer merknadshaver det slik:

1. Alternativ 4
2. Alternativ 2
3. Alternativ 1

Etter Hå kommune sine vurderinger har alle alternativene fordeler og ulemper, og alle alternativene lar seg gjennomføre.

Kommunedirektørens kommentar:

Støy

Bestemmelse 2.4 e) sikrer at boliger langs ny adkomstgate som ligger i gul støysone skal bli vurdert mot avbøtende skjermingstiltak mot støy. Eiendom 77/64 er en av disse eiendommene, noe det også blir presisert i støyrapporten.

Adkomstveg

Kommunen har vært på befaring på Langgata 101 den 21.november 2025. Den midlertidige vegen er rundt 100m lang med påkobling til ny adkomstgate. Ved eventuell fremkommelighet til nødetater vil de kunne benytte fortau i Langgata eller ved ny adkomstgate for å stoppe. Gårdsrommet er for smalt til at nødetater får direkte tilgang.

Kommunedirektøren forstår at den midlertidige vegen er noe langt unna boligen og ønsker å åpne opp for en mer fleksibel løsning ut på adkomstgaten. Bestemmelsesområde #6 er derfor utvidet. Det gir mulighet til å koble på lengre opp mot krysset til adkomstgaten.

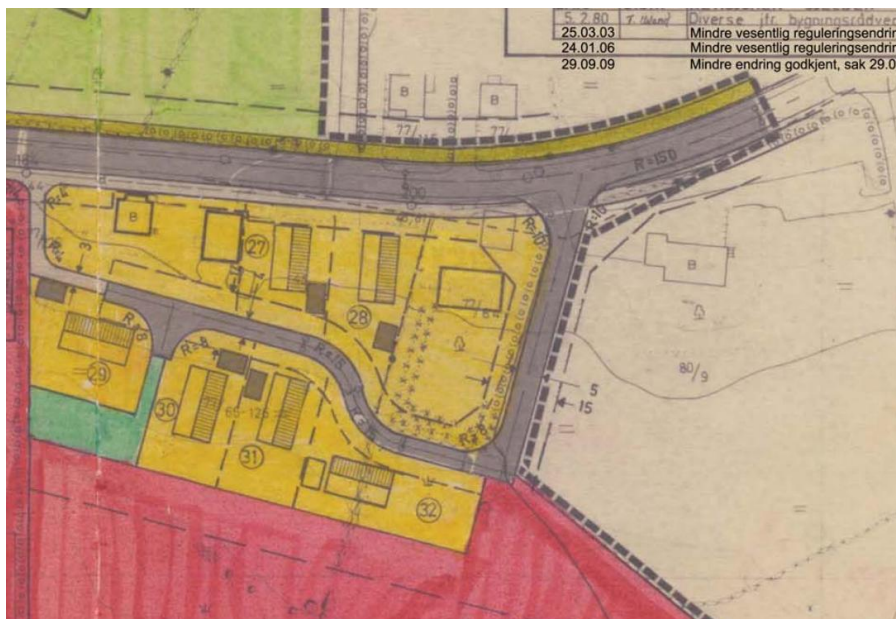
Merknadshaver beholder eksisterende avkjørsel frem til adkomstgaten krysser opp mot Langgata. Det er først da avkjørselen må legges om på grunn av kort avstand til det nye krysset.

Riving av uthus

Deler av uthuset kommer i konflikt med fortau og frisikt fra krysset Langgata x ny adkomstgate. I detaljprosjekteringen av adkomstgaten kan slike hensyn vurderes, om det vil være mulig å beholde deler av uthuset.

Hvorfor ny adkomstgate?

Den viktigste rollen adkomstgaten vil ha er å gi nødetater og fremtidige boliger på felt B1 tilkomst. Uten adkomstgaten kan ikke B1 bygges ut, da de mangler avkjørsel. Eksisterende reguleringsplan (vist på bildet nedenfor) viser at det nye boligområdet sør for Langgata skal ha adkomst fra ny samleveg som krysser på Langgata, akkurat slik ny adkomstgate gjør. Dette er også noe Rogaland fylkeskommune krever. Det vil derfor være et fremtidig behov å etablere den nye adkomstgaten på Langgata.

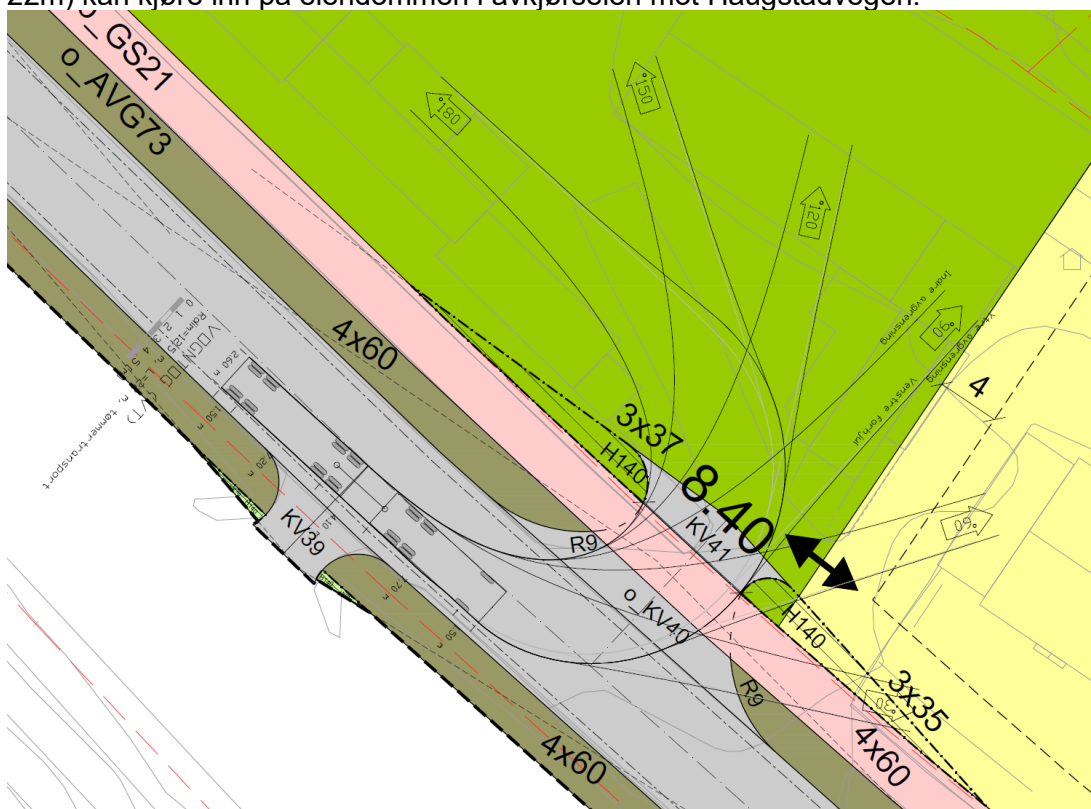


Mine prioriteringer

Alternativ til adkomstgate er allerede politisk vedtatt i [sak 055/24](#), der valget falt på alternativ 1. Derfor legges alternativ 1 til adkomstgate videre som planforslag.

16	Tove Berge og Tom Jensen, 11.11.2025	Journalnr. 25/38726
<p>Oppsummering av merknad: Merknadshaver ønsker å alternativ 1A til adkomstgate, å bygge hele adkomstgaten i ett og samme byggetrinn. Det vil være det tryggeste med tanke på flomsikring, og et alternativ som gir mindre støy og trafikk. Det er også viktig å tenke på trafiksikkerheten til barn på Vigrestad som skal bruke skolevegen til skoletid og på fritid.</p>		
<p><u>Innspill som angår Haugstadvegen 10</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bredder på innkjørsel må være 8 meter for tilgang til tun og låve 2) Når endringer på eiendommen blir gjort forventer merknadshavere at fasade, kutt i betong og asfalt, steingjerdet og beplantning blir gjenopprettet i tråd med Jens Peter Koefoed sine tegninger, at det blir en sammenhengende utførelse (ikke lappeverk) og at kommunen tar kostnadene for utførelse og arbeid med endringene som påvirker deres eiendom. Ønsker også støyskjerming mot krysset adkomstgate x Haugstadvegen grunnet mer trafikk. 		
<p><u>Spørsmål</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Hvor mange meter inn fra øst trenger kommunen fra deres eiendom? 2) Hvor mange meter eller centimeter fra sør? Blir det aktuelt å gjøre endringer med steingjerdet på sørsiden? 3) Skal noen av rørene som går gjennom deres eiendom byttes i forbindelse med flomsikring og utbygging av skole og boliger? Når, hvilke og hvor? 4) Skal Haugstadvegen og innkjørselen til ny adkomstgate heves? Hvor mye høyere? 		
<p>Tegninger av innkjørsel fra Jens Peter Koefoed er lagt ved som PDF.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Alternativ til adkomstgate med begrunnelse tas til orientering.</p>		
<p><u>Innspill som angår Haugstadvegen 10</u></p>		

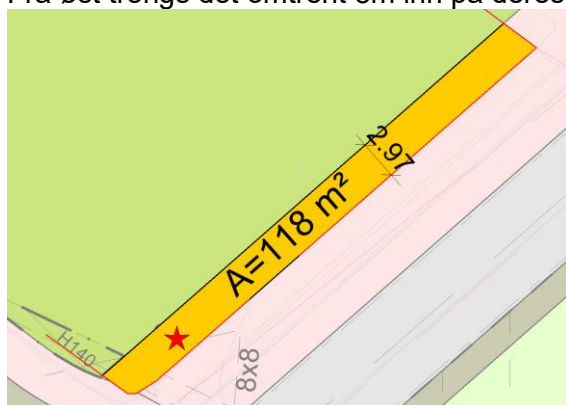
- 1) Bredden på avkjørselen er utvidet for at tungtransport har mulighet til å nå frem til eiendommen. Figuren nedenfor viser hvordan et vogntog (bredde 2,6m og lengde 22m) kan kjøre inn på eiendommen i avkjørselen mot Haugstadvegen.



