



Planbeskrivelse plan 1164

Detaljreguleringsplan for Jærmuseet, Vitengarden

Vedtatt: 11.12.2016

Dato for siste endring: 08.07.2026

Innhold

1. Sammenheng	4
2. Bakgrunn	4
2.1 Hensikten med planen	4
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	4
2.3 Tidligere vedtak i saken	4
2.4 Utbyggingsavtaler	4
2.5 Krav om konsekvensutredning?	4
3. Planprosessen	5
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram	5
4. Planstatus og rammebetingelser	5
4.1 Overordnede planer	5
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	6
4.2.1 Tilgrensende planer	6
4.2.2 Temaplaner	6
5. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	6
5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet	6
5.3 Stedets karakter	6
5.4 Landskap	7
5.5 Kulturminner	7
5.6 Naturverdier	8
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	9
5.8 Landbruk	9
5.9 Trafikkforhold	9
5.10 Barn og unges interesser	13
5.11 Sosial infrastruktur	14
5.12 Tilgjengelighet mht universell utforming	14
5.13 Teknisk infrastruktur	14
5.14 Grunnforhold	14
5.15 Støyforhold	15
5.16 Luftforurensing	15
5.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	15
5.18 Næring	15
6. Beskrivelse av planforslaget	16
6.1 Planlagt arealbruk	17
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	18
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	18
6.5 Parkering	19
6.7 Trafikkløsning	20

6.10	Universell utforming	24
6.11	Uteoppholdsareal	25
6.12	Landbruksfaglige vurderinger	26
6.14	Kulturminner	26
6.16	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	27
6.17	Plan for avfallshenting/ søppelsug	27
6.18	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	27
6.19	Rekkefølgebestemmelser	28
7.	Konsekvensutredning	29
7.1	Konsekvensutredning	29
8.	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	29
8.1	Overordnede planer	29
8.2	Landskap	29
8.3	Stedets karakter	30
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	30
8.6	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	31
8.7	Rekreasjoninteresser/rekreasjonsbruk	31
8.8	Uteområder	31
8.9	Trafikkforhold	31
8.10	Barns interesser	31
8.12	Tilgjengelighet mht universell utfoming.....	31
8.13	Energibehov - energiforbruk	31
8.14	ROS	31
8.15	Jordressurser/landbruk	39

1. SAMMENDRAG

Planen gir føringer for utvidet bruk av museet. I første omgang skal det etableres et underjordisk magasin, som skal brukes til lager og studiomagasin. Studiomagasinet skal kobles opp mot de øvrige museumsbyggene. Kjøreadkomst til magasinet er planlagt gjennom skogen nord for museet. Landskapsinngrepet blir stort, men det er gjort flere tiltak for tilpasning.

I andre omgang skal kontor og administrasjonsbygg utvides og etableres nord for dagens museumsbygg. I forbindelse med utvidelse av museumsdriften, legges det og opp til utvidet parkering og sykkelparkering. Ved utvidelse av andre publikumsrettede funksjoner kan det føre til økt trafikk, derfor er det lagt inn en rekkefølgekrav for vurdering av hvilke tiltak som bør etableres før en utvidelse.

2. BAKGRUNN

Jærmuseet har behov for utvidet og sentralisering av lagring av museumsgjenstander. Det har vokst fort de siste årene. Alle lagerrom er utnyttet maksimalt, og overskytende museumsgjenstander er lagret under dårlige forhold med dårlig lokalisering og tilgjengelighet. Derfor er de er bevilget statlige midler for å bygge et underjordisk magasin, dersom tiltaket starter raskt. Hå kommune har tatt på seg arbeidet med reguleringsplanen. Den er utarbeidet i samråd med administrasjonen til Jærmuseet og konsulent forprosjektering av magasin og adkomstveg.

2.1 HENSIKTEN MED PLANEN

Legge føringer for bruk og utvikling av Jærmuseet, sikre god landskapstilpasning og utforming av anlegget opp mot eksisterende bygningsmiljø og kulturmiljø.

2.2 FORSLAGSTILLER, PLANKONSULENT, EIERFORHOLD

Planen er utarbeidet og fremmet av rådmannen i Hå kommunen. Hovedområde som reguleres eies av stiftinga Jærmuseet, en liten del eies av privat grunneier. Alle eierne er orientert om foreslåtte regulerte tiltak.

Det er 3 eiendommer som blir berørt av planen, gnr og bnr: 18/5, 19/31 og 19/35.

2.3 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Området er ikke regulert tidligere. Arbeidet med planen ble bestemt startet etter et dialogmøte mellom administrasjonen, ordfører og Jærmuseet. Det er derfor ingen tidligere vedtak i saken.

2.4 UTBYGGINGSAVTALER

Det er ikke varslet arbeid med utbyggingsavtale for reguleringsplanen.

2.5 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING?

Planforslaget er vurdert opp mot vedlegg 1 i forskrift om konsekvensutredning. Det er vurdert at ingen av oppfangskriteriene slår ut. Det er derfor ikke utredningskrav av

konsekvensutredning for planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 4-2, andre ledd.

3. PLANPROSESSEN

3.1 MEDVIRKNINGSPROSESS, VARSEL OM OPPSTART, EVT. PLANPROGRAM

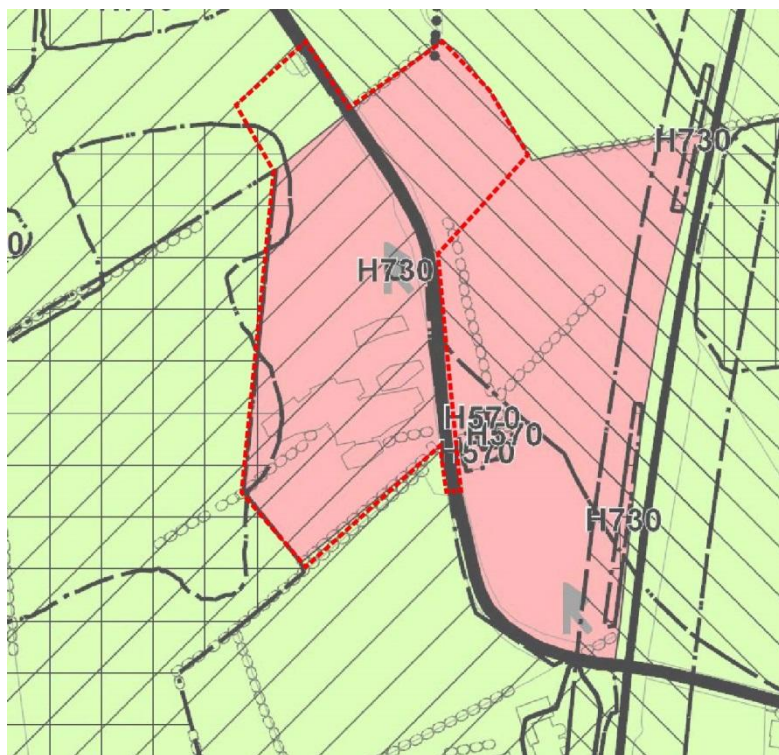
Oppstart av planarbeidet ble varslet 7. oktober 2015, i Jærbladet, kommunens hjemmeside, offentlige instanser og grunneiere. Planen ble førstegangsbehandlet i UTN 23.august og lå ute på høring i perioden 14.september til 25.oktober. Det er holdt hyppige arbeidsmøter mellom administrasjonen, Jærmuseet og kulturvernavdelingen hos Rogaland fylkeskommune. Privat grunneier er holdt orientert om arbeidet og er positive til tiltaket. Det har og vært avholdt dialogmøter med vegvesenet og fylkesmannen.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 OVERORDNEDE PLANER

4.1.1 Fylkeskommunale planer
Ingen aktuelle planer.

4.1.2 Kommuneplanens arealdel evt. Kommunedelplaner
I kommuneplanen er området avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting. Deler av planområdet berører fornminne, hensynssone kulturmiljø og sikringssone langs Skjerpebekken.



Figur 1 Utsnitt kommuneplan, rød stiplet linje viser planavgrensning.

4.2 GJELDENE REGULERINGSPLANER

4.2.1 Tilgrensende planer

Det finnes ingen tilgrensende reguleringsplaner til området.

4.2.2 Temaplaner

Jærmuseet forvalter Hanabergsmarka i samråd med fylkesmannen. For dette området er det utarbeidet en forvaltningsplan.

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 BELIGGENHET, AVGRENSNING OG STØRRELSE PÅ PLANOMRÅDET

5.1.1 Avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet dekker ca. 35 dekar og er ikke regulert i dag. Planen følger Stiftinga Jærmuseets eiendomsgrense i øst og vest. Her grenser planområdet til Hanabergsmarka. I øst grenser planområdet Skjerpebekken og følger også her eiendomsgrensen til Jærmuseet. I nord og sør avgrenses området av veg og skog.

5.2 STEDETS KARAKTER

5.2.1 Struktur og estetikk

Dagens bebyggelse er godt terrengtilpasset. Selve museumsbygget ligger på en bakketopp. Like sør for bakketoppen går vegen under jernbanen. Parkeringsplassen har et landlig preg og er bygd på andre siden av vegen for museumsbyggene, og delvis langs fylkesvegen. Bebyggelsen er spredt i et landlig området. Bygningene ligger i et gammelt kulturlandskap, som fortsatt bærer preg av det gamle jordbrukslandskapet på Jæren- med geilene, markegården og steingardene som omkranser hagene.

5.2.2 Eksisterende bebyggelse

Bebyggelsen innenfor planområdet stammer fra to tidsperioder.

4H- tunet stammer fra 1878. Museumsgarden (bnr.6) ble skilt ut fra nabobruket i 1878.

Hjemmehuset og driftsbygningen er fra dette året; det frittstående fjøset ble bygd i 1887.

Tunet ble etablert samtidig med byggingen av jærbanen og gir et godt uttrykk av byggemåten til mindre gårdsbruk på den tiden. Hovedhuset er innredet slik det var hos folk flest på 1950-tallet.

Selve museumsbyggene ble ferdigstilt i 1995. Kommunen arbeider med revidering av kulturminnevernplan, som skal ferdigstilles i 2017. I arbeidet er museets vernestatus vurdert, til å bli betraktet som et nyere tids kulturminne. Rogaland fylkeskommune stiller seg bak betraktningen. Bygningene er godt plassert i landskapet og har en særpreget og lavmælt arkitektonisk uttrykk. Hovedintensjonen til arkitektene bak bygningene var å skape noe som samsvarer med jærske identitet og byggetradisjon, med et moderne uttrykk. Resultatet er praktiske museumsbygg som er tilpasset et sårbart og særprega kulturlandskap.

