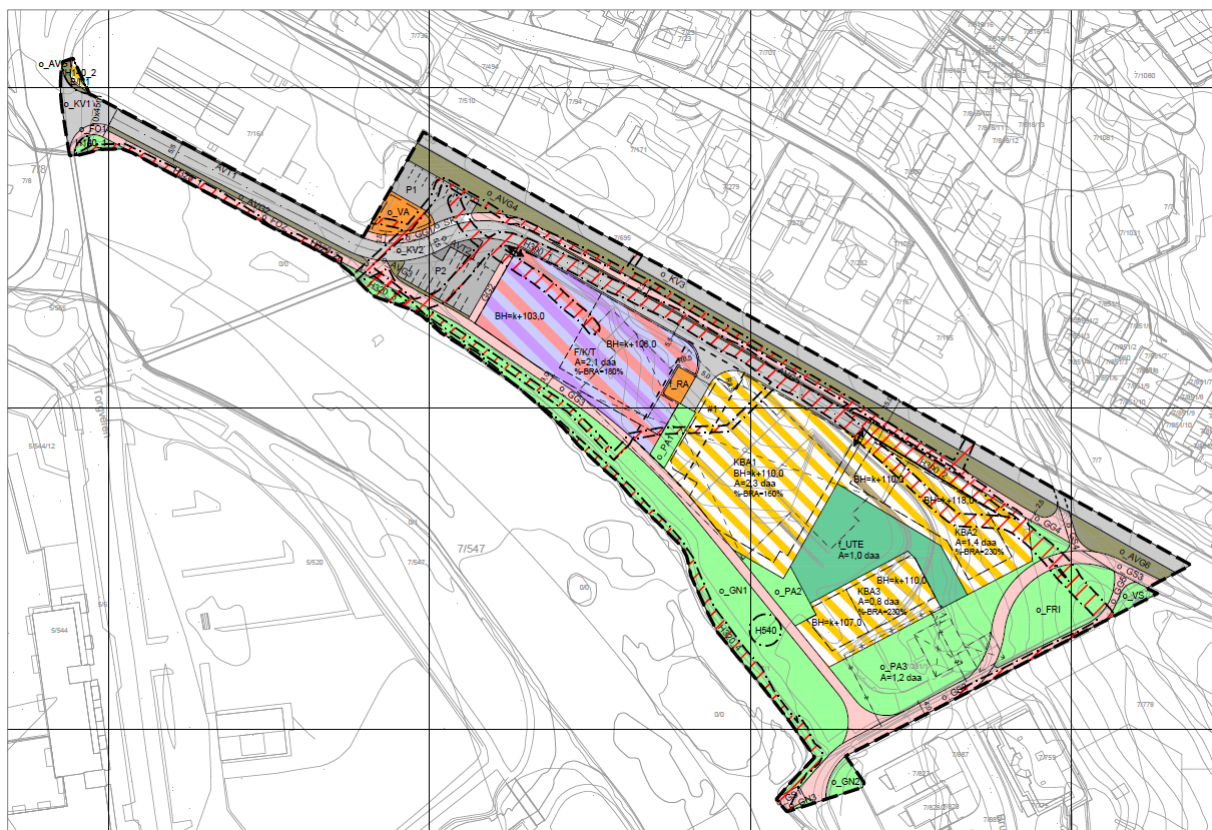


Planbeskrivelse

Detaljregulering for Elvebredden

Gnr. 7, bnr. 281 mfl., Ålgård. PlanID 202201. Sandnesveien 38.



29. juni 2023

Innhold

1	Sammendrag	6
2	Bakgrunn	6
2.1	Hensikten med planen.....	6
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3	Tidligere vedtak i saken	6
2.4	Utbyggingsavtaler	6
2.5	Krav om konsekvensutredning	6
3	Planprosessen.....	6
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart.....	6
4	Planstatus og rammebetingelser	7
4.1	Overordnede planer	7
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	7
4.3	Tilgrensende planer	8
4.4	Temaplaner.....	8
4.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer.....	8
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	8
5.1	Beliggenhet.....	8
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	9
5.3	Stedets karakter	9
5.4	Landskap.....	9
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	9
5.6	Naturverdier	9
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder.....	11
5.8	Landbruk.....	11
5.9	Trafikkforhold	12
5.10	Barns interesser.....	12
5.11	Sosial infrastruktur	12
5.12	Universell tilgjengelighet.....	13
5.13	Teknisk infrastruktur	13
5.14	Grunnforhold	13
5.15	Støyforhold	14
5.16	Luftforurensing.....	14
5.17	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	14
5.17.1	Metode	16
5.17.2	Analyse	16

5.17.3	ROS-vurdering.....	17
5.18	Næring.....	17
5.19	Analyser/utredninger	17
6	Beskrivelse av planforslaget	17
6.1	Planlagt arealbruk.....	17
6.1.1	Reguleringsformål	17
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	19
6.2.1	Bebyggelse og anlegg, BA	19
6.2.2	Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse, BGF	19
6.2.3	Vann- og avløpsanlegg, VA	19
6.2.4	Renovasjonsanlegg, RA.....	19
6.2.5	Uteoppholdsareal, UTE.....	19
6.2.6	Kombinert bolig og næring, B/N1	19
6.2.7	Kombinert bolig og hotell, KBA2–3.....	19
6.2.8	Kombinert idrettsanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting, KBA1.....	20
6.2.9	Bolig/tjenesteyting, B/T	20
6.2.10	Forretning/kontor/tjenesteyting, F/K/T	20
6.2.11	Kjøreveg, KV.....	20
6.2.12	Fortau, FO	21
6.2.13	Gang- og sykkelveg, GS	21
6.2.14	Gangveg/gangareal/gågate, GG	21
6.2.15	Annen veggrunn – teknisk anlegg, AVT	22
6.2.16	Annen veggrunn – grøntareal, AVG	22
6.2.17	Parkering, P.....	22
6.2.18	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer, SK....	22
6.2.19	Naturområde, GN	22
6.2.20	Friområde, FRI	22
6.2.21	Park, PA.....	22
6.2.22	Vegetasjonsskjerm, VS.....	23
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	23
6.3.1	Bebyggelsens høyde	23
6.3.2	Grad av utnyttning (veileder) Forskrift	23
6.3.3	Antall arbeidsplasser, antall m ² næringsarealer	24
6.3.4	Antall boliger, leilighetsfordeling.....	25
6.4	Boligmiljø/bokvalitet	25
6.5	Parkering	25

6.6	Tilknytning til infrastruktur	26
6.7	Trafikkløsning	26
6.7.1	Kjøreadkomst.....	26
6.7.2	Utforming av vegger	26
6.7.3	Krav til samtidig opparbeidelse	27
6.7.4	Varelevering.....	27
6.7.5	Tilgjengelighet for gående og syklende	27
6.7.6	Felles adkomstveger, eiendomsforhold	28
6.8	Planlagte offentlige anlegg	28
6.9	Miljøoppfølging	28
6.10	Universell utforming	28
6.11	Uteoppholdsareal	28
6.12	Landbruksfaglige vurderinger	29
6.13	Kollektivtilbud.....	29
6.14	Kulturminner	29
6.15	Sosial infrastruktur	29
6.16	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	29
6.17	Plan for avfallshenting.....	30
6.18	Massehåndtering.....	30
6.19	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	30
6.20	Rekkefølgebestemmelser	30
7	Virkninger av planforslaget	30
7.1	Overordnede planer	30
7.2	Landskap.....	31
7.3	Stedets karakter	31
7.4	Byform og estetikk.....	31
7.5	Kulturminner og kulturmiljø	31
7.6	Forholdet til naturmangfold	31
7.7	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk.....	32
7.8	Uteområder	32
7.9	Trafikkforhold	33
7.10	Barns interesser.....	33
7.11	Sosial infrastruktur	33
7.12	Universell tilgjengelighet.....	33
7.13	Energibehov – energiforbruk.....	33
7.14	ROS	34

7.15	Jordressurser/landbruk	34
7.16	Teknisk infrastruktur	35
7.17	Økonomiske konsekvenser for kommunen	35
7.18	Konsekvenser for næringsinteresser	35
7.19	Interessemotsetninger	35
7.20	Avveining av virkninger	35
8	Konsekvensutredning	35

1 Sammendrag

Detaljreguleringen for Elvebredden vil legge til rette for en fremtidsrettet utvikling på nordsiden av Figgjo. Jædertomten vil i praksis gå fra å være en industritomt til å bli en del av sentrum. Det reguleres for en blandet bruk, med mulighet for forretning, kontor og tjenesteyting på de vestre tomtene, samt idrettsanlegg på den midtre av de to. Kommunen skal dermed kunne bygge ny svømmehall til Ålgård svært sentralt, mens det fortsatt er mulig å bygge en annen type bygg som alternativ. Den østre tomten reguleres til kombinert formål og kan utnyttes til enten bolig eller hotell, med mulighet for et lokale med tjenesteyting i underetasjen mot elven.

Planen skiller bilene fra de myke trafikantene og tilrettelegger for en ny hverdag med erstatning av dagens gangbro lenger øst. Dette endrer bevegelsesmønstrene gjennom området. Ved å etablere en bilfri elvepromenade langs Figgjo, kan butikker og andre lokaler henvende seg mot gående og syklende, eksponert mot sentrumssiden. Bilene får adkomstvei bak bebyggelsen, mellom de og Sandnesveien E39. Bilparkeringen bygges inn i terrenget i øst og vender på overflaten kun mot allerede etablerte trafikkareal.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

I områdereguleringen for Ålgård sentrum ble eiendommen med Jædergården regulert til bolig, den gang etter ønske fra hjemmelshaver. Hensikten med detaljreguleringen er å legge til rette for en mer blandet sentrumsbebyggelse. Forslaget om svømmehall avviker fra vanlige sentrumsformål, men aktivitetstilbud vil i enhver by være en berikelse å få inn sentralt.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Plankonsulent er HOLON Arkitektur AS på vegne av forslagsstiller Masiv Eiendom AS og hjemmelshaver på eiendom gnr. 7, bnr. 280 og 281, Jæder Ådne Espeland AS.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Detaljreguleringen er ny, og det er derfor ingen tidligere vedtak.

2.4 Utbyggingsavtaler

Kommunen har ingen ønsker om utbyggingsavtaler i forbindelse med denne reguleringen.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Planen er vurdert til å ikke kreve konsekvensutredning. Vurderingen er gjengitt i kapittel 8.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Detaljreguleringen for Elvebredden ble varslet etter ordinær prosess, uten konsekvensutredning. Den 2. juni 2022 var det annonse i Gjesdalbuen om oppstart av planarbeidet.

Naboliste og relevante myndigheter ble oppgitt av Gjesdal kommune. Oppstartsvarsel ble sendt til naboer og de følgende:

- Bruhammaren Velforening
- Gjesdal Idrettsråd
- Kommunelegen i Gjesdal
- Lnett
- Norges vassdrags- og energidirektorat - NVE

- Rogaland brann og redning IKS
- Rogaland fylkeskommune
- Solbakkane B Velforening
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren i Rogaland
- Syklistenes Landsforening Sør-Jæren
- Syklistenes Landsforening Rogaland

Innen fristen 30. juni kom det inn 8 merknader til oppstartsvarselet. Merknadsdokument med svar og merknadene i sin helhet ligger ved saken.

1. Elverhøy AS
2. Kommunelegen i Gjesdal
3. Lnett
4. Norges vassdrags- og energidirektorat – NVE
5. Rogaland fylkeskommune
6. Statens vegvesen
7. Statsforvalteren i Rogaland
8. Ålgård Eiendom AS

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

Fylkeskommunale planer – Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (2020): Konkret setter regionalplanen blant annet begrensning på bilparkering for forretning, kontor og tjenesteyting.