- 2) I prosjekteringsfasen av ny adkomstgate vil det være viktig at dere påser at deres ønsker til opparbeidelse blir ivaretatt. Det vi si i fasen etter at denne områdereguleringsplanen er vedtatt. Kommunedirektøren ønsker god dialog med grunneiere i forbindelse med gjennomføringen av planen. Angående støy sikrer bestemmelse 2.4 e) at det vurderes behov for lokale tiltak for boliger i gul støysone med støy over $L_{den} = 55$ dB fra ny adkomstgate. Dette vil vurderes i prosjekteringsfasen av adkomstgaten.

Spørsmål

- 1) Fra øst trengs det omtrent 3m inn på deres tomt for nytt fortau, totalt 118 m²:



- 2) Fra sør trengs det 35cm på sitt største, totalt 13 m²:



Det kan se ut som deler av steingjerdet i sør ligger utenfor eiendomsgrensen til 77/65. Området i oransje på bildet nedenfor kan inngå som en del av et makebytte for annen tapt areal på eiendommen. Likevel vil noe av steingjerdet bli berørt av gang- og sykkelvegen:



- 3) Det er ikke planlagt utskifting av overvannsrøret under deres eiendom, da overvannsrapporten påpeker at den er tilstrekkelig dimensjonert. Røret har kapasitet til å håndtere tilført vannføring både med dagens avrenning og fremtidige klimaendringer.
- 4) Adkomstgaten skal heves 0,5m opp fra terrenget. Dette er for å benytte vegen som flomvoll. Haugstadvegen følger eksisterende situasjon.

17 Rogaland fylkeskommune, 13.11.2025

Journalnr. 25/39045

Oppsummering av merknad:

I planoppstarten uttalte fylkesdirektøren seg, det har vært kommunikasjon om arkeologiske befaringer og registreringer, samt vurdering av utvidet plangrense.

Fylkesdirektøren fremmer **administrative innsigelsler** til gjenåpning av krysset Langgata x Hadlandshøyvegen vest, samt til bestemmelse § 2.3. a) slik den er formulert, jf. pbl § 5-4.

Fylkesdirektørens vurderinger

Det er positivt at kommunen jobber målrettet og systematisk med å lage områdeplaner og reguleringsplaner for arealer som er ønskelig å videreutvikle i tettstedene. Planforslaget legger opp til føringer for hvordan allerede bebygde og ubebygde arealer skal utvikles.

1. Fortetting
Fylkesdirektøren gir faglig råd om å legge bedre til rette for fremtidsrettet fortetting i eksisterende boligfelt (BF1-6).
2. Utnyttelsesgrad
Fylkesdirektøren gir faglig råd om å øke utnyttelsesgraden i boligfeltene B1 og B2. Områdene ligger sentralt på Vigrestad og i nærheten av skole og idrett, tjenestetilbud i umiddelbar nærhet og jernbanestasjon i kort avstand, som gjør feltene attraktive å utvikle. Kommunen må legge til rette for høyere utnyttelse og flere antall boenheter med større mangfold av boligtyper på Vigrestad. Fylkesdirektøren stiller seg kritisk til å ha føringer i planen som bygger på premisser om å kunne kjøre bil til egen garasje, da veg og parkeringsplasser krever store arealer.
3. Parkering
Fylkesdirektøren gir faglig råd om å skjerpe kravene til parkeringsdekning og -løsninger, for å legge til rette for fortetting. For boligområdene BF1-6 er parkeringsdekningen i kommuneplanen høyere enn i regionalplanen for Jæren. For boligområde B1 og B2 bør parkeringsdekningen tilpasses med utnyttelsesgrad, boligtyper og struktur på bebyggelse. Det bør legges til rette for felles løsninger for bilparkering og et bilfritt gangvegnett som er tryggere og mer attraktivt. Parkeringsdekningen bør settes i tråd med regionalplanens føringer.
4. Automatisk fredede kulturminner
I 2024 gjennomførte Rogaland fylkeskommune registreringer i planområdet, der det ikke ble påtruffet noen automatisk fredede kulturminner. Det må innarbeides en bestemmelse om inngjerding av automatisk fredet gravrøys (id 34068) i anleggsfasen, noe som har blitt fulgt opp i planen.
5. Myke trafikanter
Det er i dag etablert to fotgjengerunderganger under fv. 4332 Rundvegen for å kunne gi et trafikksikkert tilbud for skoleelever. Det påligger foreldre å lære barna god og trafikksikker kultur, og skolen bør også ta på seg en rolle i dette arbeidet. Fylkesdirektøren oppfordrer kommunen til å vurdere gang- og vegforbindelser og krysningspunkt, slik at ønsket tilrettelagte gangforbindelser fremstår som mest mulig attraktive.
6. Fylkesveg
Fylkesveger med tilhørende vegtiltak må utformes i tråd med krav i vegnormalene. I avkjørsler skal gs-veger være gjennomgående, mens i kryss er motsatt. I kryss skal gs-veger bøyes inn i krysset og plankartet må derfor rettes opp i tråd med ovennevnte krav. Gs-veg over Hadlandshøyvegen er regulert gjennomgående som er feil. Forlengelsen av Hadlandshøyvegen er kun åpen for myke trafikanter. Fylkesdirektøren fremmer **administrativ innsigelse** til gjenåpning av krysset Langgata x Hadlandshøyvegen vest.
7. Reguleringsbestemmelser
 - Det må legges inn en egen bestemmelse som sikrer at tekniske planer for alle tiltak på og langs fylkesvegnettet skal sendes fylkeskommunen til gjennomsyn. Gjennomføringsavtale vil bli aktuelt.
 - Fylkesdirektøren fremmer **administrativ innsigelse** til utformingen av bestemmelsene § 2.3 a). Dette kan ikke aksepteres på annen veggrunn langs fylkesveger, kun nødvendige tiltak for selve vegen og må inngå i de tekniske planene. Flere av disse tiltakene omfattes også av byggegrensen langs vegen og er derfor søknadspliktige.
 - Bestemmelse §§ 3.1.2 d) må justeres i tråd med ovennevnte. Bestemmelsene må spesifiseres slik at det går tydelig frem at dette ikke kan aksepteres langs fylkesveger.

- Bestemmelse 3.2.7 a) må endres slik at nevnte tiltak ikke kan plasseres på annen veggrunn langs fylkesveger, og aksepteres kun der dette er nødvendig for selve vegen.

8. Rekkefølgebestemmelser

Fylkesdirektøren gir faglig råd om rekkefølgekrav knyttet til flytting av avkjørslene KV27 og KV28 i alternativ 1B.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til følge.

1. Fortetting

Se kommunedirektørens kommentar til merknad nr. 11 til Statsforvalteren i Rogaland under avsnittet «utnyttelsesgrad». Fører ikke til endringer i bestemmelsene.

2. Utnyttelsesgrad

Se kommunedirektørens kommentar til merknad nr. 11 til Statsforvalteren i Rogaland under avsnittet «utnyttelsesgrad». Fører til endringer i bestemmelse 3.1.1 e) der B1 får minimum 80%-BRA og minimum 100% for B2.

3. Parkering

Se kommunedirektørens kommentar til merknad nr. 11 til Statsforvalteren i Rogaland under avsnittet «parkering». Fører ikke til endringer i bestemmelse for parkering til frittliggende småhusbebyggelse, men bestemmelse 3.1.1 j) om parkering for boligbebyggelse B1 og B2 er tatt vekk. Parkeringsdekningen avklares i detaljreguleringsplanen for disse to boligområdene.

4. Automatisk fredede kulturminner

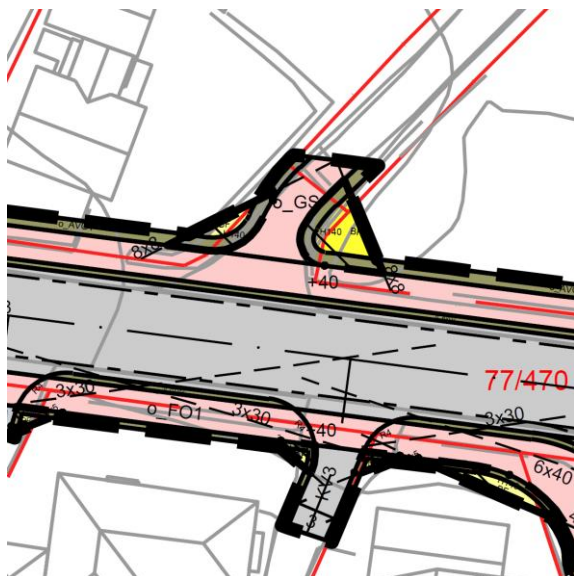
Tas til orientering.