Sammen representerer de skjæringspunktet mellom tradisjon og nyskaping.



Figur 2 Bebyggelsen følger terrenget.

5.3 LANDSKAP

5.3.1 Topografi og landskap

Området ligger innenfor landskapsregion for Jæren og Lista, på låglandet. Låglandet består av et flatt eller bølgende morenebakketerreng. I dette tilfelle bølgende, hvor jordteigene avgrenses av steingarder og i randsonene mot elv eller bekk buffersonervegetasjon. Selve museumsbyggene ligger oppå en bakketopp, terrenget er bølgende innenfor planområdet. I nord brytes området av en hogstmoden skog. Området ellers er åpent mot Hanabergsmarka og noe mer lukket nordøst for vegen.



Figur 3 Snitt som viser at terrengeforskjellene er opp mot 10 meter innenfor planområdet. r.

5.3.2 Lokalklima

Mot det store åpne landskapsrommene er området vindutsatt. I dette området har museet anlagt en «vindpark» i miniatyr for å kunnskapsformidling.

5.3.3 Estetisk og kulturell verdi

Området anses for å ha høy kulturell verdi, kulturminnene som ligger innenfor område har en bred tidshorisont med både fornminner og nyere tids kulturminner. Jærmuseet har lagt vekt på formidling av dette gjennom anlegget.

5.4 KULTURMINNER

Vest for planområdet finner man et av de mest interessante fornminneområdene i landet hvor en kan følge spor etter mennesker og jordbruksaktivitet gjennom tusenår. Det ligger igjen lommer av gamle Jæren med urydda beitemark, lyngmark og myr, i dag verna under navnet Hanabergsmarka kulturminne- og friluftsområde. Dette området er statlig eid. Innenfor planområdet er det og registrert fornminner gravhauger som er en del av et større

miljø utenfor planområdet. Dette er lokalisert nord og nordvest fra dagens bebyggelse.



Figur 4 Registrerte forminner i området.

Under de arkeologiske registreringene i planområdet, ble det funnet to områder med bosetningsspor under dagens markoverflate. Den ene lokaliteten ligger på toppen av høydedraget, et bosetningsspor (id 6075-114). I tillegg til dette bosetningsområde ble det funnet spor etter forhistorisk bosetning under dyrka mark helt nord i planområde (id 218964).

5.5 NATURVERDIER

Det er ikke registrert noen verneverdige naturtyper innenfor planområdet eller i nær tilknytning. De nærmeste områdene er knyttet til Audamotlandstjørn og Hanabergsmarka. Nord i planområdet er det en granskog med løvskog i bunnsjiktet. Skogen er snart hogstmoden.



Figur 5 Granskogen sett fra nord mot sør.

5.6 REKREASJONSVERDI/ REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Hanabergsmarka er et mye brukt rekreasjonsområde. Området er ansett til å ha høy verdi.

5.7 LANDBRUK

Planområdet grenser til landbruksområder i jord. Ved 4H-tunet er det dyrka mark, som brukes i museumsøyemed.

5.8 TRAFIKKFORHOLD

5.8.1 Kjøreadkomst

Jærmuseet har i dag to direkteavkjørsler til bygningene på vestsiden av fv. 156 og en til bygningene på østsiden av fv. 156. I tillegg er det avkjørsel til parkeringsplass lengre nord. Det er og en gangadkomst sør for museet, gjennom en geil og rogneallé. Det er også en

jordbruksavkjørsel like nord for administrasjonsbygget på vestsiden av veg.



Figur 6 Eksisterende atkomstsituasjon



Figur 7 Adkomst til Jærmuseet, brukes av ansatte og ved varelevering og henting av renovasjon. Fylkesveg 156, Kviavegen høyre i bildet.



Figur 8 Parkeringsplass. Adkomst fra Kviavegen vises mot høyre i bilde.

5.8.2 Vegsystem

Adkomstvegen er fv. 156, Kviavegen, som deler museumsområde og parkeringsplassen. Fartsgrensen er satt til 50 km/t, som er normal fartsgrense i spredtbebyggdstrøk og til denne dimensjonen på veg.

Fylkesvegen er i vegklasse Sa 3, hvor en bredde på minimum 4 meter ideelt 5 meter, må legges til grunn. Veggen er en 1-felts veg, med et estimert trafikkgrunnlag på opptil en ÅDT 300.

Langs Skjerpebekken til parkeringsplassen til Jærmuseet via Jærmuseet går en godt brukt turveg til Hanabergsmarka.



Figur 9 Turveg til Hanabergsmarka og Kviamarka, sør for museumsbygningen.

5.8.3 Trafikkmengde

Årsdøgnetrafikken er anslått til 300, hvorav andelen lange kjøretøy er på ca. 10% for 2015.

5.8.4 Ulykkessituasjon

Det er registrert en ulykke fra 1997, et enslig kjøretøy kjørte utenfor vegbane på en rett vegstrekning.

5.8.5 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Parkeringsplassen for anlegget og museet skilles av Kviavegen. Det er etablert en gangveg fra parkeringsplassen til museumsbygget, som følger vegen. Denne krysser vegen slik at den treffer direkte på hovedatkomsten til Jærmuseet. Det har tidligere vært foreslått forskjellige tiltak for å øke trafikksikkerheten ved kryssing av vegen. Nedsatt fartsgrense, humper, opphøyd areal i kryssområde, fjerning av asfalten og skilting av gårdstun. Området ligger på en bakketopp, sikten ved krysningspunktet er ikke ideell. Vegen er åpen for all trafikk.



Figur 10 Kryssing av Kviavegen til Jærmuseet fra gangveg fra parkeringsplassen.



Figur 11 Kviavegen deler museumsområde.

5.8.6 Kollektivtilbud

Det finnes ingen kollektivtilbud knyttet opp direkte til Jærmuseet. Dersom man kommer fra Jærbanen fra Nærbø, er avstanden ca. 1,6 km.

5.9 BARN OG UNGES INTERESSER

Jærmuseet tilbyr mye til nærområde. Kunnskapslekeklassen som er opparbeidet i tilknytning til museet er åpent for alle.

Området og museet blir mye brukt av Hå-skolen til undervisning og formidling.



Figur 12 En av Vitengardens mange installasjoner. Denne formidler vind som ressurs.

5.10 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Ikke relevant for planforslaget.

5.11 TILGJENGELIGHET MHT UNIVERSELL UTFORMING

Uteområdene er ikke universelt tilrettelagt. Det er etablert et av og pålessingsplass langs Kviavegen rett ved hovedvegen, som brukes for å av og påstigning for enkelt å komme til museet. Det er og tilrettelagt for HC- plasser like nord for museumsbygget, i parkeringsplassen for ansatte, som gir korte avstander inn på museet. Store deler av uteområdet er ikke universelt tilrettelagt, kun området rundt hovedinngangen.

5.12 TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.12.1 Vann og avløp

Det ble lagt nye va-ledninger til Jærmuseet ved etableringen av Kviamarka. Standarden anses som god.

5.12.2 Trafo

Det er etablert en trafo dimensjonert til dagens anlegg, som er bygget inn i hovedbygget. Ved utvidelse av anlegget, må det avklares om det er behov for en oppjustering av trafoen.

5.12.3 Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m. m

Det er lagt fjernvarmeledninger mellom Kviamarka og Nærbø. Det er ikke lagt til tilkoblingspunkt til Jærmuseet.

5.13 GRUNNFORHOLD

Konsulent gjennomførte noen masseregistreringer i forbindelse med arkeologiske undersøkelser. Det ble funnet overkonsoliderte morene masser, som er svært godt pakke masse. Disse er vanskelig å grave i og må ofte skrapes. Dette er masser som gjør det mulig å grave loddrette grøfter. Arealbehovet for tiltak minimeres derfor.

5.14 STØYFORHOLD

Området er ikke spesielt støyutsatt. Den største støykilden er fra jernbanen og Kviavegen. Det er ikke ansett som aktuelt å gjennomføre støyvurderinger for reguleringsplanarbeidet fordi ÅDTen er ansett som lav og parkeringsplassen er lagt som en buffer inntil jernbanen.

Museumsbyggene er ikke ansett som støyømfintlig bebyggelse.

5.15 LUFTFORURENSING

Området har over normal luftforurensning. Temaet er ikke ansett, som aktuelt videre i planarbeidet.

5.16 RISIKO OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

5.16.1 Risikomatrikse, eller relevante forhold skal vurderes:

5.16.2 Rasfare

Området er ikke utsatt for rasfare.

5.16.3 Flomfare

Området er ikke flomutsatt.

5.16.4 Vind

Den vestlige delen av planområdet er vindutsatt.

5.16.5 Støy

Støy fra jernbane og fylkesveg er de største støykildene til anlegget. Disse anses ikke som ødeleggende.

5.16.6 Luftforurensing og forurensing i grunnen

Området har over normal luftforurensning. Temaet er ikke ansett som aktuelt videre i planarbeidet. Det er ikke registrert forurensede masser i grunnen. Det er heller ikke grunn til å anta at noen av massene er forurensa.