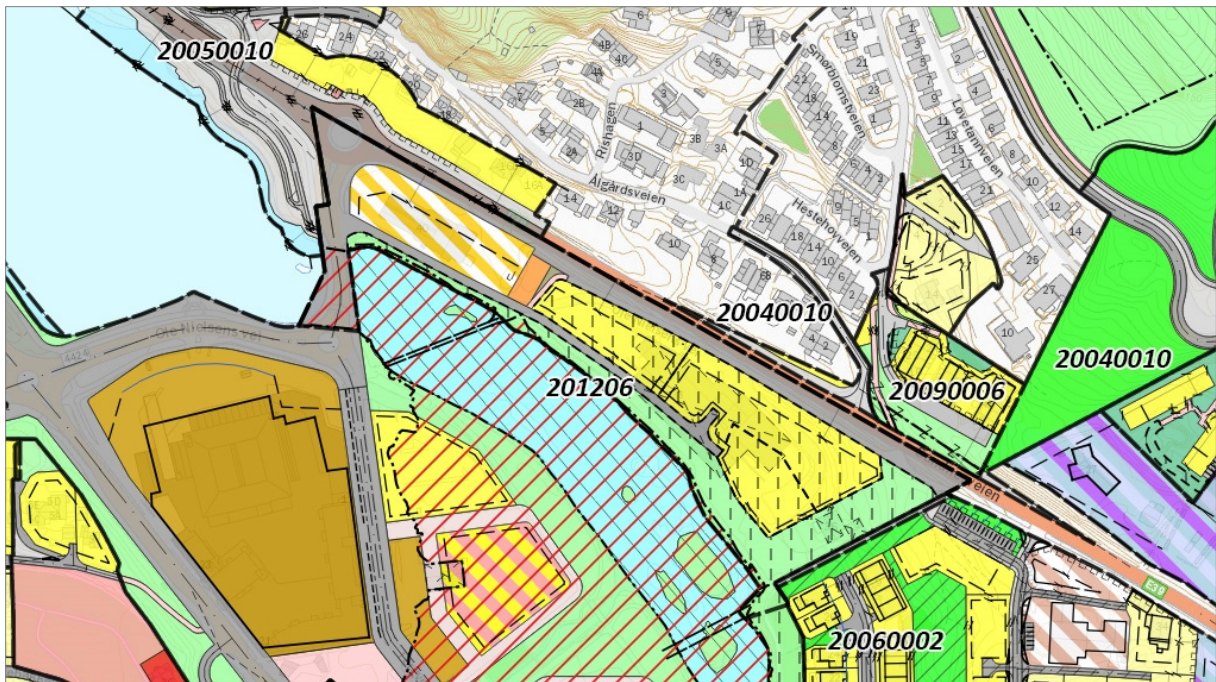
Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2019 og er den nyeste arealplanen som gjelder i området og ligger til grunn for planarbeidet. Det er likevel i flere sammenhenger mest hensiktsmessig å se til sentrumsplanen, som tar for seg spesifikke problemstillinger for Ålgård.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Områdereguleringsplan for Ålgård sentrum, 201206, ligger til grunn for utviklingen av sentrum. Sentrumsplanen legger prinsippene for Elvebredden, selv om formålene er endret fra denne. Den skal overstyre kommuneplanen når det gjelder parkerings- og flomkrav.

- Det skal leveres klimagassregnskap til rammesøknad.
- Blågrønn faktor (BGF) skal brukes som verktøy for dimensjonering av utearealer. Tabellen er gitt i områdereguleringen.
- B3–5 skal detaljreguleres med min. 75 % av BRA som tillates i sentrumsplanen. Det er min. 14 490 m² BRA
- Parkeringsareal under terreng regnes ikke med i BRA.
- Man skal styrke og utvikle Ålgårds arkitektoniske identitet. Taklandskap og integrerte oppbygg. Fasader over 20 meter i lengde må brytes opp.
- 16 m²/bolig lekeareal. Man kan lene seg på Park1 i sentrumsplanen ved god tilgang. 30 m²/bolig MUA, inkludert lek. All lek skal være på terreng, maks 50 % av uteoppholdsareal skal være på tak. Man kan lene seg på Park1 for uteoppholdskravet. Det skal være min. 50 % sol på uteoppholdsarealet ved vårjevndøgn kl. 15.
- Minimum på godkjent uterom på balkong/terrasse er 2 m dybde og 6 m².
- Parkering skal være under terreng. Fastkrav 1 bil/bolig + 15 % gjesteparkering. Inntil halvparten av sistnevnte *kan* være under terreng. Minimum 2 sykler/bolig.

- Turvei på 2,5 m bredde langs elven, universelt utformet. Det skal være trapper ned til elven.
- Flomsikring – også under anleggsfasen.
- Lokal, åpen overvannshåndtering med infiltrasjon.
- 80 eller 100 cm jordoverdekning ved uteopphold på lokk. Gater skal opparbeides med trær.



Figur 1: Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

4.3 Tilgrensende planer

- Detaljplan for Ålgård Nord, delfelt B2/K3, 20090006
- Reguleringsplan for del av gnr. 7, bnr. 1 og 273, Ålgård, 20060002
- E39 - Ole Nielsens vei – Ålgårdsveien, 20050010
- Ålgård nord, 20040010

4.4 Temaplaner

- *Boligplan 2019–2023* fastsetter innsatsområder for Gjesdal kommune.
- *Energi- og klimaplan 2013–2023* definerer kommunens tre overordnede mål og tiltak.

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Planarbeidets intensjoner er i tråd med gjeldende kommuneplan, og derved også i tråd med overordnede statlige og regionale forventninger.

Planarbeidet utføres i tråd med statlige planbestemmelser og planretningslinjer. Planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning ligger til grunn for valg som gjøres for å sikre gode klimavalg for bygg og anlegg. Planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging følges i valg av tilrettelegging for syklist, gående, og hvordan parkeringsplasser utformes. Nærhet til sentrum støtter opp om denne planretningslinjen.

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger langs elven Figgjos østre bredd, der den svinger seg nordover fra Bruhammaren til Berlandshølen. E39 avgrensner området i nord og går i retning SØ/NV, med en gang- og sykkelvei

langs sørsiden, øst fra eiendom 7/280. I nordvest er det en bensinstasjon på naboeiendom 7/161, mens det sør for den aktuelle eiendommen er et boligfelt (Bruhammaren) med relativt nye rekkehus og leilighetsbygg. Nord for europaveien er det et boligfelt (Solbakkane B) med utsikt over sentrum.

Planen avgrenses til B3, B4 og B5 i sentrumsplanen, samt tilkomstveien langs disse feltene og Park 3 til og med landingen til den nye gang- og sykkelbro. Det ble ved oppstart varslet et utvidet område, som inkluderte bensinstasjonen Circle-K og utstrekning over E39, som tilsvarer det i sentrumsplanen. Dette skulle sikre at alle relevante arealer kom med, og arealet er nå redusert til det nødvendige, 20,0 daa.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området er i dag bebygget med et næringsbygg og parkeringsplasser. I tillegg ligger en enebolig i regulert parkområde i sør. Sørøstre del av området har vegetasjon, og det samme gjelder for et belte langs Figgjoelva.

5.3 Stedets karakter

Foruten eneboligen, har planområdet en bilrettet og industriell karakter. Den aktuelle eiendommens aktiviteter er samlet i ett større byggkompleks med påbygg oppført i fire omganger, hvor funksjon har lagt premissene. Hele området som er i bruk til næring preges av arealer for adkomst, bilparkering og varelevering. Det er ikke et sentrumsområde slik det fremstår i dag.

Næringsbygget er bygget tidlig på 70-tallet (tatt i bruk i 1972), og har en BRA på 3656 m² fordelt på tre etasjer. Eneboligen på festetomten 7/281/1 ble oppført som vaktmesterbolig i 1971.

Bensinstasjonen vest for planområdet ble opprinnelig bygd på 60-tallet og ombygd på 90-tallet.

5.4 Landskap

Eiendom 7/281 er avgrenset i nord av E39 og fra veien er det en skråning som er slakere i sørøst. Terrenget på hele eiendommen flater ut mot elven, ned til kotene +93/94. Hele arealet er sterkt bearbeidet av mennesker. Det sørøstlige hjørnet med grønt er gjengrodde områder som tidligere var åker. Kantvegetasjonen mot elven er et naturalibi i området, og svært viktig for Ålgård, men dette er også langt fra uberørt av menneskelig aktivitet.

Området er sør- og vestvendt og har derfor veldig gode forutsetninger for solfylte områder ute og inne.

I Ålgård er fremherskende vindretning sør-sørøst og nord-nordvest. Dette sammenfaller med ganske bra med lengderetningen på den aktuelle eiendommen, og det er derfor et viktig tema for god utforming.

Det er ingen elementer innenfor planområdet som er ønsket bevart eller styrket i kraft av kulturell, eller estetisk betydning for Ålgård.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Ingen bevaringshensyn.

5.6 Naturverdier

Figgjo er et viktig bekkedrag for natur, rekreasjon, flomhensyn og identitet. Naturtypen på denne øvre delen av elven ble ved kartlegging i 2002 beskrevet slik: «Strekning der Figgjoelva flyter gjennom bebyggelsen på Ålgård. En del holmer, viker og frodige kantsoner gjør strekningen spesielt variert. Elva er stort sett innrammet i relativt store løvtrær. En rekke treslag vokser langs elva, blant annet

platanlønn, ask, selje, rogn, bjørk m.fl. Øyrevier finnes på småholmer i nedre del. Sivet takrøyr vokser i store mengder der elva vides ut i nedre del [ved Berlandshølen].»

Planområdet og sørøstover til og med boligfeltet Bruhammeren er oppgitt som et viktig oppvekstområde for Norges nasjonalfugl, fossekallen (*Cinclus cinclus*). Like sør for planområdet er Figgjo ansett som leveområde for ansvarsarten elvemusling. Også nedstrøms, fra rundt Kongeparken, er det påvist elvemusling.



Kilde: Miljølare.no: Arten er alltid knyttet til rennende vann, der den finner sin mat. Den er den eneste av våre spurvefugler som søker næring gjennom dykking. Til dels næringsrike elver og stryk med steiner som stikker opp, er fine fossekallhabitat.

Reiret legges nært vann, ofte godt skjult under broer eller fosser. Eggene legges i mars–april.

Opphavsrett bilde: Frode Falkenberg

Registrerte truede arter innen ca. 100 meter fra planområdet:

Kritisk truet (CR):

- Hettemåke, *Chroicocephalus ridibundus*, 2019

Sterkt truet, registrert mellom 2007 og 2023 (EN):

- Bergand, *Aythya marila*, 2014
- Dvergdykker, *Tachybaptus ruficollis*, 2023
- Kjempestarr, *Carex riparia*, 2019 over elven
- Storspove, *Numenius arquata*, 2019

Sårbar, registrert mellom 2012 og 2023 (VU):

- Fiskemåke, *Larus canus*, 2023
- Grønnfink, *Chloris chloris*, 2022
- Gråmåke, *Larus argentatus*, 2023
- Gulspurv, *Emberiza citrinella*, 2023
- Kornkråke, *Corvus frugilegus*, 2013
- Lappfiskand, *Mergellus albellus*, 2017
- Sandsvale, *Riparia riparia*, 2020
- Sivhøne, *Gallinula chloropus*, 2023
- Sothøne, *Fulica atra*, 2023
- Stjertand, *Anas acuta*, 2023

Nær truet, registrert mellom 2017 og 2023 (NT):

- Gråspurv, *Passer domesticus*, 2023
- Storskarv, *Phalacrocorax carbo*, 2021
- Stær, *Sturnus vulgaris*, 2023
- Taksvale, *Delichon urbicum*, 2018
- Tyrkerdue, *Streptopelia decaocto*, 2023
- Tårnseiler, *Apus apus*, 2021

Registrerte fremmedarter:

Svært høy risiko (SE):

- Hagelupin, *Lupinus polyphyllus*, 2021 like øst for planområdet
- Kanadagås, *Branta canadensis*, 2021
- Kjempeslirekne, *Reynoutria sachalinensis*, 2021 på oppsiden av E39
- Klistersvineblom, *Senecio viscosus*, 2022 ved Circle-K's piknikbord
- Platanlønn, *Acer pseudoplatanus*, 2018 langs hele E39 (registrert som fjernet)
- Rynkerose, *Rosa rugosa*, 2021 på oppsiden av E39

Potensielt høy risiko (PH):

- Vårpengeurt, *Noccaea caerulea*, 2021 ved Circle-K's piknikbord og øst på 7/161

Arter hvor mer enn 25 % av bestanden lever i Norge, det vil si nasjonale ansvarsarter:

- Bjørkefink, *Fringilla montifringilla*, 2022
- Gråsisik, *Acanthis flammea*, 2022
- Gråtrost, *Turdus pilaris*, 2020
- Havørn, *Haliaeetus albicilla*, 2022
- Skjærpiplerke, *Anthus petrosus*, 2019
- Svartbak, *Larus marinus*, 2020

De aller fleste, registrerte artene er fuglearter, som har stor radius. De færreste vil ha naturlig opphold på den aktuelle eiendommen, men holde seg til kantvegetasjonen langs elven. Hekkeperioden er ekstra sensitiv for fuglene. Det eksisterende industribygget har store takflater, som kan være i bruk til hekking av blant annet måkefugler. Naturmangfoldloven slår fast at hekkende fugler ikke skal forstyrres.