5. Myke trafikanter

Kommunen har gjort flere trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter i planen, der flere er sikret i rekkefølgebestemmelsene. Dette gir mer sammenhengende gang- og sykkelstrukturer i hele planen som kan fremstå som mer attraktive og som i større grad leder til undergangene.

6. Fylkesveg

Kommunedirektøren er enig i at dette er feil inntegning i plankartet. Det er nå gjort endring, der tidligere kjørbart kryss vest for krysset Langgata x Hadlandshøyvegen i plankartet har blitt endret til gang- og sykkelveg. Tilhørende friskt for gang- og sykkelveg er også oppdatert i tråd med krav i håndbok N100. Dette viderefører formålet med å holde krysset stengt for kjøretøy.



7. Reguleringsbestemmelser

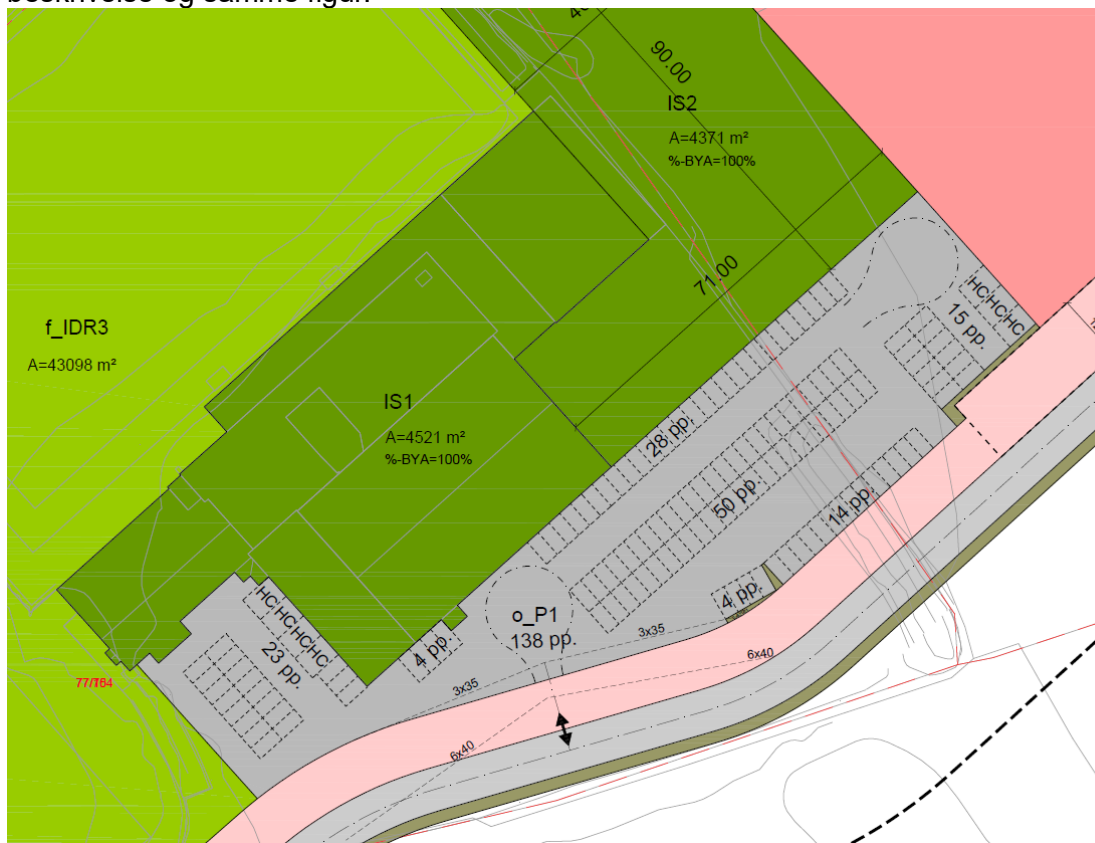
- Det er lagt til en egen bestemmelse 3.2.1 b) under fellesbestemmelse for samferdsel og teknisk infrastruktur, som sikrer at tekniske planer for alle tiltak på og langs fylkesvegnettet sendes til fylkeskommunen til gjennomsyn.
- I bestemmelse 2.3 a) er det lagt til en presisering om at tiltak ikke gjelder på annen veggrunn – grøntareal langs fylkesvegene o_KV13 (fv. 4334) og o_KV24 (fv. 4332). Kun nødvendige tiltak for selve vegen tillates og må inngå i de tekniske planene som sendes til fylkeskommunen til gjennomsyn.
- Bestemmelse § 3.1.2 d) er endret med en presisering om at det ikke gjelder langs fylkesvegene.
- Bestemmelse 3.2.7 a) presiserer det samme som endret i bestemmelse 2.3 a).

8. Rekkefølgebestemmelser

Det er lagt til rekkefølgebestemmelse for alternativ 1B under 6.3 a) om flytting av avkjørsel KV27 og KV28.

18	Statens vegvesen, 14.11.2025	Journalnr. 25/39048
Oppsummering av merknad:		
<u>Merknader til planforslaget</u>		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Planbeskrivelsen nevner statlige planretningslinjer som er opphevet og erstattet med Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, kunngjort 21.01.2025 og Statlige planretningslinjer for klima og energi, kunngjort 23.12.2024. Faglig råd er å vurdere hvordan planforslaget støtter opp de relevante kapitlene i retningslinjene. 2. Faglig råd om å ikke vedta bestemmelse som gir rom for tolkning og et høyere antall parkeringsplasser per bolig på boligfeltene B1 og B2 enn det som er tillatt i kommuneplanen. 3. Trafikkanalysen viser en løsning med 100 parkeringsplasser og en sporingsanalyse for lastebil som viser hvordan parkeringsplassen kan brukes til å snu. Faglig råd er at det legges en løsning der både kjøretøy for vareleveranse og renovasjon unngår rygging, med tanke på trafiksikkerhet i et område der mange barn og unge ferdes. 4. Faglig råd om ikke å regulere inn juridisk bindende symbol for fotgjengerfelt i plankartet. Årsaken er at man kan risikere at regulerte fotgjengerfelt må bli flyttet og krever en reguleringsendring. Kommunen kan likevel lage en ikke juridisk bindende tegning som viser ønsket plassering. 5. I planbeskrivelsen kommer det ikke frem hvorfor fortau er valgt som løsning langs ny adkomstgate. Lurer på hvorfor det ikke er vurdert å legge til rette for egen separat løsning for gående og syklende. Faglig råd er at løsning for gående og syklende må vurderes opp mot estimert antatt gående og syklende per time, før det forankres i områdeplanen. 6. Av plasshensyn er faglig råd at transportsykler og sykkelvogn sikres i bestemmelsene under punkt om sykkelparkering. 		
Kommunedirektørens kommentar:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Planbeskrivelsen kap. 6.3 er oppdatert med nevnte planretningslinjer og har beskrevet hvordan planforslaget støtter opp om de relevante kapitlene i retningslinjene. 2. Bestemmelse om parkering er tatt ut for boligområdene B1 og B2. Dette avklares i detaljreguleringsplanen, som skal sikre variert bebyggelse og som legger til rette for parkering ut fra bebyggelsestype. 		

3. Nedenfor viser en oppdatert skisse for parkeringen utenfor idrettsanlegget, med inntegnede parkeringsplasser på 138 stk med snulommer. Snulommene er beregnet for buss snuplasstype A i tråd med krav 4.8.6-1 i håndbok N100. Formålet IS2 viser hvor den nye flerbrukshallen er tenkt å plasseres og dermed har også parkeringsplassen blitt utvidet etter at sporingsanalysen i trafikkanalysen ble laget. Dette legger til rette for at varelevering og renovasjon ikke trenger å rygge, men kan benytte snulommene. Planbeskrivelsen kap. 4.2.1.9 er oppdatert med beskrivelse og samme figur.



4. Ettersom vegene i området er skoleveger er det ønskelig å vise hvor trafikksikre krysningspunkt i plankartet må legges. Plankartet viderefører i hovedsak de samme krysningspunktene som eksisterende situasjon, utenom ved ny adkomstgate og fotgjengerfelt i Langgata. Regulerte linjer for fotgjengerfelt beholdes derfor i plankartet.
5. I områdeplanen er formålet lagt som fortau, med en presisering i bestemmelse 6.2 d) som pålegger å lage en teknisk plan for arealet. Den tekniske planen skal være i tråd med bestemmelse 3.2.2 e) som gir føringer for hvordan arealet skal opparbeides, med ferdselssone grøntrabatt, beplantning, levegg, møblering, overvannshåndtering o.l. Den tekniske planen skal i tillegg vise utformingen av skolens av- og påstigningslomme og busslomme. For å sikre rett utforming av ferdselssonen er det lagt til en bestemmelse i 3.2.3 e) som presiserer at løsning for gående og syklende vurderes opp mot estimert antatt gående og syklende per time. Planbeskrivelsen kap. 4.2.13 er oppdatert med denne beskrivelsen.
6. Det er lagt til en bestemmelse 2.5 g) som sikrer at minimum 5% av sykkelparkeringsplassene på offentlige arealer og idrett i områdeplanen skal dimensjoneres for transportsykler og sykkelvogn. I boligområdene kan dette være vanskelige å oppnå i forhold til fortetningskravet, og det legges derfor ikke som et krav i disse områdene.