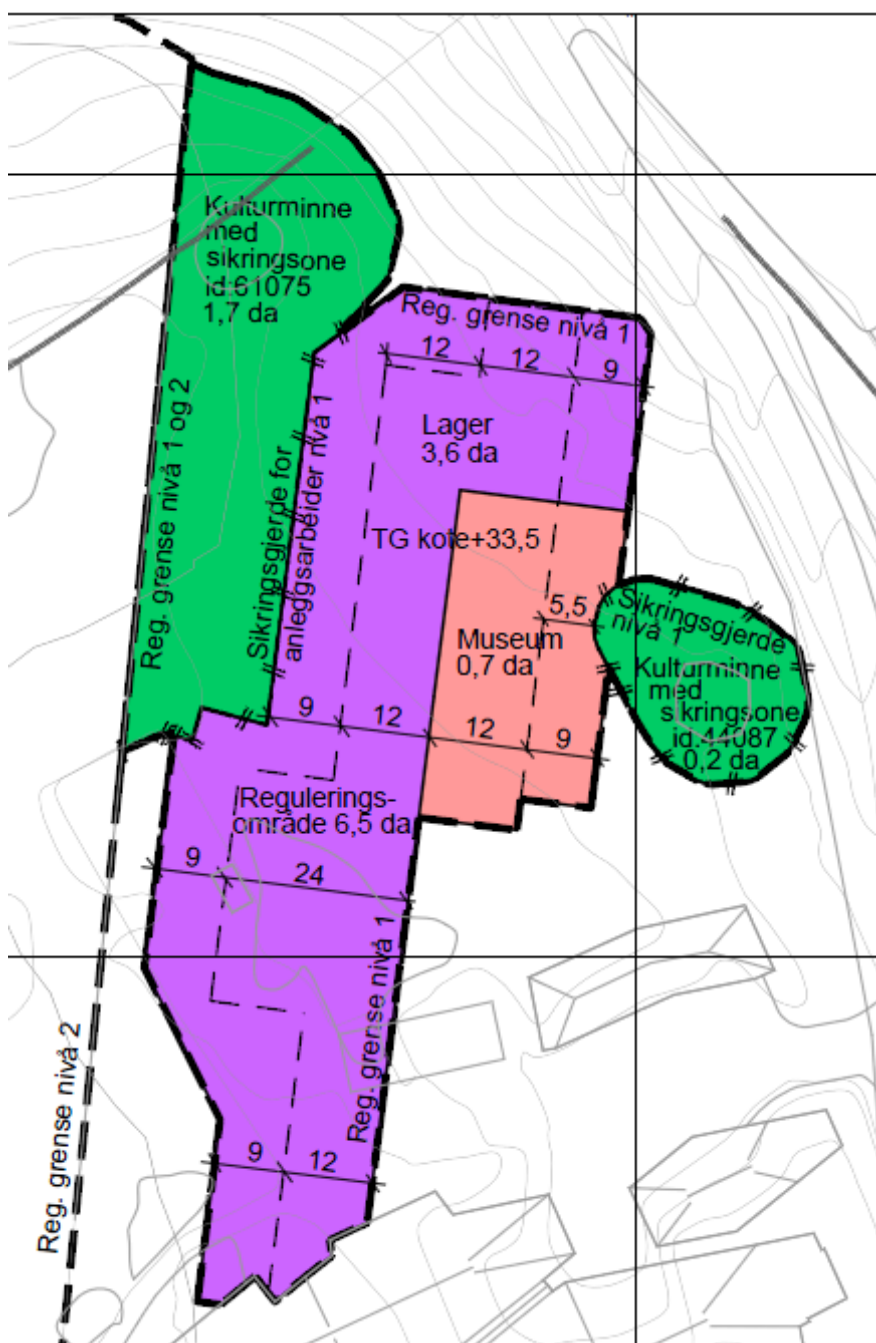
5.16.7 Beredskap og ulykkesrisiko

Anlegget har tilkomst fra Kviavegen.

Området er ansett til å ha lav ulykkesrisiko.

5.17 NÆRING

Vitengarden er et positivt næringsforetak i kommunen, som skaper arbeidsplasser, samtidig som det engasjerer og formidler kunnskap til besøkende.



Figur 14 Plankart under grunnen.

6.1 PLANLAGT AREALBRUK

6.1.1 Reguleringsformål:

Planen er i to vertikalnivåer, en over og en under bakken. Dette fordi det skal etableres et underjordisk magasin og arealformålene på de forskjellige nivåene ikke samsvarer.

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5, nr 1)

- Offentlig eller privat tjenesteyting
- Uteoppholdsareal

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5, nr 2)

- Kjøreveg
- Fortau
- Gang-/sykkelveg
- Annen veggrunn - tekniske anlegg
- Annen veggrunn - grøntareal
- Parkeringsplasser

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5, nr 3)

- Grønnstruktur
- Turveg
- Vegetasjonsskjerm
- Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål

LNFR OMRÅDER (PBL § 12-5, nr 5)

- Landbruksformål
- Vern av kulturmiljø eller kulturminne

HENSYNSONER (PBL § 12-6)

BÅNDEGGINGSONE

- Båndlegging etter lov om kulturminner

SIKRINGSONE

- Frisikt
- Andre sikringssoner

BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5, nr 1)

- Annen offentlig eller privat tjenesteyting
- Lager

6.2 GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFORMÅL

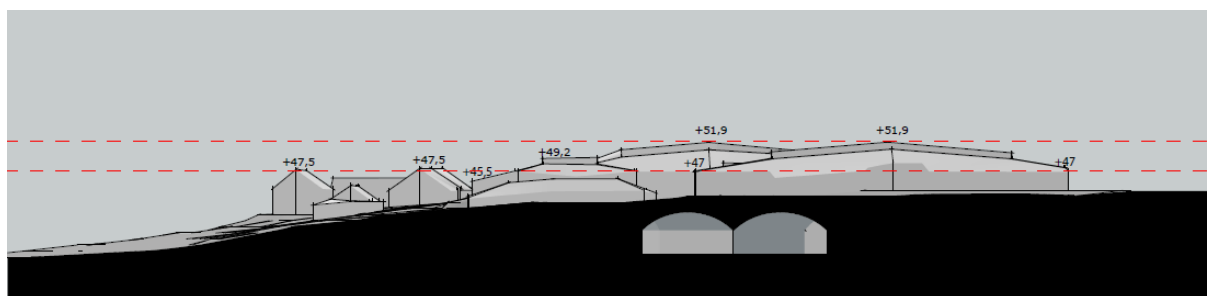
6.2.1 Reguleringsformålene gjennomgår og løsningene beskrives:

6.3 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING

6.3.1 Bebyggelsens høyde

Reguleringsplanen legger opp til to vertikalnivåer. Vertikalnivå under terreng legger opp til en byggehøyde på netto 6,1 meter og brutto 7,5 meter. I området nærmest adkomst, må det påføres noe ekstra masse, for å ha nok avstand på magasin til jordbruksredskaper. Topp gulv er satt til kote + 33,5m, med en byggehøyde på 7,5 meter.

Reguleringsplanens andre vertikalnivå over bakken, legger opp til to forskjellige byggehøyder. En på kote +47 og +52. Det er tatt utgangspunkt i eksisterende bygninger byggehøyde. Byggehøydene følger terrenget, med høyest på midten og lavere mot tilgrensende områder, se snitt under.



Figur 15 Eksisterende høyde på bebyggelse

6.3.2 [Grad av utnyttning \(veileder\) Forskrift](#) • BYA, BRA, %-BYA eller %-BRA

Det er lagt opp til en BYA på 40%. BYA-en gjelder for bygninger på reguleringsnivå 2. Dette tilsvarer et fotavtrykk på 4,45daa. Eksisterende museumsbygg er på 4,130m², men fotavtrykket er på 2,06 daa. Det vil si at det fortsatt er rom for utvidelse.

Tabellen under viser et forslag til fordeling av bebyggelse.

BRUKSAREAL	U.etg. m2	1. etg. M2	SUM M2
Eksisterende museum	2068	2062	4130
Framtidig administrasjon	400	500	900
Studiemagasin	1000		1000
Framtidige bygg i nord	900	900	1800
Framtidige bygg i sør	550	550	1100
SUM M2	4918	4012	8930

6.4 PARKERING

6.4.1 Antall parkeringsplasser - maksimum og minimumstall, samt begrunnelse for avvik fra normen og parkeringsdekning.

Bilparkering

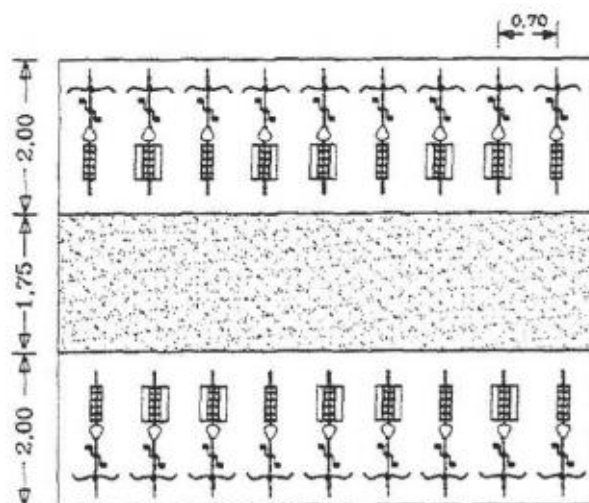
Kommuneplanen gir krav på 1,5 p-plasser pr. 100m² BRA. På 9 dekar blir dette 135 plasser. Planen sikrer 123 parkeringsplasser i nærliggende parkeringsanlegg. Resterende plasser må sikres innenfor område o_BOP1. Parkeringsplassene tilknyttet Jærmuseet skal ha grusdekke.

Sykkelparkering

I dag er det satt av ca. 30 parkeringsplasser i stativ for sykkel, hvor parkeringsplassen møter gangstien. Kommuneplanen krever 5 plasser per 100m² BRA. Planen åpner opp for et bebygd areal, hvis man ser bort fra lagerbygningene for opp mot 9000m². Dette blir urimelig høyt. Jærmuseet har opplyst at de i dag har kapasitet til å ta imot 3 skoleklasser, her er arbeidskapasitet og lokaler lagt til grunn. Administrasjonen har derfor valgt å legge andre premisser til grunn for dimensjonering. En tar utgangspunkt i 3 skoleklasser med 25 elever. En legger og til 1 plass pr. 200m², som gir 45 plasser ekstra. Samlet 110 plasser, som trolig overstiger behovet for den daglige bruken av Jærmuseet. Ved spesielle anledninger er det mulig å bruke større deler av parkeringsplassen eller arealer tilstøtende museet.

Sykkelparkeringsplassene kan fordeles mellom området avsatt til parkering og a_BOP1, det forutsettes også at minimum 10 plasser bygges inn i nye bygningsvolum. Plassene skal plasseres nærme hovedinnganger om mulig og skal ha tak.

6.4.2 Utforming og lokalisering av parkeringsanlegg



Forbedret plassutnyttelse ved delt manøvreringsareal for to rekker sykler. Plassforbruket er 23% mindre pr sykkel, i forhold til en sykkelrekke (fra 2,6 m² til 2,0 m² pr. sykkel).