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Per i dag er det få som bruker området til rekreasjon. Det er et mulig unntak av bensinstasjonens piknikbord gjemt bak autovernet ved bilbroen over Figgjo, og en liten plass ved gang- og sykkelbroen.

Figgjoelva er et svært viktig friluftsområde: «Elva tilfører verdi til alle omkringliggende områder. Elva i seg selv brukes til å fiske laks og ørret, det er flere kulper som brukes til bading, og den brukes til kano- og kajakkpadling. Universelt utforma turvei langs elvebredden, i tillegg til tilrettelagte fiskeplasser. Bord og benker flere steder langs elva.»

Parkdraget langs Figgjoelva er et svært viktig friluftsområde: «Tur- gang- og sykkelvei fra Perlå til kommunegrensa»

5.8 Landbruk

Temaet er ikke aktuelt for planområdet.

5.9 Trafikkforhold

Adkomsten for bil er i en sidevei sørøst fra fylkesvei 4424, mellom rundkjøringene på hver side av Figgjo. Denne merkes i kart som Ole Nielsens vei, men adressene i denne veien er til Sandnesveien. Det er også mulig å kjøre til europavei 39 over bensinstasjonens tomt fra den aktuelle eiendommen, selv om hverken Circle-K eller trafikkmyndighetene ville sette pris på det. Adkomstveien til planområdet har fått vedtak om navnet Elvebredden, selv om det ikke er tatt i bruk enda. Derav plannavnet.

Eiendom 7/281 har internveier og parkering som i stor grad utgjør åpent, kjørbart areal på alle kanter rundt bygningen, hele veien til eneboligen på festetomten 7/281/1.

Bensinstasjonen i vest har biltrafikk som sitt kundegrunnlag. Næringsbygget på den aktuelle eiendommen genererer trafikk med sin aktivitet, med ansatte, leveranser og noen kunder. Hovedforbindelsen for sykkel og gange går gjennom området, fra en gang- og sykkelbro over elven til en gang- og sykkelvei mellom E39 og vareleveringsveien på 7/281.

Det er et stort, åpent areal der gang- og sykkeltraséen krysser planområdet. Dette er både forbindelsen de myke trafikantene har å forholde seg til og eneste kjøreadkomst til næringsbygget. En slik utflytende situasjon kan skape ulykkesituasjoner, hvor f.eks. sykler kan komme plutselig i kjørebanelen til en bil. Frisikten er dårlig mellom kjøreveien og gangbroen. Dette stedet ble registrert som utrygt i forbindelse med kartleggingen i forkant av Gjesdal kommunes Trafikksikkerhetsplan 2021–2025.

Planområdet ligger ca. 5 min unna bussholdeplassen Stasjonen Ålgård, hvor flere ruter gjennom byen passerer. Dette er på andre siden av elven, men sørger for god kollektivdekning. Det er også rundt 4 min til bussholdeplass Ole Nielsens vei, hvor det går noen regionalruter, og 9–11 min til holdeplassen Ålgård E39, hvor det går interregionale busser.

Europavei 39 (Sandnesveien) er vurdert etter skjønn til 16 200 ÅDT av Statens vegvesen. Det er betydelige trafikk tall og fører til støy og potensielt også luftforurensing.

5.10 Barns interesser

Detaljreguleringen følger opp sentrumsplanens parkdrag på denne siden av elven, som i kombinasjon med en ny gangbro over Figgjo vil skape en større boltreplass fra det som allerede er etablert rundt Torgveien. Parkarealet langs elven er et viktig bidrag til kontakt med naturen, hvor barn kan vandre fritt i sentrum, i trygg avstand til biltrafikk. I motsetning til sentrumsplanen, vil planforslaget begrense biltrafikken mer langs elven.

Det mangler en ballbane/-binge i et stort område sør for europaveien. Det ville være et trekkplaster for barn fra hele sentrum.

5.11 Sosial infrastruktur

Det er kort avstand til både Ålgård skole ved elvemunningen (voksne: 14 min), Solås skole (voksne: 13 min) og Gjesdal ungdomsskole (voksne: 13 min) på andre siden av E39. Her er også Kongstun Kristne friskole (voksne: 18 min) med grunnskole, inkludert ungdomstrinn.

Ifølge kapasitetsplanen for barnehage og skole 2021–2030 til Gjesdal kommune er Ålgård skole på vei til å få sprengt kapasitet, med antall klasserom som begrensning. Det lar seg likevel løse ved å låne rom i Rettedalen. De andre to offentlige skolene har tilstrekkelig kapasitet.

Det er kort vei til Bruhammeren FUS (4 min gange) og Rishagen FUS (6 min gange).

Gjesdal kommunes barnehage- og skolebruksplan viser at sonen Ålgård vest har underkapasitet, og Ålgård øst har en stor overkapasitet på barnehageplasser, over 200 ubrukte plasser. Rishagen FUS og Bruhammaren FUS ligger i Ålgård øst og er henholdsvis andre og tredje størst i sonen.

Det er treningssenter fem minutter unna i to retninger, Veveriet er et fritidshus med kafé, bibliotek, galleri, verksted, ungdomshus, kulturskole med konsertsal og flere tilbud til innbyggerne.

5.12 Universell tilgjengelighet

Med tanke på utflytende trafikkarealer og blanding av trafikkgrupper, er det vanskelig å påstå at området er universelt tilgjengelig.

5.13 Teknisk infrastruktur

Den eksisterende situasjonen for vann og avløp er utgangspunkt for ny VA-rammeplan, men det er også planer om minst en ny pumpestasjon innenfor planområdet, på eiendom 7/280. Dette prosjekteres i 2023 og arbeidet koordineres med denne reguleringsplanen.

Det er en nettstasjon mellom gang-/sykkelveien og bensinstasjonstomten, men også i bygget på den aktuelle eiendommen, med høyspentledninger gjennom bygget og langs baksiden. Infrastruktur under bakken går også over elven i to traséer, én under gangbroen og én parallelt med denne. Traséen fra sistnevnte går videre bak bygget, under vareleveringsveien, samt til, med et par sidearmer. Ellers har Lyse Neo infrastruktur innenfor planområdet.

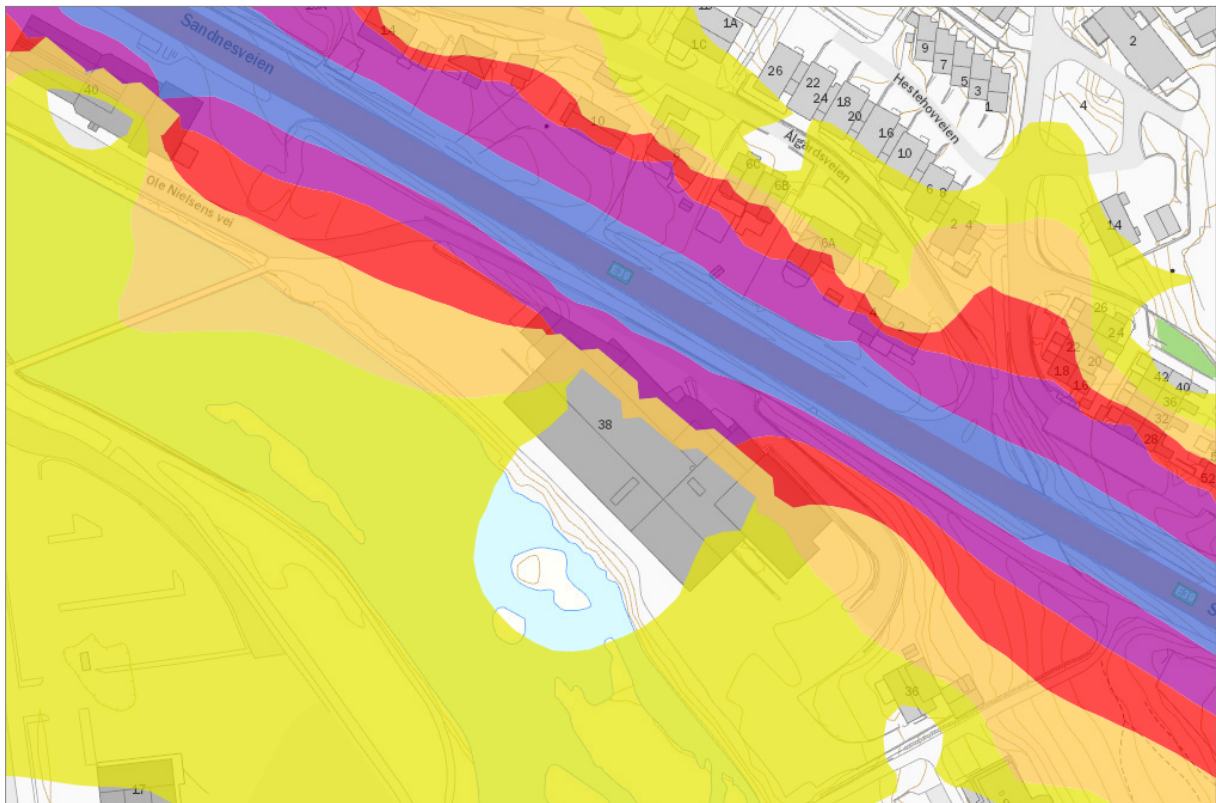
5.14 Grunnforhold

Prøvegraving har vist at grunnforholdene gjør at det kan bli nødvendig å skifte ut masser ned ca. 3 meter. Det er morene og breelavsetninger på hele tomten, men det er ingen bekymringer knyttet til områdestabilitet. Det er samtidig tatt prøver som viser at det ikke er forurensing i grunnen.

Det skal ikke være noe rasfare ned fra europaveien slik den er nå, og tiltak må sørge for at nye skjæringer prosjekteres forsvarlig.

Infrastrukturen under bakken må tas hensyn til.

5.15 Støyforhold



Strategisk støykartlegging av fylkesveiene, L_{den} . Kilde: temakart-rogaland.no

Det er en del støy fra europaveien som blir viktig å begrense mot boliger og uteoppholdsarealer. En støyrapport er utarbeidet, hvor støy med fremskrevet trafikkmengde er beregnet.

5.16 Luftforurensing

På grunn av nærhet til E39, kan det forekomme moderat luftforurensing i sentrum av Ålgård og på den aktuelle eiendommen. Reduksjon av biltrafikk er et nasjonalt mål, mens en fremtidig omlegging av traséen for E39 vil kunne få større effekt på mellomkort sikt.

Det er gjort beregninger av luftkvaliteten langs europaveien i henhold til T-1520, hvor konsentrasjonen av PM_{10} viser seg å være så høy at de nærmeste delene av planområdet til veien ligger i gul sone. Av disse partiklene er det derimot over en tredjedel saltstøv, som ikke er helseskadelig. Rapporten viser at ved å trekke fra saltstøvet, er luftforurensingen begrenset nok til å ikke være et problem.