19	Magnus Grøsfjeld Advokatfirma AS for Torkjell Ødegård, 14.11.2025	Journalnr. 25/39069
<p>Oppsummering av merknad: Magnus Grøsfjeld Advokatfirma AS representerer Torkjell Ødegård, eier av eiendom gnr. 80 bnr.9, adresse Langgata 111 på Vigrestad.</p> <p>Merknadshaver mener at tidligere innspill datert 17.06.2024 og 19.06.2024 fra Torkjell Ødegård i den pågående planprosessen, ikke er etterkommet når det gjelder ressurs- og arealdisponering. Torkjell Ødegårds tidligere framsatte løsninger er langt bedre enn de planalternativene som kommunen sin administrasjon nå går videre med i planprosessen. Både alternativ 1A og 1B medfører at eksisterende våningshus på eiendom gnr. 80 bnr.9 må rives, dersom dette vedtas. Kommunens politikere må stille seg det helt grunnleggende spørsmålet hvorvidt planmyndigheten virkelig vil vedta et forslag som fordriver et eldre ektepar fra sin bolig på eiendom gnr. 80 bnr. 9. Kommuneadministrasjonens planalternativer vil medføre fremtidig ekspropriasjonsprosess og tvangsflytting av dagens beboere som må reetablere seg et annet sted i meget høy alder. Det tilsvarende gjelder deres rettsetterfølgere. Planlagt fremtidig adkomstgate kan lokaliseres til andre områder som gjør at våningshuset ikke må rives.</p> <p>Dersom kommunen fortsatt vil gå videre med å etablere adkomstgate mellom Langgata og Haugstadvegen tilsier enhver fornuft at traseen må gå over eiendom gnr. 77 bnr. 66, og ikke over gnr. 80 bnr. 9. Årsaken er at gnr. 77 bnr. 66 er lagt som boligformål, samt at ny adkomstgate kan anlegges uten at eksisterende boliger må rives og beboere tvangsflyttes. Løsningen gir betydelige fordeler ved at ikke unødvendig jordbruksareal går tapt ved nedbygging, da området uansett skal utvikles til boligformål. I tillegg vil en stille spørsmål hvorfor planmyndigheten ikke velger et slikt alternativ. Offentlige og private hensyn blir bedre ivaretatt enn kommunens alternativer 1A og 1B.</p> <p>Dersom kommunen går videre med alternativ 1A eller 1B, må en undersøke hva som er de reelle årsakene til at kommunen skal fortrenge Torkjell Ødegårds innspill i planprosessen. Alternativt må adkomstgaten forskyves mot vest i randsonen til fremtidig boligområde B1. Dersom kommunen ikke har motforestillinger til å rive Torkjell Ødegårds bolighus, må tilsvarende gjelde riving av eksisterende bolighus på gnr. 77 bnr. 66. I tillegg stiller merknadshaver spørsmål til hvorfor slike løsninger ikke utredes og fremlegges til politisk behandling. Oppfordringen er at administrasjonens planforslag 1A og 1B tas ut av planen og at administrasjonen utreder alternativene som dette innspillet lanserer. Dersom dette ikke utredes vil det selvfølgelig også bli brukt mot kommunen når et eventuelt ekspropriasjonsskjønn skal anlegges for tingretten. Fravær av slik utredning tilsier at reguleringsvedtaket ikke kan danne ekspropriasjonshjemmel, som følge av et ugyldig planvedtak.</p>		
<p>Kommunedirektørens kommentar: Innspillene som Torkjell Ødegård tidligere har sendt inn i planprosessen har kommunedirektøren kommentert ut i dette merknadsheftet under «Merknader til prinsippavklaringssaker» nr. 01 og 02. I begge innspillene oppfordrer Magnus Grøsfjeld Advokatfirma AS på vegne av Torkjell Ødegård, at kommunen bør velge alternativ 4 til adkomstgate. I alternativ 4 går adkomstgaten øst for eiendom gnr. 80 bnr. 9. Det begrunnes med at alternativet fremstår som beste planløsning for areal- og ressursdisponeringshensyn. Konklusjonen er at alternativ 4 ikke er mulig å få til av hensyn til langsiktig grense for landbruk. Det vises også til sak 055/24 i Utvalg for samfunn i møte 20.06.2024, med et vedtak om å legge alternativ 1 til grunn i det videre arbeidet med områdereguleringsplanen, noe planforslaget bygger på. Traseen er avklart i kommuneplanen og ligger innenfor avklart langsiktig grense for landbruk.</p> <p>Alternativ 3, som merknadshaver beskriver i dette innspillet, er i samme sak utredet.</p>		

Konklusjonen er at alternativet, lengre vest for alternativ 1, blant annet har utfordringer for flomsikringstiltak, har en uheldig linjeføring på vegen og kommer i konflikt med bebyggelse som havner innenfor frisktsonen. I tillegg er alternativet valgt bort på grunnlag av Rogaland fylkeskommune (eier av Langgata kjøreveg) som har uttalt seg om at alternativ 3 er helt uaktuelt med hensyn til trafikkikkerhet. Mange avkjørsler i og i nærheten av kryssområdet gir mange svingebevegelser som blir trafikkfarlig. Dette krever sanering og omlegging av avkjørsler på begge sider av vegen. Det vil også utløse mulig krav til rundkjøring som er svært arealkrevende og som gir et større inngrep i boligeiendommene nært krysset.

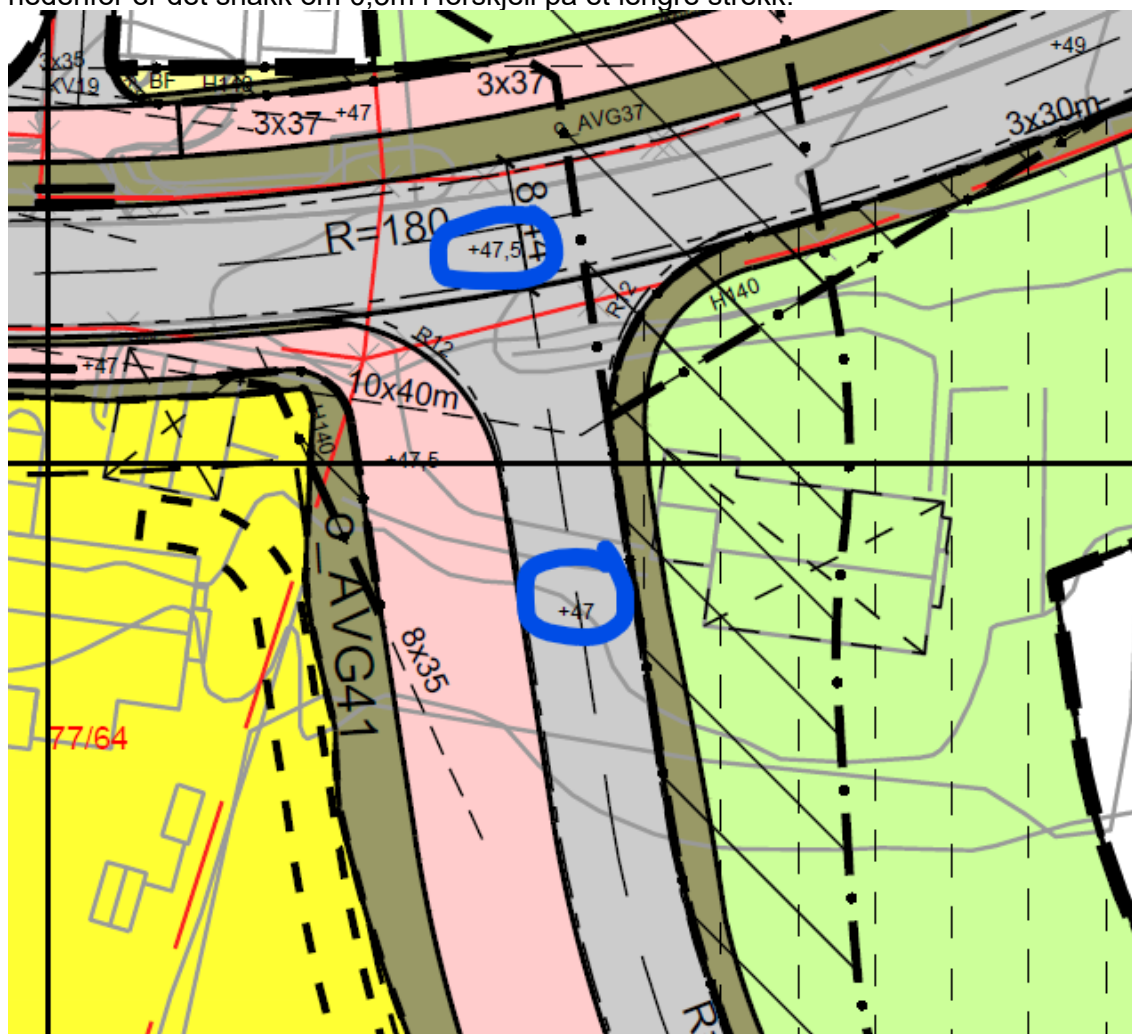
Kommunedirektøren mener på grunnlag av ovennevnte punkter, at alle alternativene, også alternativet som merknadshaver har lagt frem i dette innspillet, er utredet. Både alternativet med å legge vegen lenger vest og lenger øst er utredet, og konklusjonen er at overordnede styresmakter ikke vil godta de. Vedtak av [sak 055/24](#) i Utvalg for samfunn i møte 20.06.2024 om å legge adkomstgate alternativ 1 til grunn i områderegeringsplanen, videreføres.