Figur 13: Dimensjoner for parkering av to rekker med sykler

6.5 TRAFIKKLØSNING

6.5.1 Kjøreadkomst

Samme kjøreadkomst blir benyttet. Det legges til rette for en ny adkomst til magasinet. For å unngå å lage et x-kryss, blir adkomsten til parkeringsplassen lagt lengre sør. En avstand på 41 meter er sikret mellom avkjørslene.

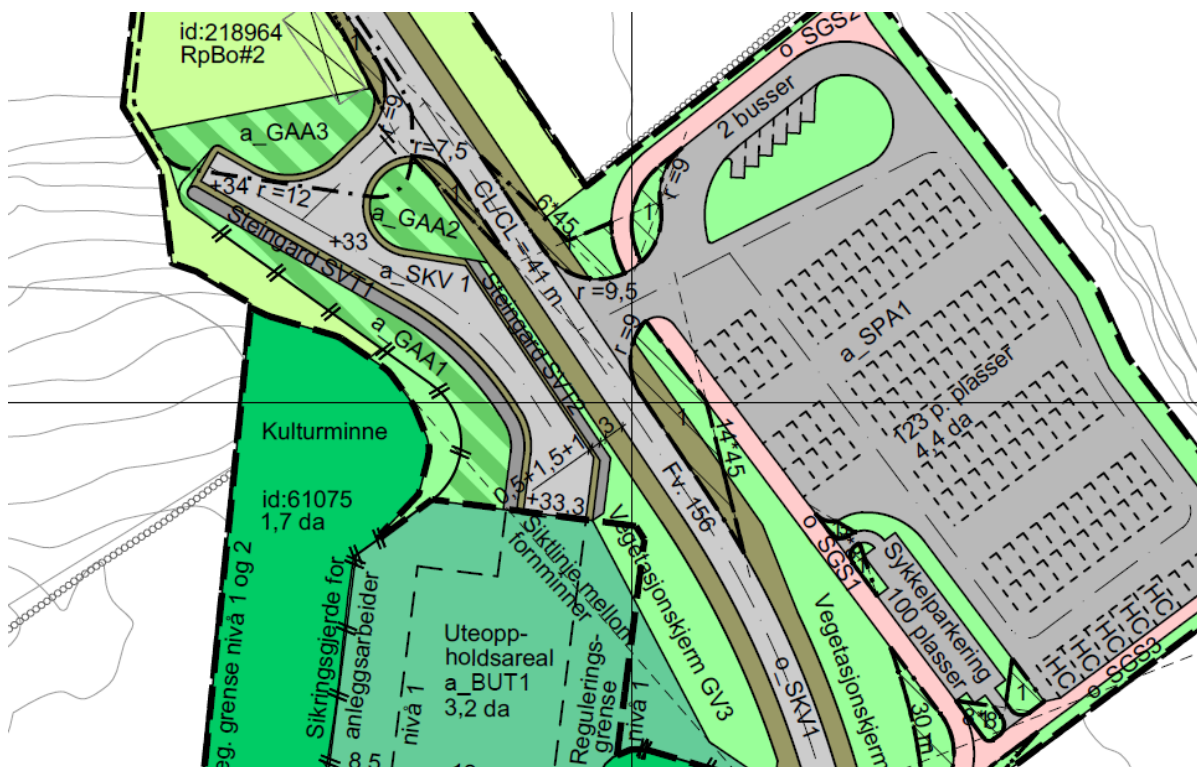
Adkomsten til det underjordiske magasinet vil ha en lav ÅDT maks 4, bruken vil være sporadisk. Avkjørselen stenges av med bom.

6.5.1.1 Tilknytning til overordnet vegnett.

Anleggets kobling til Kviavegen fv. 156.

Planforslaget legger opp ti tre koblinger mot fylkesvegen, til magasinet, parkeringsplassen

og museumsbygget.



Figur 16 Adkomst fra venstre, museum, parkering, underjordisk magasin.

Adkomst til parkering er flyttet lengre sør for å sikre så lang avstand som mulig til adkomst magasin. Fra senterlinje til senterlinje er den på 41 meter.

Adkomstveg til magasinet er dimensjonert etter kommunale krav for lastebil, med en bredde på 5-6 meter og en stigning på opp til 20 promille. Adkomstvegen og utformingen til parkeringsplassen er dimensjonert til svingradier på buss. Det er sikret oppstillingsplass til to busser.

Adkomst til museet er ikke endret. Snuareal må dokumenteres i byggesøknad.

6.5.2 Utforming av veger, bredde stigningsforhold og adkomster

Plassering av veg endres ikke. Planforslaget utvider vegbredden med en meter, fra fire til fem. Vegbredden oppjusteres kun innenfor planområdet og det er derfor ikke lagt opp rekkefølgekrav til når justeringen skal gjennomføres. Vegen nord for museumsbygget bør oppjusteres først, på grunn av bruk. Veghøyden endres ikke og har en varierende stigning, men den overstiger ikke 1:20.



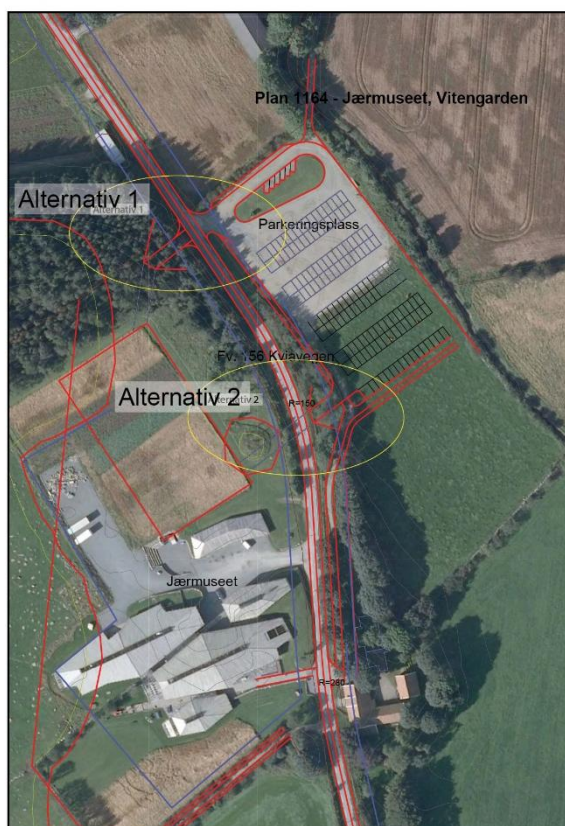
Figur 17 Adkomst til magasinet er plassert langt øst i bildet.

Gjennom planprosessen er det vurdert flere forskjellige adkomster til det underjordiske magasinet. Flere forhold har vært med å påvirke den endelige løsning. Økonomiske, romlige, forhold til fylkesvegen, landskapsinngrep og kulturminner. Adkomst fra parkeringsplassen under fylkesvegen vil gi best landskapsinngrep og færre koblingspunkt mot fylkesvegen, men det ville vært veldig dyrt å gjennomføre samt at den vil komme i konflikt med id 44067.

Det har og vært foreslått å lagt lagerbygget på andre siden av veien enn resterende hovedbygg, ved parkeringsplassen, men da vil en ikke få samme effekt av studiomagasin som skal brukes ved enkelte utstillinger. Det er derfor endt opp med en adkomstveg som går gjennom skogen nord på planområdet. Gjennom dialog med fylkeskommunen er den plassert lengre nord, slik at den får en bedre landskapstilpasning. Avbøtende tiltak som opparbeiding av voll og tilplantning av stedegen vegetasjon, bevisst terrengforming vil gi et lite synlig tiltak. En vil kun skimte adkomstvegen når en ankommer området fra nord på Kviavegen.

Under følger en opplistning over hvilke adkomstalternativer som er vurdert i saken. Alternativ 3 er valgt.

Vurdering av forskjellige adkomstalternativer



Alternativ 1

Viser en adkomst fra fv. 156, som danner et x-kryss med dagens adkomst til parkeringsplass. Etter vurdering med Statens vegvesen kan de ikke akseptere denne løsningen, til tross for lav bruk av adkomstvegen.

Alternativet vil gi store terrenginngrep.

Alternativ 2

Viser adkomst til magasin fra parkeringsplass. Eksisterende miljø på dagens parkeringsplass må saneres. Trafikken inn til magasinet vil komme i konflikt med myke trafikanter, samt fornminnet. Statens vegvesen vil kunne akseptere adkomsten. Alternativet gir minst terrenginngrep av forslagene.

Alternativet ble forkastet pga kostnad, i tillegg var ikke forslaget ideelt med tanke på myke trafikanter og gravhaug/fornminne id 44087.



Alternativ 3

Viser adkomst som er sakset i forhold til magasin fra parkeringsplass. Adkomst til parkeringsplassen er lagt noe lengre sør og adkomst til magasinet er lagt lengre nord. Forslaget gir mindre terrenginngrep enn alternativ 1, da det følger terrenget på en bedre måte. Alternativet er akseptert av Statens vegvesen, da avstanden mellom adkomstene er i henhold til vegnormalene.

6.5.2.1 Avvik fra vegnormalen beskrives

Det er ingen avvik fra vegnormalen i reguleringsplanen. Det er lagt inn et rekkefølgekrav før det kan gis igangsettingstillatelse for søknadspliktige publikumsrettede tiltak innenfor felt a_BOP skal trafikksikkerhetstiltak for kryssing av fv. 156 vurderes.

6.5.3 Krav til samtidig opparbeidelse

Studiomagasinet og lager vil ikke gi en større trafikk eller høyere besøksandel til museet, men ved utvidelse av resterende vil dette kunne gi en økt bruk. Administrasjonen ser at atkomstsituasjonen ikke er ideell, spesielt med tanke på siktforholdene og at anlegget brukes av mange barn. Det er derfor lagt inn krav til å opparbeide rumlefeltene ved utvidelse av museet.

Adkomst til parkering må flyttes før adkomst til underjordisk magasin kan tas i bruk.

Steingard langs veg til magasin, må opparbeides for å skjule landskapsinngrepene fra veg og parkeringsplass. Voll må etableres og tilplantning av området, før magasinet kan tas i bruk.

6.5.4 Varelevering

Varelevering endres ikke, den er i dag mellom museumsbygg og administrasjonsbygg.

6.5.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Planen legger opp til et bedre skille mellom gående og syklende på parkeringsarealet. Planen sikrer flere og bedre sykkelparkeringsplasser.

Turvegen til Hanabergsmarka eksisterer i dag, det gjøres ingen endringer på turdraget, men koblingen mellom øvrig gang- og sykkelveg bedres.