5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

For en utfyllende beskrivelse, se ROS-analysen som ligger vedlagt planen. Her følger noen innledende observasjoner og en oppsummering av den eksisterende situasjonen.

Rasfare: ikke rasfare ifølge databaser, selv om det er helning i terrenget.

Flomfare: NVE sitt aktsomhetsområde for flom kommer ned fra åssiden og dekker alle lavere deler av planområdet. Det er ikke faresone for 10-årsflom inne på byggeområdet, men et lavpunkt er registrert ved byggets søndre del. Dette mønsteret gjentas for 100-årsflom, men lavpunktet er større og faresonen går litt lenger inn fra elven. Ved 500-årsflom er nær sagt hele det søndre, lavere området registrert med faresone.

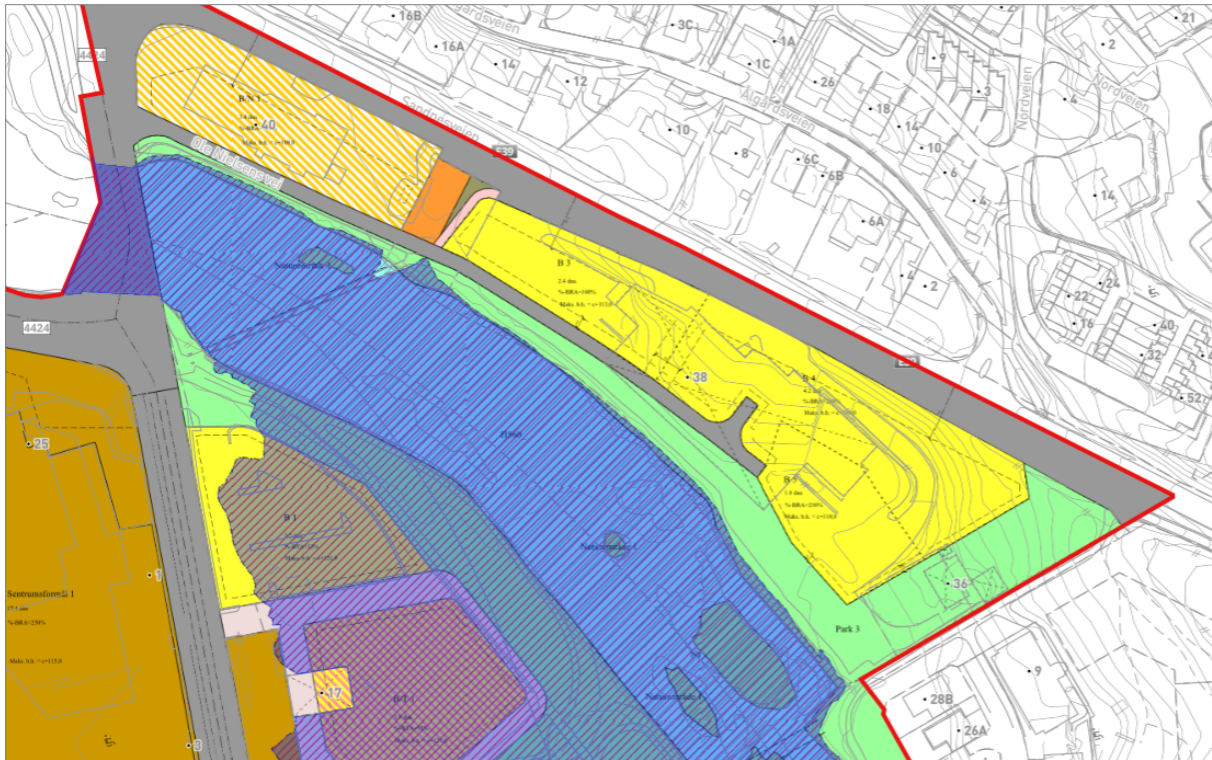
En kartlegging av flomfaresoner i forbindelse med kommuneplanen i 2017 viser at områder ovenfor planområdet er flomutsatt. Dette arealet er – i motsetning til NVE sine data – beregnet til å unngå planområdet fullstendig, der det vender nordvest langs europaveien når det kommer ned fra åssiden.



Temakart om flomfaresoner, 2017

Gjesdal kommune har påpekt at NVE sine data ikke har vært oppdatert siden de først ble lagt inn, heller ikke der det har vært gjennomført sikringstiltak. Aktsomhetskartet ligger over nær sagt hele sentrum, og heller ikke faresonene ser ut til å gjenspeile arbeidet som er blitt gjort i området de siste årene.

Kommuneplanens arealdel fra 2019 slår fast at flomsone fra områdeplanen for Ålgård sentrum (201206) skal gjelde videre i planarbeidet. Den baserer seg på flomsikringsplanen utarbeidet av Beratende Ingenieure i 2011.



Flomsone i sentrumsplanen markert med blått. Kilde: arealplaner.no

Ålgård ligger litt inn fra kysten, slik at det ikke er direkte utsatt for den kraftigste vinden fra Nordsjøen.

Det kommer såpass mye støy fra E39 at det må gjennomføres avbøtende tiltak for å oppnå tilfredsstillende forhold for uteoppholdsarealer og stille side på boligbebyggelsen.

Det registreres middels luftkvalitet noen dager på Ålgård. NO_x er ikke et problem, mens PM_{10} ikke når skadelige nivåer.

Det er ingen registrert grunnforurensing ved prøvegraving. Bruken av tomten tilsier heller ikke at det var grunn til å forvente grunnforurensing.

Ved tiltak i grunnen skal en være observant på mye nedgravd infrastruktur. Det er god tilkomst via E39 og Ole Nielsens vei, 2–3 minutter kjøretid fra brannstasjonen. Utrykning med større brannkjøretøy skjer fra Sandnes, hvor man kan forvente en responstid i overkant av 10 minutter.

5.17.1 Metode

Veilederen til direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017), ligger til grunn for metoden for ROS-analysen. Trinnene i ROS-analysen er enkelt fortalt:

1. Beskrive planområdet
2. Identifisere uønskede hendelser
3. Vurdere risiko og sårbarhet, sannsynlighet/konsekvens/usikkerhet
4. Identifisere tiltak for å redusere risiko
5. Dokumentere analysen og hvilken innvirkning den har på planforslaget

5.17.2 Analyse

Analysen har identifisert ni risikoer og sårbarheter ved dagens situasjon:

1. Flom
2. Virksomheter med fare for brann og eksplosjon
3. Høyspentledninger
4. Ulykkespunkt
5. Myke trafikanter
6. Støy- og luftforurensing
7. Ulykker i nærliggende transportårer
8. Kritisk infrastruktur
9. Brann og redning

5.17.3 ROS-vurdering

Beskrivelsen for de nevnte temaene er kort oppsummert:

1. Figgjo flommer over sine bredder, eiendom 7/281 blir satt delvis under vann.
2. Brudd på gassledning, eksplosjon, tap av liv og materielle verdier.
3. Gravearbeider rammer kabler i bakken.
4. Påkjørsler i krysset mellom adkomstveien og fylkesveien.
5. Kjøretøy kjører på fotgjenger eller syklist i Ole Nielsens vei.
6. Støy og luftforurensing fra E39 påvirker helsen til folk innendørs og utendørs negativt.
7. Biler kjører i hverandre på europaveien.
8. Adkomsten vestover blir sperret fra og med eiendom 7/280.
9. Det er ikke gjennomkjøring over 7/281, utrykningsfartøyer må snu og kjøre tilbake forbi problematisk område til fylkesvei 4424, eller et stoppet fartøy (eller en hindring) sperrer veien for et annet. Brannforløpet blir forlenget og skadene vokser i omfang.

5.18 Næring

Det er registrert tre bedrifter i Sandnesveien 38 i skrivende stund. Disse driver henholdsvis med produksjon av gyroskjøtt, brodering og grossistvirksomhet. Bensinstasjonen er den eneste virksomheten i området som planlegges videreført.

5.19 Analyser/utredninger

Støyrapport, luftforurensingsrapport, geoteknisk notat, miljørapport og mobilitetsplan med analyse.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

6.1.1 Reguleringsformål

- Bebyggelse og anlegg (1001)
- Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse (1119)
- Vann- og avløpsanlegg (1540)
- Renovasjonsanlegg (1550)
- Uteoppholdsareal (1600)
- Kombinert bolig og næring (1800)
- Kombinert bolig og hotell (1800)
- Kombinert idrettsanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting (1800)
- Bolig/tjenesteyting (1803)
- Forretning/kontor/tjenesteyting (1813)
- Kjøreveg (2011)
- Fortau (2012)
- Gang- og sykkelveg (2015)

- Gangveg/gangareal/gågate (2016)
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018)
- Annen veggrunn – grøntareal (2019)
- Parkering (2080)
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer (2800)
- Naturområde (3020)
- Friområde (3040)
- Park (3050)
- Vegetasjonsskjerm (3060)

Arealformål, vertikalnivå 2	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)
1540 - Vann- og avløpsanlegg	176
1550 - Renovasjonsanlegg	61
1600 - Uteoppholdsareal	960
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål (4)	4503
1813 - Forretning/kontor/tjenesteyting	2055
Sum areal denne kategori:	7755
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
2011 - Kjøreveg (3)	2864
2012 - Fortau (2)	266
2015 - Gang-/sykkelveg (4)	684
2016 - Gangveg/gangareal/gågate (5)	1522
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (2)	90
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (6)	1454
2080 - Parkering (2)	697
2800 - Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer	32
Sum areal denne kategori:	7608
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m ²)
3020 - Naturområde (3)	2377
3040 - Friområde	658
3050 - Park (3)	1540
3060 - Vegetasjonsskjerm	69
Sum areal denne kategori:	4645
Totalt alle kategorier: 20 008	
Arealformål, vertikalnivå 1	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)
1001 - Bebyggelse og anlegg	196
1119 - Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse	3188
1803 - Bolig/tjenesteyting	406
Totalt alle kategorier: 3790	

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Bebyggelse og anlegg, BA

Dette formålsarealet er under snuhammeren i o_KV2. Det åpner for å ha rom mellom KBA1 og F/K/T og eventuelt kobler dem sammen. Det er areal som kan benyttes til plassering av nettstasjon, lager for virksomheter i de tilliggende byggene, eventuelt søppelrom.

6.2.2 Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse, BGF

For å få plass til parkering, skal det bygges et parkeringsanlegg inn i terrenget under det kombinerte formålet for bolig og hotell. Det utnytter høydeforskjellen i sørøst av planområdet, slik at man ikke behøver å grave ned fra nivået langs elven. Det er en fordel økonomisk og med tanke på flom. Garasjeanlegget vil romme boder og tekniske rom til boliger eller hotell, samt parkering. Det kan være hensiktsmessig med to plan eller halvplan visse steder. Adkomsten til garasjen skal skje fra o_KV2 i nord.

Sentrumsplanen angir at parkeringsareal under terreng ikke skal regnes med i BRA. Underetasjen f_BGF skal derfor ikke ha innvirkning på utnyttelsen av tomten. Dette og BA reguleres med eget formål i vertikalnivå 1, og dermed med en utnyttelse som tilsvarer flaten.

6.2.3 Vann- og avløpsanlegg, VA

Arealet skal sikre muligheten for en kommunal pumpestasjon. Det er innskrenket i forhold til omfanget i sentrumsplanen, med enighet mellom kommunen og forslagsstiller om at detaljreguleringen tilpasses det faktiske arealbehovet til pumpestasjonen mens denne prosjekteres parallelt.

Arealet kan midlertidig brukes til overflateparkering inntil pumpeanlegget skal etableres. Arealet rundt pumpestasjonen kan benyttes til parkering, så lenge en kan komme til bygget med en liten lastebil.

6.2.4 Renovasjonsanlegg, RA

Renovasjon for husholdningene er plassert ved snuhammeren mellom F/K/T og KBA1. Anlegget kan deles med foretakene innenfor de nevnte formålsarealene, og eventuelt hotell i øst. Plasseringen gjør også løsningen skalerbar, slik at det kan etableres flere nedgravde containere ved behov.