20	Henriette og Stig Ødegård, 15.11.2025	Journalnr. 25/39157
Oppsummering av merknad:		
<p><u>Flomgrøft</u> Merknadshavere er helt imot alternativ 1A når det kommer til flomgrøft som er åpen og lengre. De mener at alternativ 1B der flomgrøften er mer lukket og kortere avskjærende grøft er et bedre alternativ, og at det bygges i flere trinn.</p> <p>Etter stormen Amy samlet det seg ikke mye vann og mener på bakgrunn av dette at det ikke er nødvendig å bygge for en 200-årsflom her. Det er andre plasser på Vigrestad som heller bør prioriteres.</p> <p><u>Adkomstgate</u> Merknadshavere har ikke fått spørsmål om å bruke deres eiendom til anleggsveg under bygging og ønsker at huset til Torkjell Ødegård skal få stå så lenge han lever. Veg opp til Langgata vi gi økt trafikk og dette ønsker merknadshavere å holde nede så lenge som mulig. Tungtransporten vil kjøre der barna sykler og går og vil måtte bremse og stoppe i en bakke med lav fart som gjør det problematisk med frost og glatte veger. I tillegg gir det mer støy i området.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Tas delvis til følge.</p> <p><u>Flomgrøft</u> De største nedbørsmengdene som kom under stormen Amy var natt til lørdag 4.oktober 2025, ifølge målestasjonen på Obrestad fyr i Hå. Målestasjonen viste at det kom 41,2 mm nedbør på tre timer. Dette tilsvarer en nedbørshendelse på 50 års gjentaksintervall. Til sammenligning med flommen på Vigrestad i 2014 falt det 73 mm på en time – dobbelt av en 200-års nedbørshendelse.</p> <p>Det er som blant annet flomhendelser som i 2014 flomgrøftene er dimensjonert for å lede bort nedbørsmengdene ut av området. Det er gjort flere tiltak i vest på Vigrestad etter denne hendelsen. Østsiden av Vigrestad mangler fortsatt å sikre. Når vi nå skal planlegge området for en fremtidig utvikling vil det derfor være viktig å legge inn tiltak, her som flomgrøft for å lede bort de store nedbørsmengdene.</p>		

Kommunedirektøren forstår at en kortere avskjærende flomgrøft som i alternativ 1B kan være optimal nok, sett i sammenheng med bevaring av dyrket mark. En kortere grøft vil fortsatt kunne ta opp store deler av nedbørsfeltet. En lukket løsning i sørlig del av flomgrøften som i alternativ 1B velges derimot ikke, da løsningen er i strid med TEK 17 §7-1 andre ledd (se merknad fra NVE nr. 12). Løsningen kan påføre tilstøtende terreng og bebyggelsen langs Haugstadvegen økt fare for skade eller vesentlig ulempe.

Adkomstgate

Det er ikke planer om å benytte deres eiendom gnr. 80 bnr.4/5 som anleggsveg. En liten del i sør er regulert til midlertidig anleggsbelte, som mulig trengs for å bygge opp ny adkomstgate og flomgrøft. Adkomstgaten skal i hovedsak gi fremkomst til funksjonene øst langs adkomstgaten, slik at Rundvegen kan blir noe avlastet for trafikk. Det vil ikke være like attraktivt for tungtransport å benytte adkomstgaten, da den ikke er dimensjonert for dette. Påkoblingen opp til krysset mot Langgata vil ha et svakt fall. Som vist på figuren nedenfor er det snakk om 0,5m i forskjell på et lengre strekk:



21 Statsforvalteren i Rogaland, 19.11.2025

Journalnr. 25/39637

Oppsummering av merknad:

Merknadshaver har gitt en samordnet statlig innsigelse til områderegulering for Vigrestad skule og idrettsområde, planID 202301. Dette fremkommer av brev fra Bane NOR SF datert 05.11.2025 og Statsforvalteren i Rogaland datert 06.11.2025, med innsigelser til planen i forbindelse med offentlig ettersyn.

Bane NOR SF har **innsigelse** til planens manglende ivaretagelse av overvann mot jernbanen nedstrøms planområdet.

Statsforvalteren i Rogaland har **innsigelse** til planen som følge av for lav utnyttelse, parkeringsløsning, parkeringsdekning og mangler ved ROS-analysen med hensyn på endret risiko utenfor planområdet.

De statlige innsigelsene er hjemlet i plan- og bygningsloven § 5-4 fjerde ledd. Ytterligere begrunnelse og grunnlag for innsigelsene er nærmere beskrevet i de ulike brevene. Ingen av innsigelsene er i motstrid med hverandre.

Kommunedirektørens kommentar:

Tas til følge.

Merknadene er svar ut i dette merknadsheftet under «Merknader til høring og offentlig ettersyn». Kommunedirektørens kommentar til Bane NOR SF med innsigelse kan sees i merknad 10 og for Statsforvalteren i Rogaland i merknad 11.

22	Trygve Hegelstad, 28.11.2025	Journalnr. 25/41104
Oppsummering av merknad:		
<p>Merknadshaver er grunneier av eiendom gnr. 77 bnr. 265 og mener at den beste løsningen er å stenge dagens innkjørsel til eiendommen fra Skulehagen og rute den om på baksiden. Vegen inn er allerede opparbeidet for andre naboer bak huset og er en offentlig veg eiendommen kan knytte seg på. Garasjen bør flyttes til en egnet plass på eiendommen for å etablere ny avkjørsel fra eiendommen.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Krysset Skulehagen x Rundvegen er i dag et utfordrende kryss med avkjørsel på begge sider av Skulehagen som ligger nært opp mot krysset. Eksisterende avkjørsel er regulert som stengt. Ny avkjørsel flyttes til KV27, ut av krysset som tidligere foreslått. Rekkefølgekravet i bestemmelse sikrer at avkjørselen flyttes før skolen på felt o_UN4 tas i bruk.</p> <p>Dersom grunneier heller ønsker å har avkjørselen på baksiden av huset fra offentlig veg o_KV21, tillates dette i ny bestemmelse 3.1.2 i). Dette medfører at garasjen må flyttes innenfor regulerte byggegrenser vist i plankartet. Grunneier må selv ta kostandene for å flytte garasjen.</p>		

Merknader til begrenset høring

Varslingsdato: 06.02.2026

Frist: 08.03.2026

01	Rogaland fylkeskommune 23.02.2026	Journalnr. 26/7386
Oppsummering av merknad:		
<p>Viser til at flere av deres krav er ivaretatt, men at det også har sneket seg inn noen nye feil. Har lagt ved et foreløpig notat som viser feil/mangler i plankartet og planbestemmelsene til planforslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kryss o_KV8 er tegnet som et kryss, men skal være en avkjørsel. - Ledegjerdet langs Rundvegen er i strid med frisiktsoner. - Bestemmelse 3.1.2 d) må endres til å presisere at byggegrensen langs fylkesvegene må følges i tråd med inntegnet byggegrense i plankartet. - Bestemmelse 3.2.6 må endres til at deleøy o_AVT3 (der Haugstadvegen krysser Rundvegen) må ha fysisk kanalisering (fysisk opphøyet) i tråd med kravene i håndbok N100. <p>Hå kommune har sendt forespørsel om å trekke innsigelsen. Dette kan ikke skje før også nye feil rettes opp i.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Hå kommune sendte over et notat med forslag til endringer for å løse feilene. Endringene er som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utformingen av krysset o_KV7/KV8 er endret til avkjørsel o_KV8 - Oppfølgingsspørsmål knyttet til ledegjerde, med forslag til å legge ledegjerdet utenfor frisiktsoner. - Bestemmelse 3.1.2 d) endret til: <i>Langs fylkesvegene o_KV13 (fv. 4334) og o_KV24 (fv.4332) skal plassering av garasje/carport følge byggegrenser vist i plankartet.</i> - Bestemmelse 3.2.6 endret til at o_AVT1-o_AVT3 utformes med fysisk kanalisering, mens o_AVT4-o_AVT5 videreføres som oppmerkede deleøyer. 		