6.5.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Alle adkomstvegene reguleres til privat. Alle utenom adkomstveg til magasinet, eies av stiftinga Jærmuseet.

Annen veggrunn grøntareal, tilgrensende Kviavegen fv. 156, følger ikke eiendomsgrensene- dette må justeres i etterkant av reguleringsplan. De er valgt uavhengige av eksisterende eiendomsgrenser for en mer hensiktsmessig avgrensing.

6.6 PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG

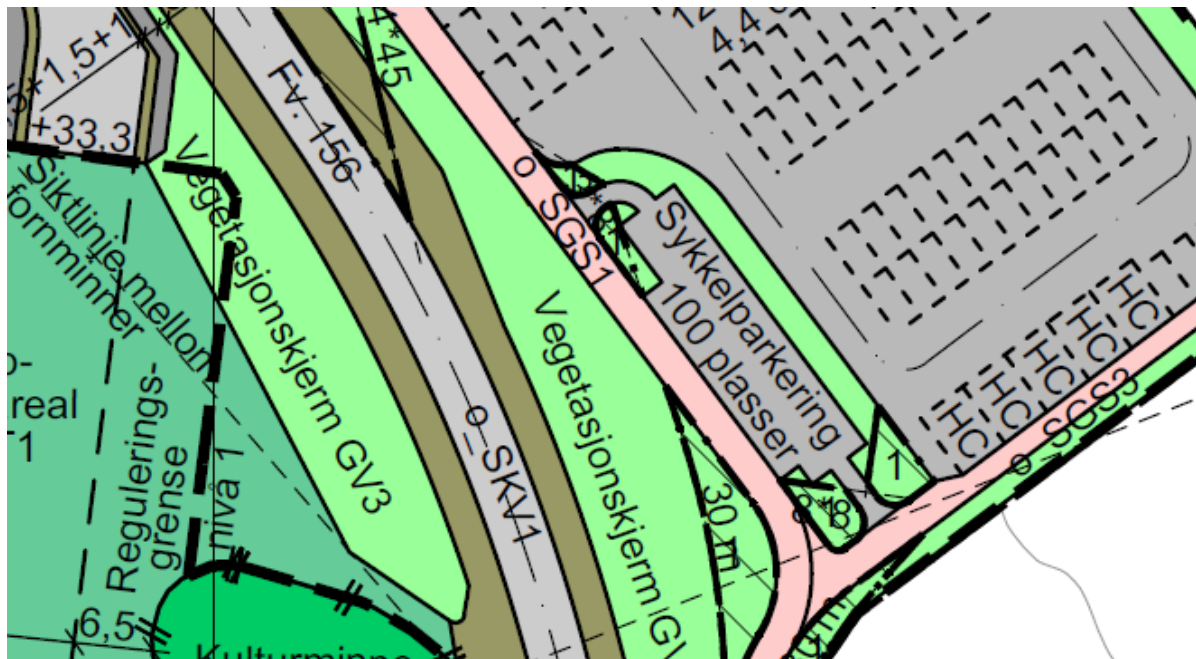
6.7 UNIVERSELL UTFORMING

6.7.1 Beskrivelse av krav til universell utforming

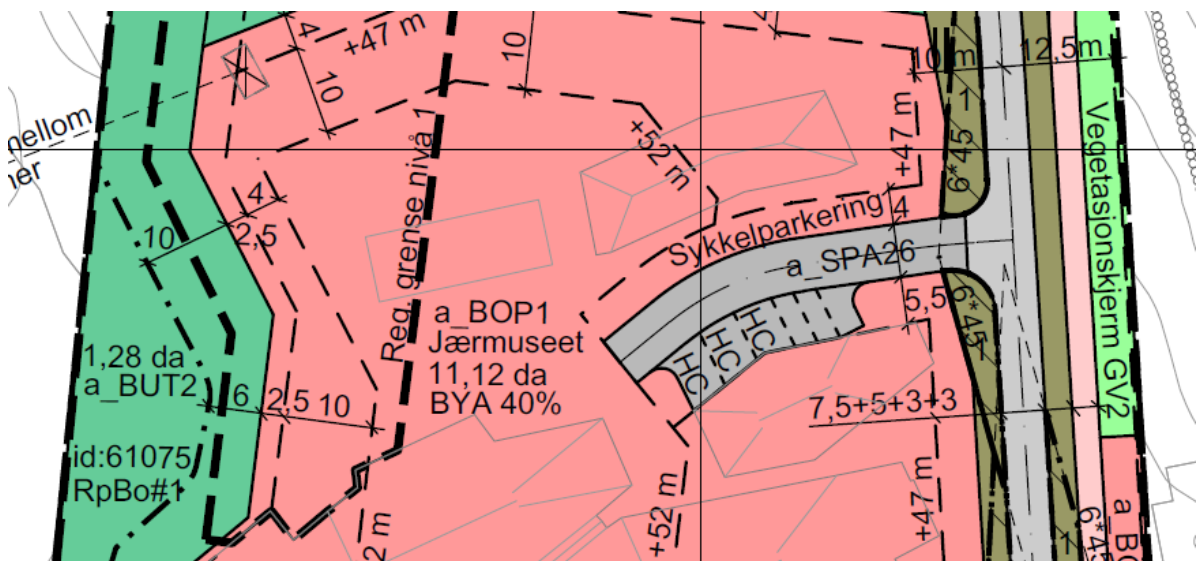
Det er gitt en generell bestemmelse om universell utforming av området. Nye bygg må universelt tilrettelegges. Bestemmelsene gjelder kun for nye tiltak, i dag er steder av området ikke universelt tilrettelagt, men det viktigste er å sikre bevegelseslinjene mellom hovedfunksjoner, som museumsbygg parkering og hovedattraksjoner utomhus. Turveg/ sti mellom anlegg og parkering ikke universell. Stigning på 1:10 og noen områder brattere. Et bevist valg for å bevare vegetasjon og landbruksjord. Det er derfor lagt inn 3 HC-parkeringsplasser i tilknytning til hovedbygning, med direkte og universell adkomst til byggets inngang i nord.

6.7.2 Hvordan universell utforming skal løses

Det er lagt opp til 3 HC- parkeringsplasser internt mellom museumsbyggene, med ansattparkeringsplass, samt HC-plasser på hovedparkeringsplassen a_SPA 1.



Figur 18 Plassering av HC-plasser på hoved parkeringsplass, med kort avstand til museumsbyggene.



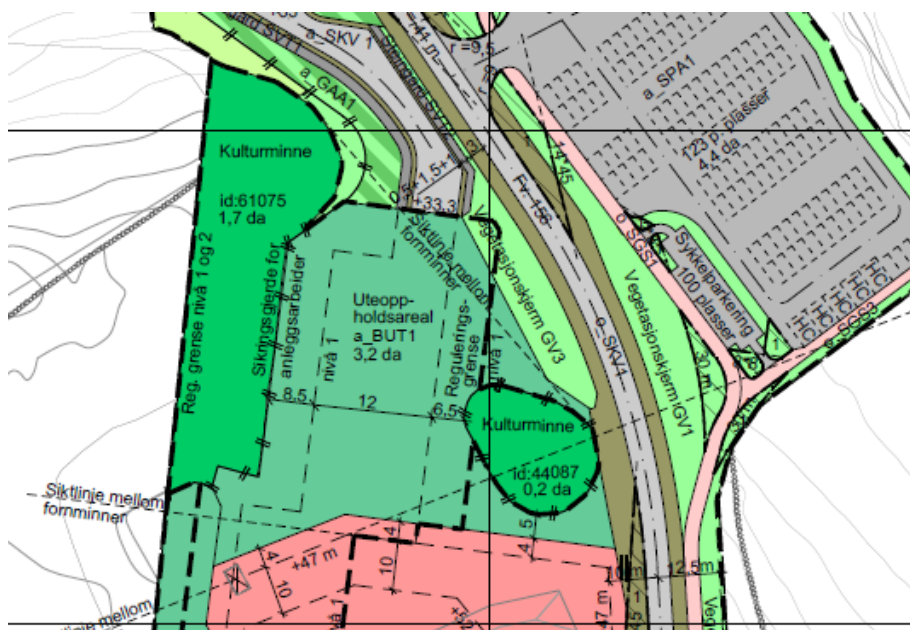
Figur 19 Plassering av HC-plasser i tilknytning til museumsbyggene.

6.8 UTEOPPHOLDSAREAL(UTEOMRÅDE)

6.8.1 Uteoppholdsareal

Uteoppholdsarealet i tilknytning til museumsbygget er delt opp i 3. Område U1 er binder sammen flere forminner og det er viktig å ha en begrenset bruk av området, som er sikret i bestemmelsene. På illustrasjonsplanen er området kalt «kulturtrekanten», som viser hvordan sikten er ivarettatt i området. På område U2 og U3 er det mulig å sette opp flere installasjoner, en del av formidlingen til Jærmuseet.

Mellom veg og skog og museumsområde er det satt opp vegetasjonsskjerm. Denne må tilplantes etter etablering av magasinet. En del av tiltakene for å skjule landskapsinngrepet og skjerme museumsområde fra Kviavegen.



Figur 20 Kulturtrekant kulturminner.

Turveier

Turvei til Hanabergsmarka og Kviavegen eksisterer i dag og sikres i reguleringsplanen sør for museet. Gangvegene o SG1, o SG2 og o GT, er regulert til offentlig formål, med eies av stiftinga Jærmuseet. Arealene er regulert til offentlige fordi kommunen ønsker å poengtere at disse er viktige strukturer i den overordna grønnstrukturen på Nærbø.

6.9 LANDBRUKSFAGLIGE VURDERINGER

Ingen dyrka mark går med til endringene i planen. Tiltaksområde er innenfor skogen.