6.2.5 Uteoppholdsareal, UTE

Uteoppholdsarealet skal ligge på lokk over garasjeanlegget. For å sikre en kvalitet som er like god eller bedre enn uterom på terreng, skal overgangen mellom dette fellesrommet og den offentlige parken være sømløs. Uteoppholdsarealet skal også ha områder med dybde på jorddekket på minst 80 cm, som vil tillate beplantning av en viss størrelse. Arealet skal ha en blågrønn faktor på minst 0,6.

Planen åpner for hotell i KBA2 og 3. Uteoppholdsarealet vil da være et tilbud til hotellgjestene, men like fullt være åpent og tilgjengelig for allmennheten.

6.2.6 Kombinert bolig og næring, B/N1

Dette formålet helt i vest videreføres uendret fra områdeplanen for Ålgård sentrum (201206) og styres av bestemmelsene fra den planen. Formålet er kun inkludert i denne detaljreguleringen fordi det kreves frisisone over en liten del av det.

6.2.7 Kombinert bolig og hotell, KBA2–3

Det kan etableres opptil 45 boenheter øst i planområdet, fordelt på to eller tre blokker. Den nordre blokken ligger mellom gårdsrommet og europaveien, som en skjerm mot støyen derfra. Det kan bygges seks etasjer på denne blokken, som likevel ikke vil ta utsikten fra bakenforliggende

bebyggelse i særlig stor grad. Byggene lavest i terrenget på oppsiden av europaveien (Nordveien 16–52, partall) har nær sagt blinde vegger mot sør. Boenhetene vil ha henvendelse ut mot stille side med et trivelig, felles uteoppholdsareal.

Blokken i sør begrenses til fire etasjer over uteoppholdsarealet på lokk. Langsiden henvender seg mot de felles uteoppholdsarealene og andre siden mot elveparken.

Alternativet til boligblokker er hotell med tilsvarende volum. Det vil være mulig å etablere rundt 170 rom.

6.2.8 Kombinert idrettsanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting, KBA1

Den midtre av de tre tomtene skal fortrinnsvis benyttes til et kommunalt svømmeanlegg. Dette vil få profil som et folkebad, et flott tilskudd til innbyggertilbudene i sentrum av Ålgård. Bestemmelsene åpner for naturlig tilhørende fasiliteter. Det vil for eksempel si et mindre serveringssted, en kiosk, eller treningsrom. Det kan etableres enkle overnattingslokaler, noe som er etterspurt i forbindelse med stevner og andre arrangementer. Noe parkering vil plasseres på baksiden av hallen, men hovedinngangen vil være mot elven og sentrum.

Hvis svømmehallen ikke lar seg realisere, tillater reguleringen en alternativ bruk av denne tomten. Dette er med dagens marked mest aktuelt med forretning og tjenesteyting, men også kontor skal kunne etableres i lokalene. Det skal være et fleksibelt bygg, med mulig henvendelse både mot elvepromenaden og andre siden. Parkering skal være mot baksiden, både under og over bakken.

Bygg på denne eiendommen vil holde en moderat høyde, opptil kote +110, og mulighet for et mindre oppbygg til klatreanlegg. Det skal imidlertid ikke holde denne byggehøyden på hele bygget, noe utnyttelsesgraden også hindrer. De lavest liggende byggene i Ålgårdsveien på andre siden av E39 er uansett gjemt bak en hekk. Dermed er det liten påvirkning på utsikt til naboer.

6.2.9 Bolig/tjenesteyting, B/T

I den søndre boligblokkens ytterste del av underetasjen kan det etableres én leilighet, eller et mindre lokale til tjenesteyting henvendt mot sentrum. Det vil ligge i tett tilknytning til tomten med svømmehall. En leilighet innenfor dette formålet ville naturlig innordne seg under boligblokken, mens skillet mellom et eventuelt lokale med tjenesteyting og garasjeanlegget kan justeres noe sammenlignet med formålsgrensene i plankartet.

6.2.10 Forretning/kontor/tjenesteyting, F/K/T

Den nordvestre tomten er til et bygg i to etasjer. Det er mest aktuelt med forretning ved godkjent plan, men bygget vil være fleksibelt og egnet også til kontor og tjenesteyting. Det kan etableres flere lokaler i begge etasjer, og nedre etasje vil få en henvendelse mot sentrum. Den øverste etasjen vil være lett tilgjengelig fra baksiden, hvor det kan etableres parkering på tak, med mulighet for delvis felles bruk med midtre tomt. Høyden på bygget vil være så begrenset at det går lite ut over utsikten mot sentrum til bebyggelsen over veien, maks byggehøyde +103 i vest og +106 i øst.

6.2.11 Kjøreveg, KV

Veiene o_KV1 og o_KV3 er henholdsvis fylkesvei og europavei, de reguleres som opparbeidet.

Veien o_KV2 er en mindre omlegging av eiendom 7/281 sin adkomstvei forbi bensinstasjonen i vest. Fra parkeringsplassene i vest blir bredden redusert fra 6 til 5,5 meter på resten av veien til parkeringsgarasjen under boligblokkene. Veien foreslås regulert offentlig, med svingradius og vendehammer etter kommunale krav.

6.2.12 Fortau, FO

Fortauet skal etableres langs adkomstveien forbi bensinstasjonen, fra fylkesvei 4424 frem til den eksisterende gangbroen. Det er allerede en natursteinmur langs elvebredden, og denne bygges opp til en høyde tilsvarende den på veien.

6.2.13 Gang- og sykkelveg, GS

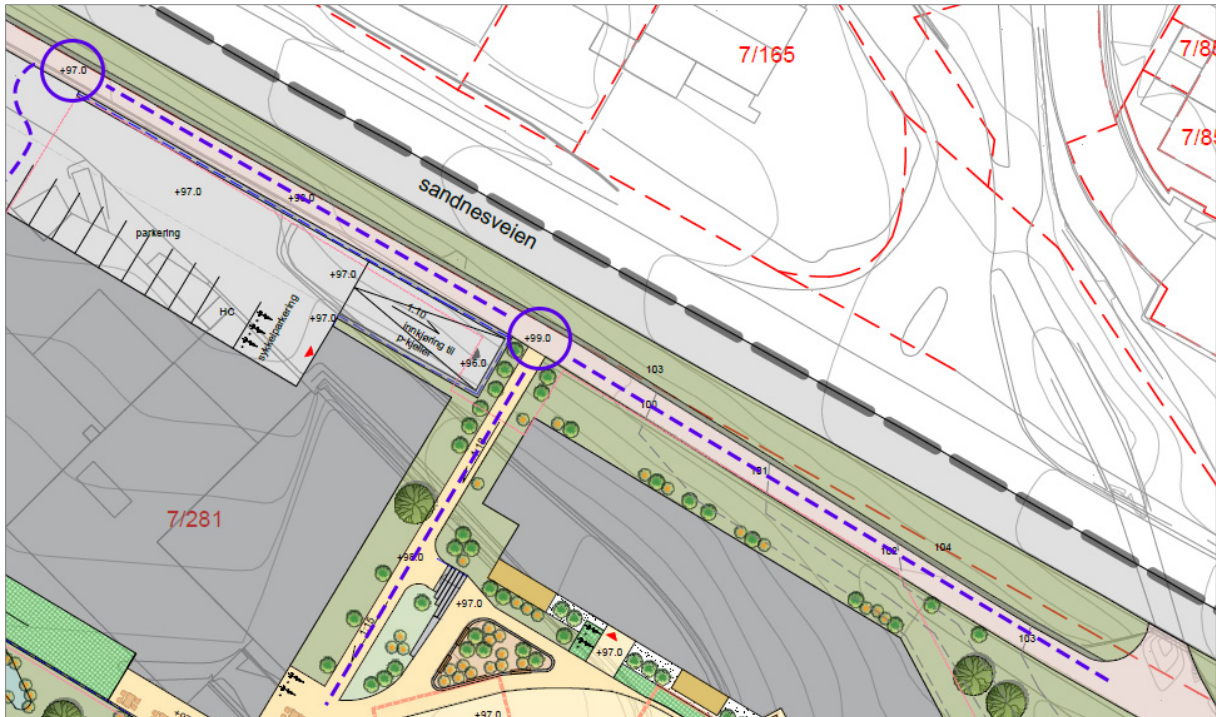
De syklende skal først og fremst ledes til gang- og sykkelveiene fremfor de andre forbindelsene for myke trafikanter. Gang- og sykkelveien kommer fra øst langs europaveien og ledes ned mot sentrum fra undergangen til Ålgårdsveien/Nordveien. Denne eksisterende veien ned mot elven oppgraderes med separat sykkelbane, som går ned til den nye broen over Figgjo. Det skal legges til rette for at utrykningskjøretøy skal kunne komme til fra gangveien o_GG3 og mulig øst fra Brunset over gang- og sykkelveien o_GS2.

6.2.14 Gangveg/gangareal/gågate, GG

På elvepromenaden gis gående prioritet. Det vil fortsatt være mulig å sykle her, men høy hastighet på egne sykkelfelt gjelder gang- og sykkelveiene helt sørøst i området.

Dagens sykkelvei langs E39 fjernes ikke, men videreføres som en nyttig gangvei for de som skal til baksiden av nybyggene på 7/281. Den følger kjøreveien i en forlengelse, helt til der den eksisterende gangbroen ligger.

Når kommunen skal legge ny hovedledning for spillvann, vil den plasseres i denne eksisterende sykkelveien, o_GG4. Det gir en mulighet til å legge den som gruset gangvei, mer i nivå med adkomstveien til byggene enn i dag. Grus vil gjøre veien mindre attraktiv for syklister, som er ønsket over på den nye sykkelveien i planforslaget. Å følge høydenivået til adkomstveien ville gjøre at en enklere kan komme til byggenes innganger mot europaveien. Dagens sykkelvei langs E39 ligger stort sett høyere i terrenget enn den planlagte adkomstveien. Det kan dessuten være anledning for å senke o_GG4 fra undergangen under E39 til å møte gangveien mellom KBA1 og KBA2. I illustrasjonsplanen legges det opp til et parallelt løp langs oppsiden av KBA2 for å holde en stigning på gangveien som oppfyller kravene til universell utforming (maks 1:15).



Anbefalt endring av dagens sykkelvei.

6.2.15 Annen veggrunn – teknisk anlegg, AVT

Arealet skal ha visuell kontrast til omliggende veiarealer, men skal ligge på samme nivå og ha kjøresikkert dekke.

6.2.16 Annen veggrunn – grøntareal, AVG

Arealene skal beplantes med lokale arter, og høyden holdes lav hvor det er nødvendig for fri sikt.

6.2.17 Parkering, P

Overflateparkeringen videreføres til en viss grad fra eksisterende situasjon. Disse arealene er vendt mot bensinstasjonens veletablerte trafikkområder.

6.2.18 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer, SK

Gangveg krysser adkomsten til parkeringen i dette formålet.

6.2.19 Naturområde, GN

Mellom elvepromenaden og Figgjo skal det være et belte med naturområde. Dette må skjøttes riktig, men skal bare på spesifikke steder tilrettelegges for bruk, slik som trapper ned til elven. Naturområdet skal gi arter som fossekallen litt pusterom fra menneskelig tilstedeværelse, samtidig som det fordrøyer og filtrerer overvann.

6.2.20 Friområde, FRI

Friområdet mot europaveien vil kunne tilby skjerming for støy, vind og svevestøv mot parken ved hjelp av vegetasjon. Det skal tilrettelegges for opphold med en klatrepark inne i vegetasjonen.

6.2.21 Park, PA

Parkbeltet fra sentrumsplanen videreutvikles i detaljreguleringen for Elvebredden. Hovedfokuset er todelt i illustrasjonsplanen, mellom park og uteoppholdsarealer. Førstnevnte er blitt utformet med sittegruppe og amfi.

Mindre lommer inn i mellomrommene mellom byggene tilbyr opphold i ly. Lommeparker lar folk trekke seg litt tilbake fra de travleste områdene. I denne planen er lommene lagt ved forbindelsene på tvers av planområdet, slik at de kan fungere som møteplasser for beboere og besøkende.