02	Marta Elise Håland, 25.02.2026	Journalnr. 26/7819
Oppsummering av merknad:		
<p>Merknadshaver er eier av gnr. 77 bnr. 69. Mener at framtidig bebyggelse på eiendommen ikke bør ha mer enn 60% BRA per boenhet og at 3,5 boenhet per dekar er for meget. Vigrestad er ikke en by. Det bør legges til rette for minimum 2 parkeringsplasser for bil per boenhet – en for beboere og en for gjester. Det må også være gode solforhold for framtidige boliger på eiendommen.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Statsforvalteren i Rogaland krever en høyere utnyttelsesgrad i tråd med fortettingsbehovet for å hindre nedbygging av mer matjord. I tillegg ligger eiendommen sentralt til på Vigrestad i forhold til sentrum, jernbanestasjonen og andre offentlige tjenester som skole og barnehage. Minimum BRA på 100% videreføres. Antall parkeringsplasser per boenhet bestemmes ut fra boligtype og må følge maksimumskravet som er forankret i bestemmelsene til Hå kommuneplan 2024-2036. Dette avklares i detaljreguleringsplanen for boligområdet B2. Bestemmelse 3.1.1 g) stiller krav til solforhold som detaljreguleringsplanen må forholde seg til.</p>		

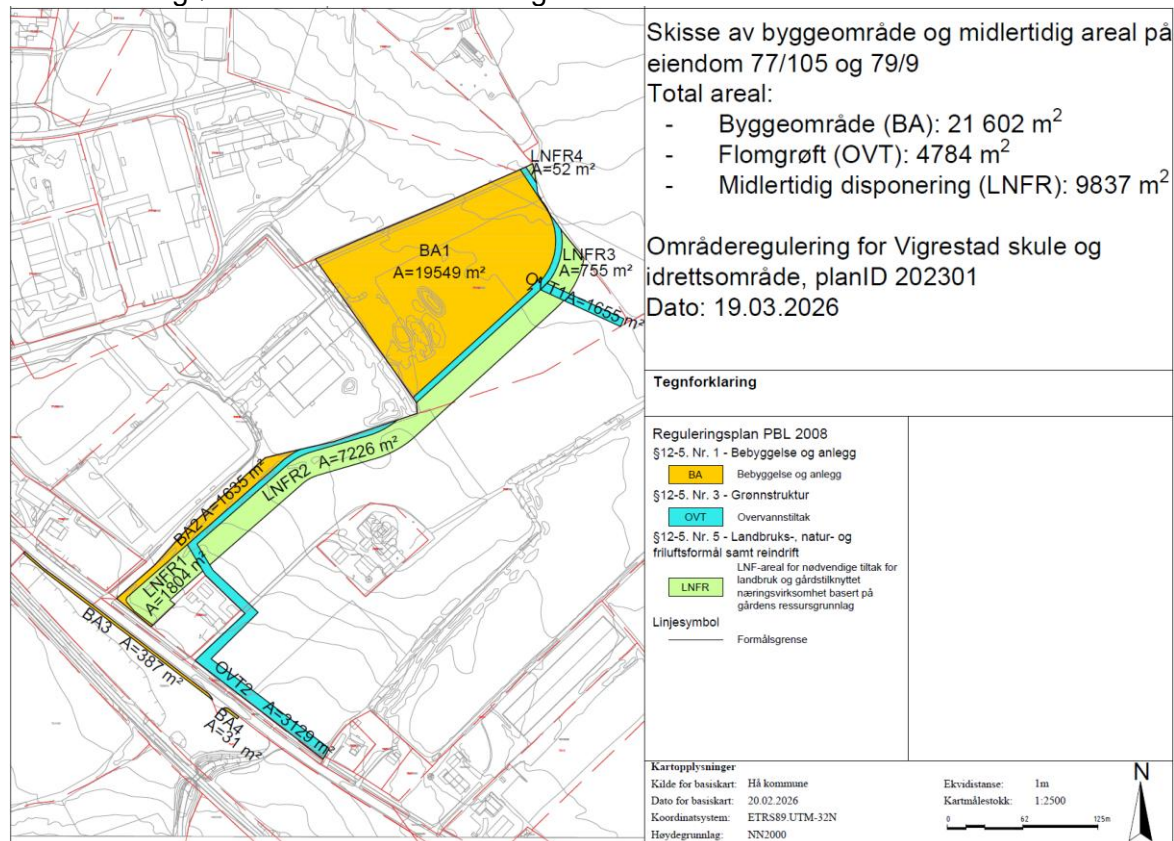
03	Amalie og Ole André Husveg, 27.02.2026	Journalnr. 26/8223
Oppsummering av merknad:		

Viser til tidligere klage i saken. De foreslåtte åpne grøftene vil skape betydelige utfordringer for framtidig drift og vedlikehold av matjord, noe som ikke kan aksepteres. Grøftene må legges i rør.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren forstår at flomgrøftene vil føre til redusert areal til drift og vedlikehold av matjord, men må samtidig ivareta samfunnssikkerheten ved en 200-årsflom. Grøftene må dermed legges åpne. Prosjekteringen av flomgrøftene vil detaljeres på et senere tidspunkt, med rette høyder og bredder. Grunneier vil underveis bli orientert med brev om videre prosess.

Kartet nedenfor viser utbyggingsområde til veg og ny barneskole markert i oransje, areal til flomgrøft vist i blå og midlertidig anleggsbelte vist som grønt. Midlertidig anleggsbelte er areal som kan bli nødvendig i forbindelse med opparbeidingen av ny adkomstgate. Når adkomstgaten er bygget, vil det grønne området opparbeides til LNF-område. Grunneier beholder de grønne områdene til videre gårdsdrift.



04 Skulehagen Vellag, 01.03.2026

Journalnr. 26/8251

Oppsummering av merknad:

Skulehagen vellag har tidligere merknader om boligområdet B2 i planen og kan ikke se at alle merknadene er svart ut.

Kommunen legger opp til minimum 100% BRA på B2. Vegen KV22 er ikke engang bred nok for den trafikkmengden som er per i dag. Biler kan ikke passere hverandre uten å benytte private gårdsrom eller lekeplass. Økt tetthet vil påføre ytterligere trafikkmengde på denne vegen og vil være en stor utfordring. Økt trafikk vil også ha negativ effekt på utfordrende trafikksituasjon i KV21/KV29 ved parkeringsplass/buss-snuplass/adkomstveg til barnehagen. Ny barneskole vil medføre flere myke trafikanter i samme område. Har derfor ingen innvending dersom utkjøring fra B2 skjer direkte ut i Langgata.

Administrasjonen har lagt opp til å utvide kjøreveg KV22 for å løse trafikksituasjonen. Ingen av eierne langs vegen vil avstå jord. En utvidelse vil i stor grad forverre/ødelegge alle gårdsrom og hagene langs vegen. Vellaget foreslår å ta ut hele felt B2 ut av den foreslåtte reguleringsplanen.

Skulehagen vellag understreker at det er viktig at politikerne ikke vedtar en reguleringsplan som de ikke er villige til å følge opp i fremtiden.

Kommunedirektørens kommentar:

Se kommunedirektørens tidligere kommentarer til merknad nr. 06 og 08 under merknader til høring og offentlig ettersyn i dette merknadsheftet. Innspillene som vellaget sendte inn er svart ut der.

Kjøreveg o_KV22 må reguleres i tråd med gjeldende krav i [Hå kommuneplan 2024-2036](#) § 4.4 punkt 1: *For å sikra tilkome for brannverns- og andre utrykkingskøyretøy, er minste tillatne gate- og vegbreidde 5,0 meter med minst 4,1 meter fri køyrehøgde.* Vegen må derfor reguleres med en bredde på 5m uavhengig av utbyggingen på felt B2.

Områdereguleringsplanen er i tråd med gjeldende reguleringsplan som viser at hele boligområdet i Skulehagen skal ha felles avkjørsel ut på o_KV29 og videre ut på Rundvegen. Utkjøring på Langgata er vurdert i trafikkanalysen og er ikke anbefalt. Regulerte frisikt vil gjøre området mer oversiktlig og mer trafikksikkert.

05	Tove Berge og Tom Jensen, 02.03.2026	Journalnr. 26/8418
Oppsummering av merknad:		
Takker for samtale med plansjef Ole Vikse. Legger ved tegning av hage med frisiktlinje.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas til orientering.		

06	Rogaland fylkeskommune 02.03.2026	Journalnr. 26/8963
Oppsummering av merknad:		
<u>Kryss o_KV8</u>		
Henviser til tidligere merknad og opplyser om at o_KV8 skal ha kryssutforming. Det er et kryss i tråd med vedtatte planer for utbygging på nordsiden av fylkesvegen Langgata. Det er imidlertid feil sikt til gang- og sykkelvegen og skal tegnes i tråd med krav 4.2.1.3-2 i håndbok N100. Sikten skal endres til 8x20 m.		
<u>Ledegjerde</u>		
Angående ledegjerdet langs Rundvegen kan heller ikke fletteverksgjerde tillates i siktsoner. Ledegjerdet må ha en avstand på 25 cm til gs-vegen og opparbeides som rekkverksgjerde med topplis og markering med refleks, som skal hindre at fotgjengere kan klatre lett over og samtidig ikke til fare for syklistene. Ledegjerdet kan ikke plasseres i strid med frisikt. Rekkverksendene må bøyes litt i begge ender ut mot kjørevegen. Detaljer må framkomme og avklares ved innsending av tekniske planer til Rogaland fylkeskommune.		
<u>Bestemmelser og deleøyer</u>		
Foreslåtte endringer i bestemmelsene (deleøyer o_AVT1-3 fysisk opphøyd (bestemmelse 3.2.6 a)) og byggegrenser i plankartet langs fylkesveger er gjeldende (bestemmelse 3.1.2 d)) er fint og ok for merknadshaver.		
Kommunedirektørens kommentar:		

Kryss o KV8

Kryssutforming av o_KV8 er videreført og frisikt 8x20m til gs-veg er inntegnet i plankartet.

Ledegjerde

Ledegjerdet er plassert 25cm ut fra gs-vegen og blitt kortere i plankartet for å gå utenom frisiktsonene. I endene er ledegjerdet litt bøyd ut mot kjørevegen. Bestemmelse 3.2.1 b) sikrer at tekniske tegninger må sendes til fylkeskommunen til gjennomsyn.

Bestemmelser og deleøyer

Endringene er lagt inn i bestemmelsene.