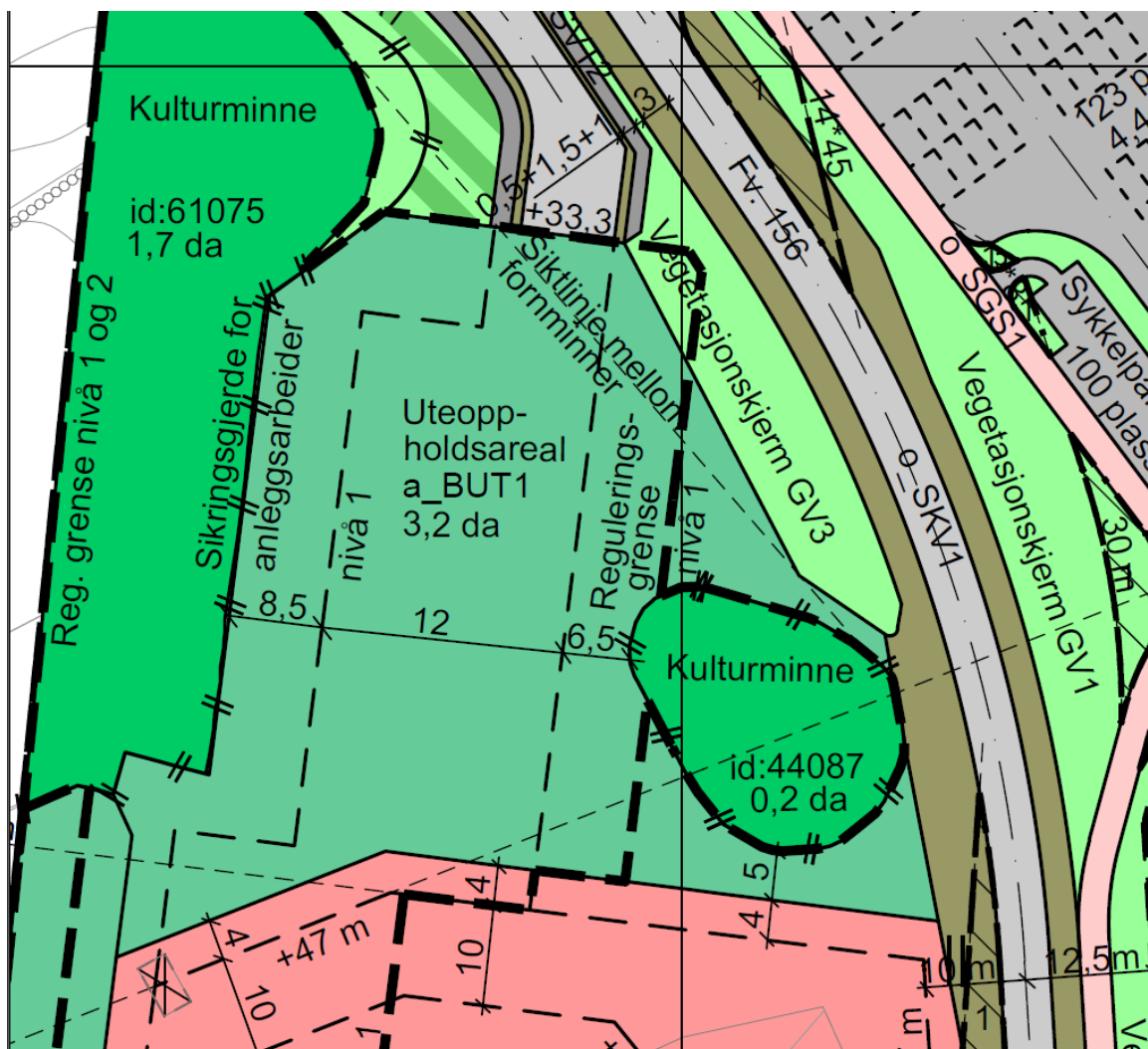
6.10 KULTURMINNER

Løsninger i forhold til kulturminner

Det er flere registrerte fornminner innenfor planområdet. Id 44087 og 61075 er regulert til vern av kulturmiljø eller kulturminner. Avstanden fra kulturminnegrense til byggelinjer er justert etter planens første politiske behandling. På det smaleste er det 6,5 meter fra id 44087 til underjordisk magasin og 8,5 meter fra id 61075. Avstanden fra id: 44087 til potensiell ny bebyggelse på a:BOP 1 er på 9 meter. Konsulent har vurdert at på grunn av massene vil det være mulig å anlegge bygg nærmere enn 15 meter.

Det er og regulert inn et midlertidig sikringsgjerde som skal skille områdene fysisk under etablering. Sikringsgjerde fjernes når omkringliggende byggetiltak er ferdigstilt.

Kulturminnet id 218964, som ligger helt nord i planområdet, kan fjernes uten ytterligere arkeologiske undersøkelser. Området er regulert til landbruk.



Figur 21 Korteste avstand fra kulturminner og byggegrense underjordisk magasin.

6.11 PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT

Området er allerede tilknyttet offentlig nett.

6.12 PLAN FOR AVFALLSHENTING/ SØPPELSUG

Plan for henting av avfall, plassering, utforming og snuareal er sikret gjennomført i bestemmelsen ved søknad om rammesøknad for tiltak over bakken.

6.13 AVBØTENDE TILTAK/ LØSNINGER ROS

Landskapstiltak: Muren langs adkomstvegen, etablering terrengformer og beplantning av vegetasjonsskjerm og randsonevegetasjon.



Figur 22 Modell som viser hvordan vegen legges i landskapet.



Figur 23 Adkomst til underjordisk magasin sett fra parkeringsplassen.

Trafikktiltak: trafikksituasjonen skal vurderes med vegeier ved etablering av nye publikumsrettede tiltak.

Kulturmiljø: Byggeområdene er lagt i god avstand til kulturminnefeltet. Det er i tillegg lagt opp til sikringsgjerde for å skille anleggsaktivitet og fornminner. Kulturvernnavdelingen skal også sikre fornminner for rotvelt.

6.14 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Planen har syv rekkefølgekrav. Tre av bestemmelsene er knyttet opp mot en eventuell utvidelse av besøkskapasiteten til museet. Den ene sikrer at det ved nye tiltak skal etableres parkering for bil og sykkel i tråd med planens bestemmelser, som igjen tar utgangspunkt i overordnede retningslinjer. Kulturminne ID 61075 skal sikres for rotvelt før trærne på gnr/ bnr 18/5 og 19/31 kan felles. Trafikksikkerhetstiltak for kryssing av f.v. 156 skal vurderes før det kan gis igangsettingstillatelse for nye publikumsrettede tiltak på a_BOP1.

De tre resterende rekkefølgekravene er knyttet opp mot realisering av det underjordiske magasinet. Før tiltak kan finne sted må det her etableres et sikkerhetsgjerde opp mot

tilgrensende kulturminner. Før magasinet kan tas i bruk må adkomst for eksisterende parkeringsanlegg flyttes for å oppnå en akseptabel avstand mellom avkjøring til magasin og avkjøring til parkering. Veg til magasinet med tilhørende anlegg må ferdigstilles før brukstillatelse av magasinet.

7. KONSEKVENsutREDNING

7.1 REGULERINGSPLANEN ER IKKE KU-PLIKTIG KONSEKVENsutREDNING

Planområdet dekker et areal på ca. 35 dekar og er ikke regulert i dag. I kommuneplanen er området avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting. Reguleringsplanen samsvarer med kommuneplanens føringer og legger ikke opp til en samlet bygningsmasse, som overstiger kravet om konsekvensutredning i forskriftene.

Planforslaget er vurdert opp mot vedlegg 1 i forskrift om konsekvensutredning, ingen av oppfangskriteriene slå ut. Det er derfor ikke krav om konsekvensutredning for planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 4-2, andre ledd.

7.2 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

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

7.3 OVERORDNEDE PLANER

Tiltaket følger overordna planer.

7.4 LANDSKAP

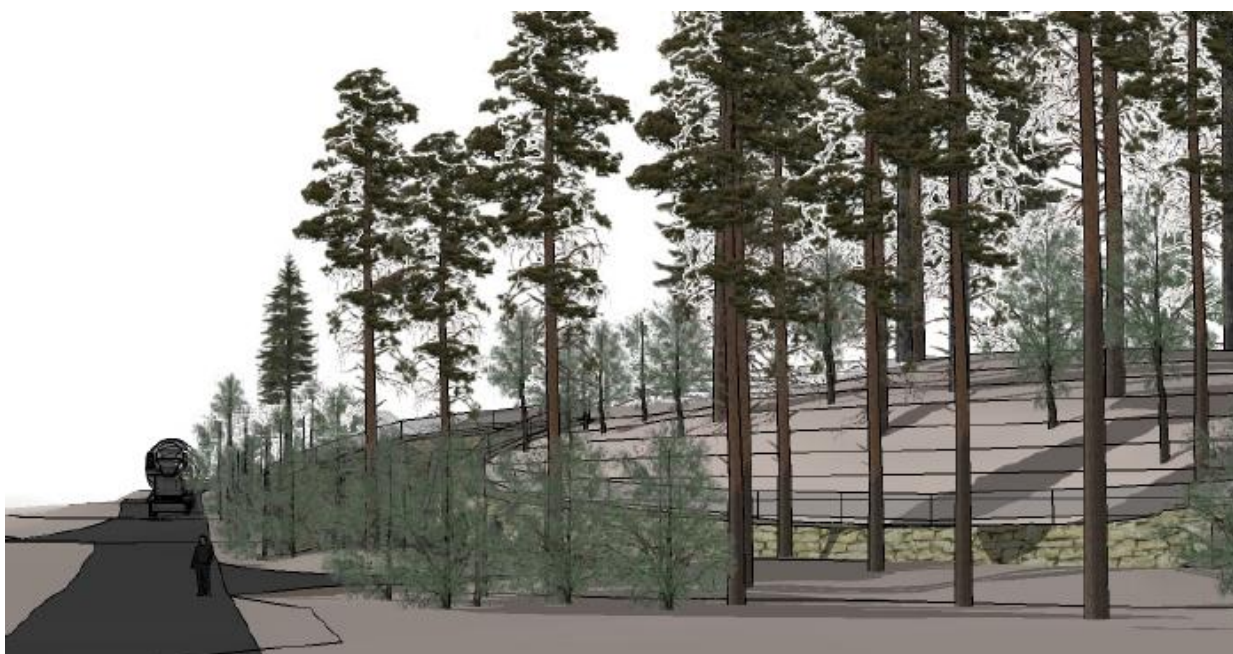
Bebyggelsen vil følge eksisterende landskapsform og bygningsmasse.

Området rundt den nye adkomstvegen endres. Tiltaket vil være synlig etter ferdigstillelse, men det er lagt opp til gode grep for å skjule tiltaket, samt at det sikres at det opparbeides med materialer som passer til anlegget for øvrig. Store deler av skogen må felles og området vil bli relativt åpent etter nyetablering, før vegetasjonen gror til. Tiltaket skjules til dels av steingardene som anlegges på begge sider av vegen. Fra nord skjules tiltaket av vold som

legges på begge sider av adkomstvegen.