6.2.22 Vegetasjonsskjerm, VS

Et lite areal mot E39, øst for dagens gangsti. Det foreslås å holde vekstene såpass høye og tette at de skjermer mot grøntarealet innenfor.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

6.3.1 Bebyggelsens høyde

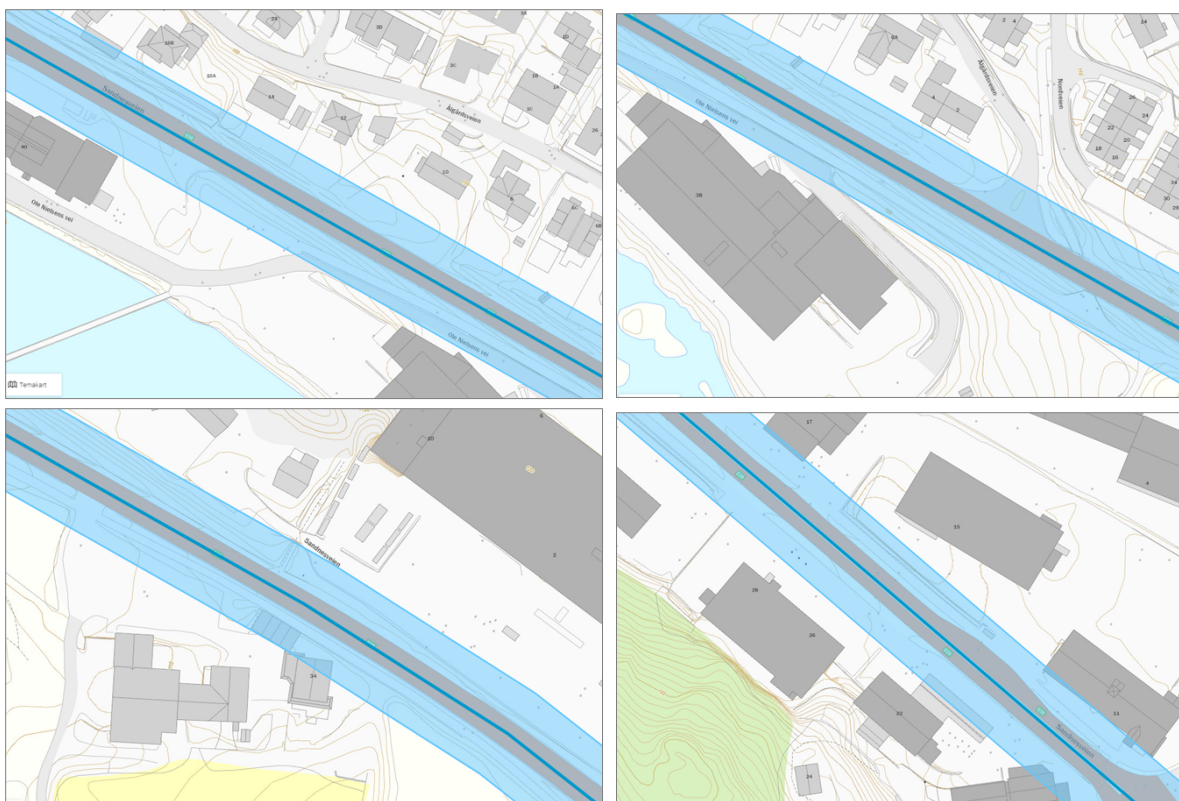
For bolig/hotell i KBA2–3 vil det være aktuelt å bygge opp mot kotehøyden som tillates i sentrumsplanen, +118,0 øverst og +110,0 på volumet ned mot elvepromenaden. Dette området er i sørøst. Disse høyere blokkene plasseres foran boliger i Nordveien, som har en øst-vestvendt retning og minimale vinduer mot prosjektet. Også KBA1 ligger innenfor makskode +118,0 i sentrumsplanen. Detaljreguleringen begrenser høyden til +110,0 på høyeste del. For den vestre eiendommen er tillatt kotehøyde redusert fra +113,0 i sentrumsplanen til +103,0 i vestre og +106,0 i østre del, med mindre påvirkning av utsikt for de bakenforliggende eiendommene blant annet i Ålgårdsveien. Til gjengjeld er mulig bredde på fotavtrykket til bygget gjort betydelig bredere.

6.3.2 Grad av utnyttning (veileder) Forskrift

Områdereguleringen for Ålgård sentrum angir en %-BRA på boligfeltene B4 og B5 på 230 % og 180 % på B3. Dette videreføres for F/K/T lengst vest, 180 %-BRA. Der kan det bygges til sammen 3700 m² over to etasjer, i praksis maks 1850 m² i hver av to etasjer. Midtre tomt begrenses til 160 %-BRA, som tillater 3610 m² BRA. Dette passer godt for både svømmehall og det alternative bygget i tre etasjer med forretning/kontor, maksimalt utnyttet. Skisseprosjektet for bolig har ca. 4900 m² BRA. Et eventuelt hotell vil være noe tilsvarende. Dette er ikke medregnet garasjen under terreng, jmfør bestemmelsene i sentrumsplanen. For arealene til bolig/hotell, er utnyttelsen litt under 230 %-BRA. Da regnes ikke f_UTE med som arealgrunnlag for utnyttelsen.

Sentrumsplanen sier at boligfeltene som var innenfor planområdet til Elvebredden skal minst reguleres til 75 % av BRA som er tillatt i områdereguleringen. Her regulerer vi mindre enn dette, men for andre formål enn i sentrumsplanen. Høyder og volumer er nøye tilpasset omgivelsene og mellom byggene.

Det legges opp til en byggegrense 15 m fra senterlinje på E39. Dette er nærmere enn utgangspunktet på 20 m til europaveier. Dette tillater en å holde en bra dybde i tomten og vinne rom til elveparken med sin promenade. Dette er en vanlig avstand til veien på dette strekket, som vist i utklippene under.



Blå markering viser 15 m fra senterlinjen i Sandnesveien, nord og sør for prosjekttomten.

Samtaler med Statens vegvesen har ført til enighet om at 15 meter byggegrense er akseptabelt på dette strekket. Europaveien er sikret med autovern, og sikringen langs veien er fortsatt påkrevd ved utbygging på planområdet. Vegvesenets håndbok N101 spesifiserer kravene til dette, og man må søke om tillatelse til eventuelle endringer.

Europaveien skal etter planen legges i en annen trasé, som betyr at Sandnesveien på sikt vil bli nedklassifisert. Vanlig avstand til fylkesveier er nettopp 15 meter.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Det foreslås ikke begrensninger på antall arbeidsplasser i reguleringsplanen, men sannsynlig antall er beregnet til ca. 70 (kun forretninger på vestre tomt, svømmehall på midtre tomt, et lokale med tjenesteyting i nedre etasje på østre tomt).

Renovasjonsteknisk plan forutsetter at man gjør en beregning av arbeidsplasser, og vi har basert dette på arealene planen regulerer for. Vegvesenets håndbok V713 fra 1988 har metoder for å anslå antall ansatte fra areal i forbindelse med trafikkberegninger. Vi vet derimot at kravspesifikasjonen til en interessant viser et helt annet forhold mellom antall ansatte og areal sammenlignet med håndboken, derfor har vi gjort egne beregninger med noe mellom de to. Vi kan også vise til TØI sin rapport *Prognoseverktøy for arealbruk* fra 2018, som slår fast at det er stor mangel på data til å anslå grunnlagstall i planleggingen.

I RTP anslår vi at F/K/T fullt utnyttet (3700 m²) som forretning eller tjenesteyting har 37 ansatte – 1 ansatt per 100 m². Hvis det er kun kontorer i bygget, vil tallet være 160. Da er det beregnet 23 m² per ansatt.

Formålsareal KBA1 er kombinert idrettsanlegg, forretning, kontor og tjenesteyting. Dette betyr ikke at disse formålene kan bygges samtidig. Kun hvis det ikke etableres svømmehall og tilhørende funksjoner på tomten, åpner det for et bygg med forretning, tjenesteyting og/eller kontor. KBA1 kan

fullt utnyttet som forretning ha 36 ansatte. Med svømmehall er det sannsynlig med færre enn dette. Fullt utnyttet som kontor, er det mulig med 157 ansatte.

Hvis KBA2–3 utnyttes til hotell, vil det være mulig med ca. 170 rom. Ifølge Urbanet Analyse rapport 100/2017, *Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder*, vil et byhotell generere 7 personturer per rom og 36 personturer per årsverk. Dermed kan man anslå 33 årsverk/ansatte, så lenge man anser dette for et byhotell.

I underetasjen til boligene, formål B/T, er det opptil 400 m² tjenesteyting og dermed maks 4 ansatte.

6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

Det tillates maks 41 boenheter innen KBA2–3 og B/T. Fordelingen skal gi en variasjon i størrelser.

6.4 Boligmiljø/bokvalitet

Arealene lengst øst i planområdet ligger svært godt til med tanke på henvendelsen mot sentrum og elven. Det reguleres der med kombinert formål for boliger og hotell. I sør og vest ligger parkområdet som leder en langs Figgjo og over til sentrumssiden. Uteoppholdsarealene mellom boligbyggene har gode solforhold gjennom dagen. Bygget nærmest europaveien fungerer som en skjerm for støy for seg selv og områdene i sørvest, men ekstra skjerming må til langs veien. Leilighetene som vender mot veien er gjennomgående, slik at alle leilighetene og private balkonger er vendt mot en stille side.

Nærheten til den offentlige parken gjør at beboerne kan benytte seg direkte av denne. De felles lekearealene til boligene er litt trukket tilbake, men tilgjengelig også for andre, med en universelt utformet vei opp mot gang- og sykkelveien langs E39. Denne delte bruken vil altså komme flere til gode.

Med svømmehall som nærmeste nabo, samt mulighet for tjenesteyting i tilknytning til elvepromenaden, er boligområdet del av en ny, aktiv del av sentrum.

6.5 Parkering

Fra planbeskrivelsen til sentrumsplanen: *Under ÅBOAS og ved Jæder/Ådne Espeland AS kan det være mulighet for å etablere parkeringsanlegg på flere etasjer. Under boligkvartalene ved Figgjoelva kan det vurderes å heve nivået på parkeringskjelleren med inntil en halv etasje, det kan forenkle byggingen og redusere gravingen og kostnadene. En heving av nivået på parkeringskjellere får konsekvenser for utearealene til boligene og parkrommet over. Planen foreslår å bygge garasjene over flomsikkert nivå, men inn i terrenget i bakkant av tomten. Slik kan arealet på lokket gå sømløst over i terrenget.*

Regionalplan for areal og transport sier at forretning, kontor og tjenesteyting skal ha maksimalt 0,9 bil/100 m² og 2 sykkel/100 m². Sentrumsplanen setter krav om 1 bil/bolig, pluss 15 % gjesteparkering og 2 sykkel/bolig. Bestemmelsene forholder seg til dette. Halvparten av sistnevnte kan være under bakkenivå. Planen legger opp til gjesteparkering i første delen av garasjeanlegget.

Det er meldt et behov om 40 bil- og sykkelplasser til svømmehall, uten et spesielt grunnlag for tallet. Sammensetningen i området tilsier at mobiliteten bør vurderes spesielt, for å finne en arealeffektiv og tilstrekkelig parkeringsløsning. Mobilitetsplanen ser derfor på disse kravene og hvordan man kan få til en effektiv utnyttelse av de tilgjengelige arealene. Sambruk av bilplasser er fremhevet som et tiltak for å dekke parkeringsbehovet bedre. Dette kan gjennomføres ved at enkelte plasser er reservert nær hver enkelt bruker i byggene, mens resten er delt mellom dem.