07	Statsforvalteren i Rogaland, 04.03.2026	Journalnr. 26/8672
Oppsummering av merknad:		
<p>Viser til oversendelser fra kommunen datert 06.02.2026 hvor endrede plandokumenter blir sendt på høring og forespørsel om trekking av innsigelser til overnevnte plan. I de oppdaterte planbestemmelsene er tetthet innenfor B1 satt til 80% og for B2 100%. Parkering innenfor felt B1 og B2 er tatt ut. For flomfare for jernbanen er overvannsrapporten og ROS-analysen oppdatert og nødvendige avbøtende tiltak innarbeidet i bestemmelsene. Kommunen ber Statsforvalteren på denne bakgrunn om å trekke innsigelsene til planen. I høringsforslaget har kommunen endret planen i tråd med deres forslag til løsninger for de enkelte innsigelsene. Dersom planen blir vedtatt slik, må deres innsigelser anses som løst. Andre endringer i planen som er på høring har de ikke vesentlige merknader til.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Tas til følge. Endringene gjort i bestemmelsene, overvannsrapporten og ROS-analysen i tråd med Statsforvalteren sine krav for å trekke innsigelsene videreføres i planen som skal til andregangsbehandling/sluttbehandling.</p>		

08	Magne Skibstad, 04.03.2026	Journalnr. 26/11162
Oppsummering av merknad:		
<p>Merknadshaver har den 06.11.2025 sendt innspill i forrige høring til områderegeringsplanene og har ikke mottatt noe form for svar eller bekreftelse på at kommunen har tatt imot merknadshavers innspill. Kan heller ikke se at innspillene er tatt med i dette nye høringsutkastet. Merknadshaver står fast ved det som ble skrevet i forrige brev av 06.11.2025, som er lagt ved dette innspillet.</p> <p>Stiller seg svært uforstående til tanken bak den nye adkomstgaten som er tenkt etablert mot Langgata. Andre steder i verden bygges vegnett i hovedsak utenom sentrum, mens i dette tilfellet med ny adkomstgate ledes trafikken inn i sentrum. Hovedtyngden av trafikk kommer fra Stokkalandsmarka eller fra feltene på Vigrestad, via Haugstadvegen. Det er da meget ulogisk at trafikken skal tvinges opp i Langgata og gjennom sentrum. Fornuften sier at en snuhammer for at biler kan snu og kjøre tilbake igjen vor de kom fra for å kjøre videre på jobb eller hjem igjen. De som skal videre på jobb bør sluses utenfor sentrum og ut på fylkesveg 44, som gjør at Haugstadvegen vil være nærmeste å kjøre ned til.</p> <p>Kommune bør komme med et annet alternativ for adkomst til Langgata 106, da merknadshaver i Langgata 104 ikke ønsker å avstå jord framfor huset sitt. Årsaken er at bilkjøring og fotgjengere ikke ønskes helt tett opp mot altan, stue og soveromsvindu.</p> <p>Påpeker at kommunen burde tatt en prat med beboere i området som ser og erfarer</p>		

hvordan trafikkforholdene er og hvordan bruk av nåværende sykkelsti/fortau fungerer/ikke fungerer, før det blir bestemt nos som kan gjøre det verre eller farligere.

Kommunedirektørens kommentar:

Se kommunedirektørens kommentar til merknad nr. 13 under merknader til høring og offentlig ettersyn i dette merknadsheftet. Innspillet av 06.11.2025 er kommentert ut der.

Trafikkanalysen har utredet flere alternativer til ny avkjørsel til Langgata 106, se figur nedenfor. Konklusjonen er at løsningen i alternativ D som foreligger i plankartet, er minst arealkrevende og er en løsning Rogaland fylkeskommune (vegeier av Langgata) kan akseptere basert på trafiksikkerheten. Reguleringsplanen må reguleres i tråd med kommuneplanen, der gang- og sykkelveg er avsatt etablert videre opp Aniksdalvegen på denne siden av Langgata. Bredder på gs-veg og avstand til kjøreveg er gitt i håndbok N100. Gang- og sykkelvegen må derfor etableres i tråd med gjeldende krav til bredder, uavhengig av om adkomstgaten krysser opp i Langgata. I dette tilfellet vil Langgata benytte allerede regulert gs-veg og anses derfor som beste alternativ.



Kommunen har mottatt innspill og hatt møter med flere av beboerne i området. En reguleringsplan må forholde seg til gjeldende lover og krav. I tillegg skal en reguleringsplan basere seg på et langt perspektiv fremover og ikke nødvendigvis kun nåværende behov.

09	Norges vassdrags- og energidirektorat, 05.03.2026	Journalnr. 26/9039
Oppsummering av merknad:		
NVE har ingen vesentlige merknader til endringene som er på høring. Informasjon om arealplanlegging med veiledning, verktøy og innspill til NVE sine tema i reguleringsplaner finnes på NVE sine nettsider. Naturfareutredninger skal meldes inn til NVE. NVE minner om at kommunen har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom – og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner.		
Kommunedirektørens kommentar:		

Tas til følge.

10	Sverre Sæverhagen, 06.03.2026	Journalnr. 26/9019
Oppsummering av merknad:		
<u>Adkomst til 77/64, Langgata 101</u>		
Nå som nåværende innkjøring fra Langgata ikke kan beholdes ønsker merknadshaver å legge ny innkjøring ca.15-20m fra krysset Langgata/ny adkomstgate, som også er rimeligere å gjennomføre.		
<u>Uthuset</u>		
Gjentar det som ble skrevet i brev av 11.11.2025 med noen tilføyinger: Merknadshaver kan frivillig gå med på å rive ca.1,5m av kortsiden mot Langgata for å få plass til fortau, mot godt gjort nødvendig ombygging inne. Uthuset ønskes bevart som følge av at det er renoverert og godt innredet, og benyttes til hobbyarbeid og redskapshus for et aktivt hagebruk, som gir en aktiv hverdag. Uthuset står også som et minne fra en tid med husmannsbruk og har en aldr på over 100 år. Etter merknadshavers mening vil det være verdt å ta vare på uthuset. Riving av hele uthuset vil også redusere slags- og bruksverdien av eiendommen. Henviser også til innlegg i Jærbladet 6.september 2024 der Time kommune krevde at et uthus måtte rives på grunn av trafikken, men politikerne valgte å fjerne dette vilkåret og uthuset ble stående.		
Kommunedirektørens kommentar:		
<u>Adkomst til 77/64, Langgata 101</u>		
Ny bestemmelsesgrense i plankartet starter ca.15m fra krysset og tillater å etablere midlertidig ny avkjørsel på Langgata innenfor bestemmelsesgrensen. Dette er inntil felt B1 bygges ut med ny felles kjøreveg fra avkjørsel o_KV47.		
<u>Uthuset</u>		
I detaljprosjekteringen av adkomstgaten kan slike hensyn vurderes, og det vil i denne fasen vurderes bygningsmessig om det vil være mulig å beholde deler av uthuset når ca.1,5m av uthuset må rives.		

11	Statens vegvesen, 06.03.2026	Journalnr. 26/8975
Oppsummering av merknad:		
Det er gjort endringer etter offentlig ettersyn og revidert planforslag er sendt ut til begrenset høring. Statens vegvesen er statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.		
<u>Uttalelse</u>		
I tidligere uttalelse av 14.11.2025 ga merknadshaver flere faglige råd knyttet til parkering, løsning for vareleveranse og renovasjon, og løsninger for myke trafikanter. Deres faglige råd er i stor grad ivaretatt. Faglig råd er fortsatt å finne en løsning for varelevering og renovasjon innenfor o_P1 som legger til rette for en løsning hvor kjøretøy for varelevering og renovasjon unngår rygging.		
Viser til faglig råd om at løsning for gående og syklende vurderes opp mot estimert antall gående og syklende per time, før det forankres i områdeplanen. I endringene som er sendt til begrenset høring er denne setningen tilføyd i bestemmelse 3.2.3. e).		
Det er ikke krav til detaljregulering av o_FO8 og ferdselssonen på fortau er forbeholdt de gående og ikke de syklende. Ved videre detaljering må det eventuelt søkes om dispensasjon fra formålet «fortau». For å tilrettelegge anlegg for både gående og syklende		

må anbefaler merknadshaver sterkt at kommunen endrer formålet til gang- og sykkelveg og vurdere løsningen for gående og syklende før det forankres i områdeplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