Figur 24 Uten beplanting.



Figur 25 med beplanting.

7.5 STEDETS KARAKTER, BYGNINGSFORM OG ESTETIKK

Stedets karakter opprettholdes ved hjelp av førende bestemmelser både når det gjelder arkitektonisk uttrykk, høyde og volum. Nye bygninger skal underordne seg eksisterende bebyggelse.

7.6 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, EVT. VERNEVERDI

Magasinet blir plassert nærme kulturmiljøet nord for dagens museumsbygninger. Visuelle koblinger sikres gjennom bestemmelser. Veginngrep til adkomstvegen vil påvirke miljøet rundt den nordre gravhaugen. I dag er denne ikke synlig, men skjult av skogen.

7.7 FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP II I NATURMANGFOLDLOVEN

Tiltaket påvirker ingen registrerte verdifulle naturverdier eller biologisk mangfold. Skogen nord i planområdet er hogstmoden. Det sikres at områdene tilplanter i bestemmelsene, med bruk av stedegne arter. Randsone/ vegetasjonsskjerm sikres i plan og bestemmelser.

7.7.1 Verdifull vegetasjon

Vegetasjon som skiller parkeringsplass og fylkesveg, og vegetasjon som omkranser turvegen sikres i planen. Denne sikres i planen frem til den er moden til å byttes ut.

7.7.2 Økologiske funksjoner

Randsonevegetasjon ivaretas, nyplantning av skog sikres.

7.8 REKREASJONINTERESSER/REKREASJONSBRUK

7.9 UTEOMRÅDER

Planen åpner ikke opp for store endringer, men kun sikring av bruk.

7.10 TRAFIKKFORHOLD

7.10.1 Vegforhold

Vegbredde oppjusteres. Jordbruksadkomst stenges. Rådmannen vurderer at tiltakene gir en bedra trafikksituasjon. Før det kan gis igangsettingstillatelse til nye publikumrettede tiltak skal trafikksikkerhetstiltak vurderes. Statens vegvesen er åpne for å vurdere rumlefelt.

7.10.2 Trafikkøkning/reduksjon

Vil gi en økning ved etablering av undervisningsbygg og trolig og ved utvidelse av museumsområdet.

7.11 BARNES INTERESSER

Planen åpner opp for en utvidet bruk av området som er positivt.

7.12 TILGJENGELIGHET MHT UNIVERSELL UTFORMING

Det skal legges til rette for flere handicaparkeringsplasser mellom museumsbygg og administrasjonsbygg, a_SPA2. Nye tiltak skal vise hvordan de kobles opp mot eksisterende funksjoner.

7.13 ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK

Det er satt standard krav til energi. Spørsmål om tilkobling mot fjernvarmenett avklares i forbindelse med byggesaken.

7.14 ROS

Endringer som følge av planen, samme tema behandles som i beskrivelse av planområdet i tillegg til evt.

ROS-analyse er viktig for å vurdere om arealet i planen er egnet til utbyggingsformål og foreslått arealbruk. Analysen er viktig for å unngå at arealdisponeringen skaper ny eller økt risiko og sårbarhet. ROS-analysen skal derfor forebygge risiko for samfunnsverdiene liv og helse, trygghet (stabilitet), og eiendom (materielle verdier). Analysen gir et kunnskapsgrunnlag for å ivareta samfunnssikkerheten i planområdet.

Lovverket setter krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i planarbeid, jmfør plan- og bygningsloven § 4-3. Byggt teknisk forskrift (TEK17) gir sikkerhetskrav for naturfare. Den gir generelt krav om at byggverk skal utformes og lokaliseres slik at det er tilfredsstillende sikkerhet mot naturfarer. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har egne forskrifter som omhandler flom og skredfare. Tilsvarende finnes det andre lover og forskrifter som gir krav om sikkerhet mot farer. ROS-analysen baserer risikoakseptkriterier på krav i byggt teknisk forskrift.

I denne ROS-analysen har vi brukt metoden til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder om «Samfunnstrygggleik i kommunen si arealplanlegging».

I sammenheng med endring av planen etter forenklet prosess vedtatt juni 2026 er ROS-analysen supplert med en vurdering av risiko og sårbarhet ved endring til asfaltert dekke på museets parkeringsplass.

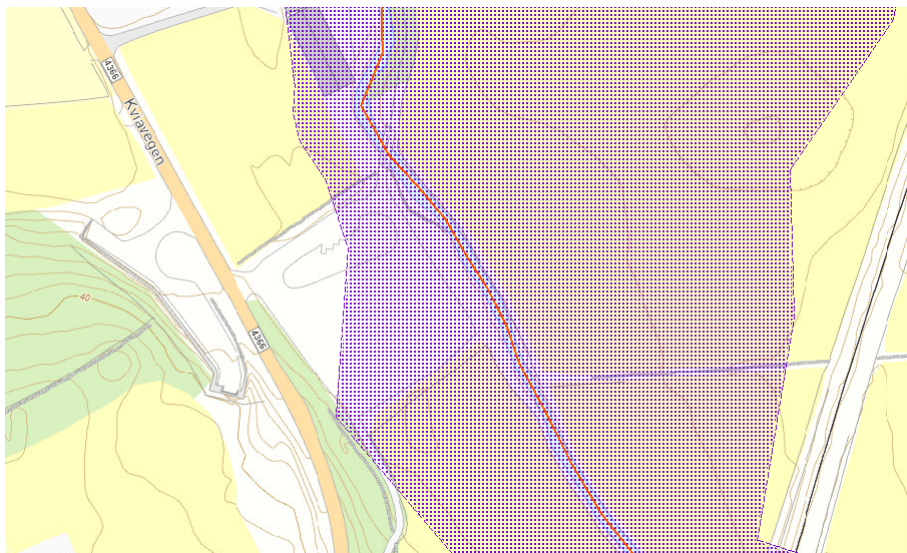
Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering		
		Nei	Ja	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	X		
	Er det fare for utglidning (er området geoteknisk ustabil)?	X		
	Er området utsatt for springflo/flom fra sjø/vann?	X		
	Er området utsatt for flom fra elv/bekk, herunder lukket bekk?		X	Planen ligger innenfor aksomhetsområde for flom fra Dalabekken jf. NVEs aksomhetskart for flom. Parkeringsplassen ligger innenfor dette området.
	Er det radon i grunnen?	X		
	Er området utsatt store nedbørsmengder og overvann?		X	Asfaltering av parkeringsplassen fører potensielt med seg økt avrenning til Dalabekken, som ligger innenfor virkeområdet til Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (Håelva).
	Annet (angi)			
Infrastruktur	Vil utilsiktede /ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende <i>transportårer</i> , utgjøre en risiko for området?			
	-hendelser på veg	X		
	-hendelser på jernbane	X	X	Parkeringsplass i kort avstand til jernbanen.
	-hendelser på sjø/vann/elv	X		
	-hendelser i luftn	X		
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomhetesr, utgjøre en risiko for området?			
	-utslipp av giftige gasser/væsker	X	X	Lite sannsynlig
	-utslipp av eksplosjonsfarlige/brennbare gasser/væsker	X	X	Lite sannsynlig
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området:			

	-elektrisitet	X		
	-teletjenester	X		
	-vannforsyning	X		
	-renovasjon/spillvann	X		
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:	X		
	-påvirkes området av magnetisk felt fra el. Linjer?			
	-er det spesiell klatrefare iforbindelse med master?			
	-Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området:			
	-til skole/barnehage?	X		
	-til nærmiljøanlegg (idrett etc.)?	X		
	-til forretning etc.?	X		
	-til busstopp	X		
	Brannberedskap:			
	-omfatter området spesielt farlige anlegg?	X		
	-har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?	X		
	-har området kun en mulig atkomstrute for brannbil?	X		
Tidligere bruk	Er det mistanke om forurensning i grunnen fra tidligere virksomheter?			
	-bensinstasjon/bilverksted/tankanlegg	X		
	-mekanisk verksted/skipsverft	X		
	-galvaniseringsverksted	X		
	-impregneringsverk	X		
	-avfallshåndtering/deponi	X		
	-gjentatte rivingsarbeider/rehabilitering av bygninger fra 1950-1980	X		
	-byjord: sentrale og eldre bydeler	X		
	-gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	X		
	-militære anlegg:fjellanlegg, piggrådsperringeretc.	X		
	-annet (angi)			
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	X		
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)	X		
	Annet (angi)			
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger			
	-er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	X		
	-finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	X		

1. FLOM FRA BEKK

Beskrivelse av uønsket hendelse

Parkeringsplassen ligger innenfor område utsatt for vassdragsflom fra Dalabekken. Jf. NVEs aksomhetskart for flom.



Figur 26: Aksomhetssone for flom, hentet fra NVEs aksomhetskart mars 2026.

Sikkerhetskrav til naturpåkjenninger i byggteknisk forskrift (TEK17)

Sikkerhetsklasse F1.

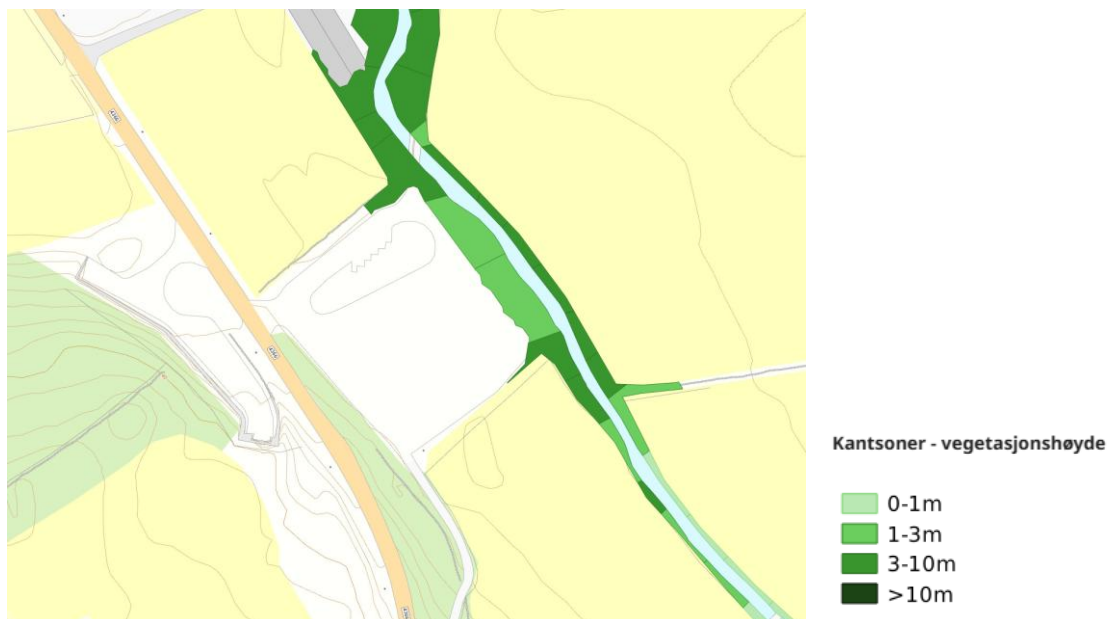
TEK17 kap. 7 angir sikkerhetskrav til naturpåkjenninger for flom. Planområdet er utsatt for flom fra vassdrag.