Det er gjort et valg om å tilby flere overflateparkeringer til bil, men å være nøye med plasseringen av dem. Prosjektet langs elven skal ha en klar, bilfri side mot sentrum. Parkeringsanlegget under terreng

skal etableres under blokkene i KBA2–3 og benytte seg av helningen på terrenget til å legge et lokk over garasjen som knytter seg uten terskler til parkbeltet i øst. Formålet for garasjeanlegg under terreng, f_BGF, strekker seg også delvis under KBA1 og o_KV2.

Overflateparkeringen lengst nordvest viderefører en asfaltert flate, vendt mot den bilorienterte bensinstasjonen. Adkomstveien med varelevering føres inn mellom europaveien og baksiden på nybyggene. Det kan etableres overflateparkering langs F/K/T og KBA1 vendt mot E39. Plassene blir ikke synlige fra sentrum og kan til en viss grad skjermes med spilevegger mot nabolagene i nord, for å gjøre uttrykket litt mykere.

Ved etablering av hotell i stedet for boliger, vil hotellet ha de samme parkeringsarealene som er tilgjengelig for boligene i f_BGF. Det vil med andre ord ikke være en vesentlig forskjell i antall plasser.

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Infrastrukturen for energi må legges noe om, i samarbeid med Lyse/Lnett, og nettstasjonen i et av de eksisterende byggene må erstattes med et nytt. Dette skal helst ligge så tett på midtre tomt som mulig.

6.7 Trafikkløsning

6.7.1 Kjøreadkomst

Adkomst til området med bil vil fortsatt være fra nordvest, en adkomst som delvis også brukes av kunder på bensinstasjonen. Veien til svømmehallen og parkeringsgarasjen under boligbyggene er plassert utenfor byggegrensen mot E39 og fjerner effektivt konflikten mellom myke trafikanter og kjørende.

6.7.2 Utforming av veger

Kjøreveiene holder en standard bredde på mellom 6,0 og 5,5 meter og det er ikke større stigning enn 1:8. Veiene tilfredsstillende kommunal norm, som er tilsvarende vegvesenets N100.

Gang- og sykkelveien helt langs grensen i sørøst skal i til en viss grad videreføres, men bredden tilpasses delt bruk og traséen blir endret litt av stignings- og trafikksikkerhetsgrunner. Østre delen, o_GG5, videreføres uendret. Den nye gang- og sykkelveien o_GS2 får en bredde på fire meter og forbinder veien langs E39 og plasseringen til den fremtidige gangbroen over Figgjo samt elvepromenaden på direkte vis.



Gangvei med universell stigning.

Gang- og sykkelveien har en stigning som ikke er universelt utformet, derfor foreslås en gangtrasé med maksstigning 1:15 ved siden av, som tar de 10 høydemetrene på et slakere vis og svinger seg gjennom f_UTE og opp til kulverten under E39. Denne vil også fungere som tilkomst på bakkenivå for byggene og gi ferdsel gjennom de grønne områdene.

6.7.3 Krav til samtidig opparbeidelse

Det er satt rekkefølgekrav om at infrastruktur, uteoppholdsarealer og grønnstruktur opparbeides i forbindelse med de relevante feltene for bebyggelse og anlegg. Se avsnitt 6.20.

6.7.4 Varelevering

Varelevering skal skje fra siden av byggene, mot vei. I næringsbygget i vest er vareleveringen i det nordvestre hjørnet av bygget, i direkte tilknytning til lageret. Potensielt også fra snuhammeren til andre etasje. I det midtre bygget er vareleveringen fra snuhammeren. På den østre tomten kan varelevering derimot hovedsakelig gå gjennom garasjelegget med mindre kjøretøy, mens det sekundært kan leveres fra havnepromenaden om det kreves større kjøretøy, ved etablering av lokale i B/T.

6.7.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Gang- og sykkelveien som i dag krysses av kjøreveien vil få en annen trasé med dette planforslaget. Det legger bedre til rette for en fremtidig kryssing av Figgjo på en bro nærmere Bruhammaren ved at en universelt utformet forbindelse tar høydeforskjellen opp til europaveien, der eksisterende G/S-vei går videre sørøst. Så lenge den eksisterende broen beholdes, vil trafikken fra denne nå ankomme en

elvepromenade som er bilfri. Gående kan gå forbi bensinstasjonen langs elven på nyetablert fortau, bygget opp på den eksisterende muren.

Fra planbeskrivelsen i sentrumsplanen, om strekningen forbi Jædergården: *Et alternativ til et fortau kan være en tursti som bygges som en gangbrygge på søyler eller pæler på den aktuelle strekningen. Dette kan være en løsning som kan plasseres nærmere vannkanten, i større avstand fra Ådne Espeland AS, og i mindre grad påvirke verneinteressene enn ytterligere utfyllinger.*

Sykkelveien langs E39 vil vedvare, og kan være et alternativ for både gående og syklende, spesielt så lenge den gamle broen blir stående. Den vil gi myke trafikanter tilgang fra vest til andre etasje på byggene i F/K/T og KBA1.

6.7.6 Felles adkomstveger, eiendomsforhold

Eiendom 7/281 har veirett over 7/161.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

Svømmehall planlegges for den midtre tomten, KBA1. Det er behov for en ny pumpestasjon, hvor formen er prisgitt høydeforskjeller og påfølgende helning. Areal til dette er satt av i o_VA. Dette arealet må tilpasses behovet, etter hvert som prosjektering av pumpestasjonen gir mer informasjon. Innenfor bestemmelsesområde #1 skal det etableres nettstasjon. Kjørevei, elvepromenaden, gang- og sykkelveier og grøntarealene er offentlige. E39 med sideareal er også offentlig.

6.9 Miljøoppfølging

Undersøkelser viser at det ikke er forurenset grunn på 7/281, som oppsummert i miljørapporten.

Klimagassregnskap skal leveres med rammesøknad, med mål om 50 % reduksjon i forhold til et referansebygg. Reglene for Ålgård sentrum er fastsatt i sentrumsplanens vedlegg *Regneregler for klimagassberegninger i FutureBuilt. Bygg og områder*, datert 17.01.2014.

6.10 Universell utforming

Byggteknisk forskrift skal følges, og gir føringer for universell utforming. Stigningen mellom gangveien langs E39 og broen over Figgjo skal få en universelt utformet forbindelse. For at den skal ta denne høydeforskjellen på ca. 10 meter, vil den bli ca. 150 meter lang, men vil gå gjennom tiltalende, grønne områder hvor det inviteres til opphold.

6.11 Uteoppholdsareal

Det er privat uteoppholdsareal på balkonger og terrasser, disse har ingen minstemål som krav.

Størrelse, lokalisering, kvalitet på uteoppholdsareal

Sentrumsplanen oppgir minste uteoppholdsareal til 30 m²/bolig, men åpner også for at man kan se til parkareal til avlastning. Det er ca. 21 m²/bolig på f_UTE med 45 mulige boenheter. Fellesareal på takterrasser er også mulig, dimensjonene skal da minimum være 2 m dybde og 6 m². Man støtter seg derfor i denne detaljreguleringen til o_PA3, som er omtrent ett dekar med areal som henger sammen med det felles uteoppholdsarealet på 960 m². Total MUA er 1350 m², mens minimum 50 % av dette skal ha sol 21. mars, kl. 15. Det er ca. 730 m² sol på f_UTE på dette tidspunktet, over 50 % av kravet. Det er også store solfylte arealer på o_PA3.

Ved utnyttelse av KBA2–3 til hotell, vil det ikke være krav til felles eller privat uteoppholdsareal, men f_UTE opparbeides på tilsvarende vis som til boligene og være til hotellets bruk og allmennheten.

Lekeplasser

Lekeplassene er en del av MUA, min. 16 m²/bolig, totalt 720 m² for 45 mulige boenheter. Dette kan løses innenfor f_U TE, selv om det er mulighet for lek både i o_PA3 og o_FRI.

Ivaretagelse av eksisterende og ev. ny vegetasjon

Eksisterende vegetasjon er villnis. Det kan være mulig å beholde noe langs eksisterende elvebredd, langs dagens gang- og sykkelvei, i hagen til eneboligen på seksjon 7/281/1. Dette avklares i forbindelse med ferdigstilling av utomhusplan. Fremmedarter må imidlertid fjernes på forsvarlig vis.

Offentlige friområder

Det skal legges til rette med trapper ned til elven der det er forbindelser på tvers av planområdet. Det er til sammen ca. 4,5 dekar grøntarealer og friområder i planen, som henger sammen med boligens fellesarealer. Disse offentlige områdene vil fungere som avlastning på fellesarealene, slik kan de klare seg med noen færre kvadratmeter felles uteoppholdsareal.

Adkomst og tilgjengelighet

Det går en gangvei med universell stigning gjennom o_U TE, mens gang- og sykkelvei o_GS2 har direkte vei opp til E39. Elvepromenaden er en gangvei og fører til den eksisterende gangbroen og videre som fortau til fylkesveien i vest. Fortauet er tenkt lagt på dagens natursteinmur, som bygges videre opp til å ligge i nivå med veien.

Ved utrykning, kan brannbiler komme til på både oppsiden og nedsiden av byggene, i tillegg til på uteoppholdsarealet mellom boligblokkene. Gangveien langs elven og gang- og sykkelveien et stykke opp mot uteoppholdsarealet holder en bredde som tillater kjøring med utrykningsfartøy. Det skal legges til rette for at å komme til planområdet fra Brunset i sørøst, slik at både planområdet og Bruhammaren kan få alternativ adkomst for disse. Det skal være kjøresikkert dekke over parkarealet derfra, og inn på gårdsrommet til boligene. Slik skal dekingen for slukking på og redning fra alle fasader være ivarettatt.

Krav om utomhusplan og rekkefølgebestemmelse

Grønnstruktur og uteoppholdsareal må opparbeides etter rekkefølgekrav. Vedlagt planen er illustrasjonsplan for alt utendørs areal, mens utomhusplan leveres i byggesak.

6.12 Landbruksfaglige vurderinger

Temaet er ikke aktuelt for planområdet.

6.13 Kollektivtilbud

Planområdet ligger mellom to busstopp, ett i sentrum med flere lokalruter og ett langs europaveien med en regionalrute, 5 min unna. Det er dessuten ikke lang vei sørøstover langs europaveien til en holdeplass med både regionale og nasjonale ruter. Plasseringen er svært god på Ålgård.

6.14 Kulturminner

Temaet er ikke aktuelt for planområdet.

6.15 Sosial infrastruktur

Svømmehallen vil være et stort, positivt bidrag til den sosiale infrastrukturen og folkehelsen i Gjesdal og Ålgård sentrum. Det er også muligheter for tjenesteyting innenfor F/K/T, B/T og KBA1, som kan benyttes til andre typer sosial infrastruktur. Ellers vil planen basere seg på den sosiale infrastrukturen som allerede er etablert i nærområdet.

6.16 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er laget en VA-rammeplan for den tekniske infrastrukturen for vann, avløp og overvann.

6.17 Plan for avfallshenting

Næring må ordne med avfall selv, men det legges til rette for en felles bruk med husholdningene som de næringsdrivende kan tilknytte seg helt eller delvis. Renovasjonsteknisk plan beskriver avfallshåndteringen i f_RA ved snuhammeren i o_KV2.

6.18 Massehåndtering

Det kreves egen massehåndteringsplan når det skal flyttes på mer enn 10.000 m³, i henhold til KPA 2.2.1. Denne overordnede planen ligger ved detaljreguleringen.

6.19 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

- Laveste gulvkote må holdes over nivået for 200-årsflom.
- Det er nødvendig å legge om gassledninger i øst for å kunne bygge der. Gasstanken ved eksisterende bygg sin vestre ende og armen av gassledning dit, kan avvikles. Lyse Neo skal holdes informert og få ord med i laget når infrastrukturen under bakken skal legges om. Ledningene som krever det, skal få sikkerhetssone i plankartet.
- Dokumentasjon om omlegging av kabler i teknisk plan godkjent av netteier og kommunen. Rekkefølgekrav.
- Skille biltrafikk og myke trafikanter. Fjerne utflytende trafikkflater, uten klare inndelinger. Rekkefølgekrav til opparbeiding av adkomstveien, inkludert fortau for myke trafikanter.
- Det må støyskjermes for bygg i henhold til TEK og for uteopphold etter T-1442/2021. Luftforurensing og støy kan til dels også fanges opp av vegetasjonsskjermer langs vei. Planbestemmelser setter grenser for støy på uteoppholdsarealene.
- Når området skal utbygges, vil veier bli tydeligere definert og opparbeidet etter planen. Det kan etableres kjørbart dekke også mot sør gjennom Brunset, for alternativ adkomst og gjennomkjøring ved større utrykninger. Veier og utrykningsveier sikres i plankartet.