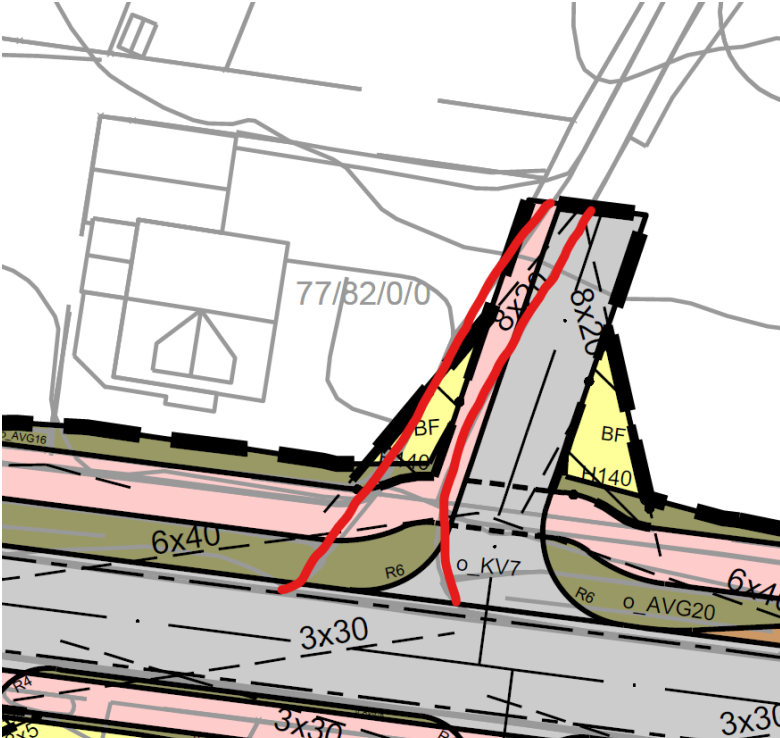
Uttalelse

Se kommunedirektørens kommentar til merknad nr.18 under merknader til høring og offentlig ettersyn i dette merknadsheftet. Kommunaldirektøren har illustrert en løsning som viser at kjøretøy for varelevering og renovasjon ikke må snu, men kan benytte snuplass på o_P1 og at parkeringen samtidig får plass til 138 parkeringsplasser. Bestemmelse 2.5 Parkering gir krav til etablering av maksimum 138 parkeringsplasser på o_P1. Kommunedirektøren anser derfor at faglig råd er ivaretatt.

Kjøreveg o_KV46 er en adkomstgate som er en kommunal veg. Kommunen vil derfor kunne velge løsning for utforming selv og ønsker at fortau o_FO8 skal ha en fleksibel utforming. Fortauet er i hovedsak tenkt å være på gående sine premisser, med areal til møblering, kunst, vegetasjon, overvannshåndtering etc. som byr på aktiviteter langs fortauet. Det er ikke ønskelig å lage en gang- og sykkelveg, da det ikke er hensiktsmessig at syklende har høy fart langs fortauets drop-off soner, varelevering og aktiviteter langs fortauet. Fortauet ønskes mer som et urbant preg og fører ikke til viktige destinasjoner i den forstand. Det finnes andre gang- og sykkelveger som ivaretar syklisters funksjon. På bakgrunn av dette er bestemmelse 3.2.3 e) omformulert til at «Eventuell ferdselszone vurderes opp mot estimert antatt gående og syklende per time». Formålet fortau videreføres i planen.

12	Rogaland fylkeskommune, 09.03.2026	Journalnr. 26/9259
Oppsummering av merknad:		
Som nevnt i brev datert 09.03.2026 er det feil inntegning av frisikt mot gang- og sykkelveg i tre kryss. Dersom dette rettes opp i tråd med krav 4.2.1.3-2 i håndbok N100, vil fylkesdirektøren trekke deres innsigelse til planforslaget.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas til følge. Frisikt for de tre nevnte kryssene er nå inntegnet i plankart alternativ 1A og 1B i tråd med krav 4.2.1.3-2 i håndbok N100. Kommunedirektøren anser derfor at innsigelsen til fylkesdirektøren er trukket og at planforslaget kan sendes til vedtak.		

13	Rogaland fylkeskommune, 09.03.2026	Journalnr. 26/9260
Oppsummering av merknad:		
Viser til brev og oppdatert plankart og bestemmelser av 06.03.2026. Oppdatert plankart og bestemmelser ivaretar de merknadene fylkesdirektøren tidligere har hatt. Frisikt mot gang- og sykkelveg er imidlertid feil inntegnet i følgende kryss:		
<ul style="list-style-type: none"> - Fra o_KV24 Rundvegen mot g/s-veg langs o_KV13 Langgata - Fra o_KV25 Hagane mot g/s-veg langs o_KV24 Rundvegen - Fra o_KV26 Fabrikkevegen mot g/s-veg langs o_KV24 Rundvegen 		
Inntegnet frisikt er tegnet som krav i avkjørsler. Krav til frisikt mot gs-veg i kryss er fastsatt i krav 4.2.1.3-2 i håndbok N100 og må rettes opp i tråd med dette kravet. Merknadshaver har ellers ingen flere merknader til planforslaget.		
Kommunedirektørens kommentar:		
Tas til følge. Frisikt for de tre nevnte kryssene er nå inntegnet i plankart alternativ 1A og 1B i tråd med krav 4.2.1.3-2 i håndbok N100 (frisikt 8x20m mellom kjøreveg og gs-veg).		

14	Arvid Rimestad	Journalnr. 26/9666
Oppsummering av merknad:		
<p>Merknadshaver har innspill til kryss 4 på eiendom 77/82, Langgata 84. Han har bygget hus helt til byggegrensen mot sørøst som ikke er ferdigstilt innvendig. Påbygget vises ikke i kartet, da det ikke har ferdigattest enda. Er det mulig å flytte fortau og innkjøring litt mot sørøst, slik at det ikke kommer så nært huset?</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Avkjørselen er regulert flyttet noe mer mot høyre i tråd med den gjeldende reguleringsplanen. Det vil si at ny avkjørsel ikke følger eksisterende avkjørsel. Nedenfor illustrerer dette, der rød markering viser eksisterende avkjørsel og o_KV7 viser ny regulert situasjon. Slik kommunedirektøren kan se det vil det nye bygget gå klar for regulert situasjon.</p>		
		

15	Bane NOR, 09.03.2026	Journalnr. 26/10007
Oppsummering av merknad:		
<p>Bane NOR ber om utsatt frist til 16.mars på grunn av mer tid til å gjennomgå overvannsrapporten og utforme deres tilbakemelding.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Fristen er forlenget til 15.mars på lik linje med Rogaland fylkeskommune sin frist.</p>		

16	Bane NOR, 07.04.2026	Journalnr. 26/13090
Oppsummering av merknad:		
<p>På grunn av begrenset kapasitet har det medført et behov for forlenget tid til å gjennomgå planen og ferdigstille deres tilbakemelding. Ny anmodning er forlenget frist til 30.april.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Som følge av skrivefrister til å sende saken til politisk behandling er forlenget frist satt til senest 26.april. Dersom dette ikke kan overholdes ber vi om å være orientert og innenfor fristen.</p>		

17	Bane NOR, 27.04.2026	Journalnr. 26/15315
Oppsummering av merknad:		
<p>Bane NOR registrerer at det er gjort nye endringer i planen for å ivareta overvannsflom mot jernbanestrukturen. Bane NOR er tilfreds med bestemmelsene som sikrer at overvannstiltakene i planområdet etableres. Merknadshaver ber likevel Hå kommune om å utarbeide ytterligere dokumentasjon for stikkrenne 1 og 2, før de kan vurdere om innsigelsen datert 05.11.2025 faller bort. De ber om følgende tilbakemelding:</p>		
Stikkrenne 1		
<p>Det er ønskelig å få en tilbakemelding om ny foreslått DN1200 stikkrenne nord for stikkrenne 1 vil forbedre flomsituasjonen for stikkrenne 1 under jernbanen. Dersom dette er tilfellet, kan Bane NOR tillate foreslåtte avbøtende tiltak beskrevet i delkapittel 8.5.1. Ved endring av de avbøtende tiltakene må Bane NOR involveres for å gjøre en ny hydrologisk vurdering.</p>		
Stikkrenne 2		
<p>Bane NORs beregninger gir en høyere flomverdi enn det som er beregnet i overvannsrapporten for 200-årsflom med klimapåslag. For å kunne vurdere om foreslåtte tiltak kan aksepteres, ber Bane NOR om å få levert utregningene for flomverdiene.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Kommunedirektøren har sendt over Head Energy sine merknader til stikkrenne 1 og 2, med dokumentasjon på beregningene for flomverdiene. Head Energy presiserer at flomsituasjonen for stikkrenne 1 forbedres med etablering av ny DN1200 mm kryssing lenger nord. For stikkrenne 2 er det lagt frem beregninger i SWMM, som gir de mest riktige resultatene og tar for seg flere hydrologiske prosesser. Head Energy mistenker at Bane NOR har brukt manuelle metoder for å kontrollere beregningene, og resultatet kan derfor avvike ganske mye mellom metodene.</p>		
<p>Kommunedirektøren ber om å få tilbakemelding på fremlagt dokumentasjon innenfor fristen 26.04.2026.</p>		

18	Bane NOR, 27.04.2026	Journalnr. 26/16513
Oppsummering av merknad:		
<p>Viser til fremlagt dokumentasjon av fremtidig overvannssituasjon nedstrøms planområdet. Slik det fremkommer av overvannsrapporten utarbeidet av Head Energy 29.01.2026, vil ikke vannmengdene mot jernbanen økes. Bane NOR aksepterer derfor foreslått løsning i rapport og vedlegg. Endringene i bestemmelsene oversendt 09.02.2026 vurderes å være i samsvar med deres innsigelse datert 05.11.2025. Bane NOR sin innsigelse faller derfor bort når planen vedtas med endringene innarbeidet.</p>		
Kommunedirektørens kommentar:		
<p>Tas til følge.</p>		
<p>Bestemmelsene datert 09.02.2026 er innarbeidet i planforslaget som legges frem til andregangsbehandling/sluttbehandling. Innsigelsen fra Bane NOR anses derfor som løst.</p>		

Vedlegg

Innkomne innspill til planprosessen er vedlagt.