Årsaker

- Ekstrem nedbør over kort tid. Klimaendringer fører til hyppigere flomhendelser.
- Stor avrenning av overvann fra planområdet til Dalabekken som gir større mengder vanntilførsel i bekken.
- Snøsmelting.

Eksisterende barrierer

Det eksisterer allerede kantvegetasjon mot Dalabekken. Ifølge Temakart Rogaland er vegetasjonshøyden 1-3 meter og bredden mer enn 10 meter. Sammenlignet med øvrige strekninger langs samme vassdrag vurderes både høyden og bredden på kantvegetasjonen som tilstrekkelig.



Figur 27: Kartlagte kantsoner vegetasjonshøyde, hentet fra Temakart Rogaland mai 2026.

Sårbarhetsvurdering

- Området på begge sider av Dalabekken har potensiell fare for erosjon, der bekken kan grave sideveise elvekanter som består av erobrede løsmasser.
- Fare for partikkelavrenning fra parkeringsplassen, eksempelvis oljesøl fra kjøretøy.

Sannsynlighet for at hendelsen inntreffer

Høy	Middels	Lav	Forklaring til valgt sannsynlighet
X			Forekommer omtrent årlig.

Begrunnelse for sannsynligheten:

Framskrivninger viser at ekstremvær forekommer oftere, jf. Klimaprofil Rogaland fra 2025, utgitt av Norsk Klimaservicesenter.

Konsekvensvurdering

Konsekvenstyper	Høy	Middels	Lav	Ikke relevant	Forklaring
Liv og helse			X		Vurdert ut fra antall: Lite personopphold på parkeringsplass
Stabilitet				X	Vurdert ut fra antall og varighet: Ingen tap av samfunnsverdier at parkeringsplassen oversvømmes

Materielle verdier			X		Vurdert ut fra direkte skade på eiendom: Potensielle materielle skader for parkeringsplass er under 10mill
---------------------------	--	--	---	--	--

Samlet begrunnelse for konsekvens:

Samlet konsekvenser ved at parkeringsplassen blir midlertidig oversvømt er lav. Liten konsekvens for samfunnet.

Usikkerhet

Usikkerhet	Begrunnelse
Middels	Uvisst hvordan klimaendringer påvirker lokalt

Forslag til risikoreduserende tiltak

Tiltak:

- Sikre at eksisterende kantvegetasjon blir opprettholdt.

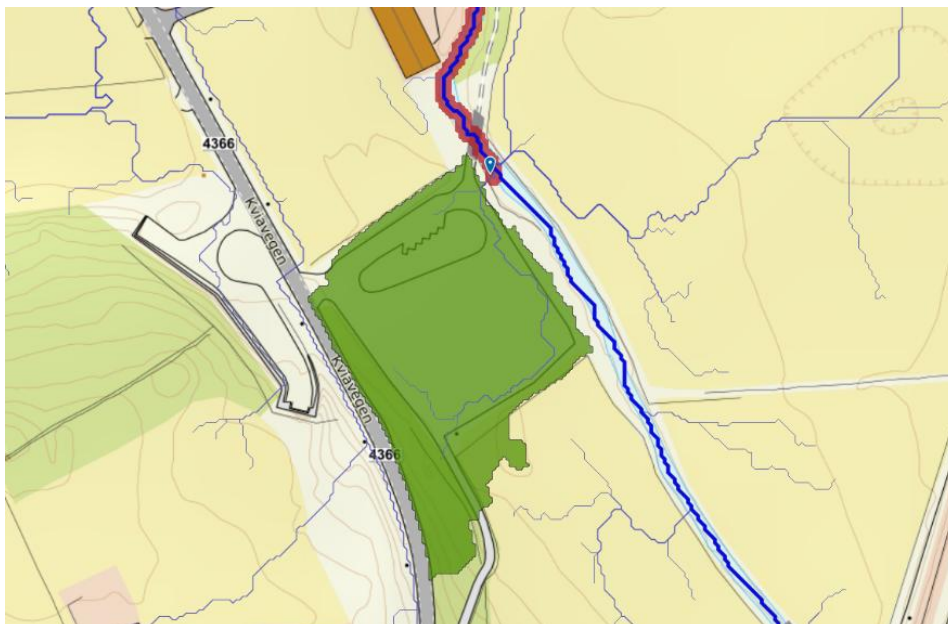
Oppfølging gjennom planverktøy:

- Krav til opprettholdelse av eksisterende kantvegetasjon er lagt til under punkt 4.1.4 i planbestemmelsene.

2. OVERVANN OG AVRENNING

Beskrivelse av uønsket hendelse

Figur 27 viser at hele parkeringsplassen har et nedbørsfelt med avrenning direkte til Dalabekken. Ved store nedbørsmengder kan overvann føre til at uønskede partikler fra parkeringsplassen føres til vassdraget.



Figur 28: Avrenning fra parkeringsplass, hentet fra Scalgo Live mars 2026.

Sikkerhetskrav til naturpåkjenninger i byggt teknisk forskrift (TEK17)

Byggt teknisk forskrift setter krav til bortledning av fukt og overvann fra grunnen.

Årsaker

- Ekstrem nedbør over kort tid. Klimaendringer fører til hyppigere nedbørsshendelser.
- Asfaltering av parkeringsplass vil gi økt avrenning.

Eksisterende barrierer

- Det eksisterer allerede kantvegetasjon mot Dalabekken.
- Dagens situasjon har grusdekke som infiltrerer overvann bedre ned i grunnen enn ved asfalt.

Sårbarhetsvurdering

- Årsnedbør er beregnet å øke. Episoder med mye nedbør vil komme hyppigere, og med økt nedbørsintensitet.
- Fare for partikkelavrenning fra parkeringsplassen, eksempelvis oljesøl fra kjøretøy.
- Avrenning mot Dalabekken som inngår i det verna vassdraget Håelva.

Sannsynlighet for at hendelsen inntreffer

Høy	Middels	Lav	Forklaring til valgt sannsynlighet
X			Forekommer omtrent årlig.

Begrunnelse for sannsynligheten:

Framskrivninger viser at ekstremvær forekommer oftere, jf. Klimaprofil Rogaland fra 2025, utgitt av Norsk Klimaservicesenter. Økning i nedbørsmengder og frekvens gjør det sannsynlig at mindre oversvømmelser kan oppstå med relativt korte gjentakintervaller.

Konsekvensvurdering

Konsekvenstyper	Høy	Middels	Lav	Ikke relevant	Forklaring
Liv og helse			X		Vurdert ut fra antall: Lite personopphold på parkeringsplass
Stabilitet				X	Vurdert ut fra antall og varighet: Ingen tap av samfunnsverdier at parkeringsplassen oversvømmes
Materielle verdier			X		Vurdert ut fra direkte skade på eiendom: Potensielle materielle skader for parkeringsplass er under 10mill

Samlet begrunnelse for konsekvens:

Samlet konsekvenser ved overvann på parkeringsplassen er lav. Liten konsekvens for samfunnet.

Usikkerhet

Usikkerhet	Begrunnelse
Middels	Uvisst hvordan klimaendringer påvirker lokalt

Forslag til risikoreduserende tiltak

Tiltak:

- Etablere parkeringsplass med fall og slisserenne som leder vann mot grønnstruktur.
- Grønnstrukturen må opparbeides med gress og infiltrerbare masser så det fungerer som et nedsenket fordrøyningsareal.
- Etablere overløp fra fordrøyningsareal til bekk.

Oppfølging gjennom planverktøy / info til kommunen:

- Krav til opparbeiding av parkeringsplass og fordrøyningsareal er lagt inn i bestemmelsene under punkt «3.2 Parkering».

OPPSUMMERING

De uønskede hendelsene er vurdert å ha risikoene som er vist i risikomatrisene nedenfor. Risikomatrisene nedenfor viser hendelser med hendelsesnummer.

Uønsket hendelse	Sannsynlighet	Konsekvens	Risikovurdering og forklaring
1. Flom fra bekk	Høy	Lav	Middels risiko. Oversvømmelser forekommer ofte, men medfører verken store økonomiske tap eller fare for liv og helse. Konsekvensen kan være økt erosjon langs bekken.
2. Overvann og avrenning	Høy	Lav	Middels risiko. Parkeringsplassen kan være utsatt for eventuell oppstuvning av overvann. Asfaltering av plassen fører til økt avrenning mot Dalabekken. Konsekvensen kan være partikkelendring i bekken.

Tabell 7.14-1: Framstilling av oppsummert risikokartlegging

Uønsket hendelse	Tiltak som reduserer risikoen som er med i planen	Risiko etter tiltak
Flom fra bekk	Krav til opprettholdelse av eksisterende kantvegetasjon er lagt til under punkt 4.1.4 i planbestemmelsene.	Konsekvens reduseres
Overvann og avrenning	Krav til opparbeiding av parkeringsplass og fordrøyningsareal er lagt inn i bestemmelsene under punkt «3.2 Parkering».	Konsekvens reduseres

7.15 JORDRESSURSER/LANDBRUK

Hovedparkeringsplassen a_SPA1 utvides. I kommuneplanen er området regulert til institusjon, men benyttes til landbruksformål i dag.

7.16 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Bedre tilbud til innbyggerne i kommunen og åpning for flere arbeidsplasser på Vitengarden.