Avrenningstiltak i anleggsfasen og etter ferdigstilling må også til for å sikre vannkvaliteten i Figgjo.

Det planlegges med god avstand til bensinstasjonen og den eventuelle eksplosjonsfaren den måtte stå for.

6.20 Rekkefølgebestemmelser

Den eksisterende nettstasjonen må erstattes før den kan fjernes. En permanent nettstasjon må være på plass før bygg innenfor planområdet kan tas i bruk.

Før rammetillatelse må det legges fram klimagassregnskap, utomhusplan og en redegjørelse for behandling av overvann og begrunnelse for valgene som er tatt.

Før igangsettingstillatelse skal det leveres teknisk plan, massehåndteringsplan, dokumentasjon på tilfredsstillende støynivå og at myke trafikanter ivaretas i anleggsfasen.

Før bebyggelsen kan tas i bruk i F/K/T, KBA1 og KBA2–3, må relevante offentlige arealer og infrastruktur være ferdig opparbeidet. Avbøtende tiltak for støy og renovasjonsareal skal være ferdigstilte før man kan ta i bruk boliger.

7 Virkninger av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Denne detaljreguleringen erstatter delvis områdereguleringsplan for Ålgård sentrum, 201206. Sentrumsplanen regulerer til høy boligutnyttelse i området, men detaljreguleringen ser til den nyere kommuneplanens arealdel. Der er området sentrumsformål, som *innbefatter forretninger*,

tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og beverning, herunder nødvendige grøntareal til bebyggelsen. Svømmehallen kommer litt på siden av dette formålet, men vil som folkebad være mer i retning annen tjenesteyting enn en ren idrettshall.

7.2 Landskap

Hvis planforslaget gjennomføres, vil det gjenopprettes blågrønne strukturer hvor det i dag er asfalt. Det blir bedre skjøtsel av dagens grønne, men viltvoksende arealer. Det skal ligge terreng over bebyggelse og det blir viktig å ha dype nok jordlag på grøntarealer hvor det skal vokse større vegetasjon, som trær. Dette krever minimum 80 cm jorddekke.

Mot elven skal vegetasjon få lov til å etablere seg, for å gi et pusterom for dyrene langs elven og folk. Naturen i o_GN1–2 skal helst være i fred, men må kunne skjøttes for å holde unna uønskede fremmedarter og ellers uegnede planter.

Parkarealene vil gi planområdet et grønt preg, som en fortsettelse av utviklingen i sentrum, på andre siden av elven. Kravene til blågrønn faktor er gitt av sentrumsplanen og vil bestemme balansen på områdene utomhus.

7.3 Stedets karakter

Karakteren vil endre seg drastisk, fra industri og lager med asfaltflater til blandet bruk og sentrumsstruktur med en bilfri side mot sentrum.

7.4 Byform og estetikk

Elvepromenaden blir en gågate langs aktive fasader. Det er ut mot elven og sentrum bygningene skal henvende seg og det skal være liv i denne retningen. Henvendelse mot adkomstveien langs europaveien er mer sekundær. Dette gjenspeiles i arkitekturen, hvor materialene er de samme, men uttrykket er forskjellig. Spilene på forretningsbygget viser en jevn ubrutt rytme og ro i artikuleringen mot nord. Mot sør brytes rytmen i spilene på fasadene, som diskret gjenspeiler det dynamiske i et sentrum og bevegelse og lek i grøntområdet og elven.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø

Temaet er ikke aktuelt for planområdet.

7.6 Forholdet til naturmangfold

Naturverdier

Elven skal styrkes med langsgående vegetasjon.

Biologisk mangfold

Blågrønne strukturer i henhold til blågrønn faktor øker mulighetene for at et større mangfold etablerer seg. Eventuelle skadelige fremmedarter (med mulig unntak av store trær) skal fjernes.

Verdifull vegetasjon

De nasjonale databasene viser ikke noe av spesiell interesse innenfor planområdet. I en sentrumssammenheng er nær sagt all vegetasjon som ikke er risikoarter verdifull, og noen risikoarter har også verdi i kraft av sin tilstedeværelse i et ellers lite frodig område.

Viltinteresser

Det er praktisk mulig å fiske i Figgjo, for eksempel fra et lite område ved dagens gangbro. Det skal legges til rette for punktvis tilgang til elven med trapper, men utover dette er det ikke mye vilt.

Økologiske funksjoner osv.

Figgjoelven er den viktigste faktoren for økologiske funksjoner gjennom Ålgård. Planen skal ikke få negative konsekvenser for naturen i området, og vil forhåpentligvis styrke de økologiske funksjonene ved å sikre kantvegetasjon og større områder til grønnstruktur. Viktigheten til vegetasjon i uteoppholdsarealer til bolig skal heller ikke undervurderes. Riktig skjøtsel av park- og friområder vil også kunne bedre forholdene for pollinerende insekter, og dermed dyr over dem i næringskjeden.

Vurdering etter naturmangfoldloven

§ 8 kunnskapsgrunnlaget:

Kunnskapsgrunnlaget virker tilstrekkelig gjennom registreringer i nasjonale databaser. Selve prosjektområdet er nær sagt fullstendig utnyttet til bygg og trafikkareal. Det er ingen indikasjoner på at det er spesielle verdier på land, mens det er tydelig at den vernede elven Figgjo krever stort hensyn.

§ 10 økosystemtilnærming og samlet belastning:

Utviklingen av området gir muligheten til å tilføre naturkvaliteter gjennom regulering, og sluttresultatet skal bli en betydelig forbedring heller enn en belastning. Bebyggelsen kan ikke føres opp uten en opparbeiding av uteområdene etter blågrønn faktor, og det sikres kantvegetasjon mot elven og grønne arealer. Et nytt system med infiltrasjon og overvannsledninger vil gi bedre kontroll over ekstremværsituasjoner, som i dag kan gi uønsket avrenning fra trafikkarealene.

§ 9 føre-var-prinsippet:

Dette prinsippet kommer ikke til anvendelse, siden kunnskapsgrunnlaget er godt nok og belastningen på området ikke økes.

§ 11 kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:

Prosjektet tar kostnadene med tiltak som sikrer vassdrag, natur og mangfold.

§ 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder:

Det er ikke kjent at planområdet er brukt til hekking, men dette må man eventuelt ta hensyn til, jf. naturmangfoldlovens forvaltningsprinsipp § 15. Ellers er det viktig at anleggsarbeid og ferdige anlegg holder kontroll på avrenning til Figgjo og unngår belastning på denne.

7.7 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Svømmehallen kommer til å bidra med sine funksjoner til rekreasjon i sentrum. Det eksisterende parkområdet i sentrum vil få en naturlig utvidelse på denne siden av elven, med tilhørende aktiviteter.

Det foreslås sandvolleyball, klatrelek, hengekøyer og amfi i de offentlige rommene. Tilkomst til elven begrenses til to punkter, for å ikke legge menneskelig beslag på for mye av kantarealene. I fellesarealene f_UTE er det lek og møteplasser, mens et eventuelt serveringssted kan ha uteservering med utsikt over elven og sentrum.

7.8 Uteområder

At parken ligger inntil boligene gjør at det kan være mindre felles uteoppholdsareal enn vanlig. Det forutsetter at det felles uteoppholdsarealet og parkområdet skal fungere sømløst sammen, uten sperrer mellom. Lekeplassen til beboerne blir også tilgjengelig for forbipasserende, med god oversikt

fra bolig- eller hotellbyggene. Mellomrommene mellom byggene kan by på ly fra vind og vær, som små lommeparker.

7.9 Trafikkforhold

Mobilitetsplanen vedlagt detaljreguleringen går nærmere inn i trafikkforholdene. Planforslaget fører med seg store endringer og det er behov for en effektiv bruk av de tilgjengelige arealene til parkering.

Vegforhold

Planen sørger for en opprydding av en utflytende situasjon med farlige krysningspunkter

Trafikkøkning/-reduksjon

Boliger, svømmehall og forretninger/kontorer genererer flere turer enn dagens lager og produksjonslokaler. Planforslaget vil derfor nødvendigvis føre med seg en økning i trafikk totalt, selv om det i dag kan være mer tungtrafikk.

Kollektivtilbud

Denne detaljreguleringen endrer ikke på kollektivtilbudet.

7.10 Barns interesser

RPR for barn og planlegging sier at vi skal lage områder som føles trygge, med gode oppvekstvilkår for alle, og beholde områder som er i bruk til lek i dag.

Langs sørsiden av bebyggelsen skal det i utgangspunktet ikke være annen tilgang enn for myke trafikanter og utrykningsfartøyer.

I forbindelse med boligbyggene skal det etableres en felles lekeplass, som er tilgjengelig for allmennheten.

Med tanke på støy fra europaveien og mulig lek, kan det med fordel beholdes et lite område med «skog» øverst i Park 3, hvis det er noe av kvalitet der. Illustrasjonsplanen antyder dette rundt en klatrepark. Det er trygg skolevei fra planområdet, og store arealer med muligheter til utfoldelse.

7.11 Sosial infrastruktur

Nye boliger som er gode for barnefamilier vil kunne føre til behov for nye barnehageplasser. Ifølge oversikt fra kommunen er det fullt på flere barnehager i nærområdet.

Svømmehall og park er sterke bidrag til folkehelsen. De får en sentral plassering med nærhet til natur i elven. Eventuelle andre tilbud kan komme til innenfor formålene som tillater privat og offentlig tjenesteyting.

7.12 Universell tilgjengelighet

Universell tilgjengelighet er et førende prinsipp i reguleringen og prosjektet.

Det skal være to forbindelser opp til gang- og sykkelveien langs E39, hvor den eksisterende er mer direkte og den nye har stigning som oppfyller kravene til universell tilgjengelighet, spesielt med tanke på stigning.

7.13 Energibehov – energiforbruk

Det er muligheter for store flater med solpaneler i planen, da spesielt på takene. Fjernvarme er ikke etablert på denne siden av elven, men det kan bli aktuelt i årene som kommer. Husholdninger vil ha tilknytningsplikt til et slikt anlegg.

7.14 ROS

Fullstendig ROS-analyse er vedlagt planen. Her følger en oppsummering.

Sannsynlighet	Høy	6, 7		
	Middels	4, 5	F2	
	Lav		2, 9	
RISIKOMATRISE		Små	Middels	Store
Liv og helse		Konsekvenser		

Støy og hendelser på nærliggende transportårer er mest prekært å håndtere, men det er vanskelig å gjøre noe med sistnevnte gjennom reguleringen. Det planlegges tiltak for å bøte på alle de andre hendelsene, selv om risikoen for liv og helse samlet sett ikke er stor.

Sannsynlighet	Høy			
	Middels		F2	
	Lav	1, 2, 3, 8, 9		
RISIKOMATRISE		Små	Middels	Store
Stabilitet		Konsekvenser		

Det planlegges tiltak for alle hendelser, selv om stabilitetsrisikoen ikke er stor.

Sannsynlighet	Høy	7		
	Middels	4, 5	F2	
	Lav	1, 2, 3	9	
RISIKOMATRISE		Små	Middels	Store
Materielle verdier		Konsekvenser		

Den største risikoen for materielle verdier er hendelser på nærliggende transportårer. Når det gjelder materielle verdier på eiendom 7/281 ligger en løsning i tilstrekkelig autovern, som det er i dag. Det planlegges avbøtende tiltak for de øvrige hendelsene.

- Flomfare – Opparbeiding av parkdraget mot elven med infiltrasjon og fordrøyning. Sørge for at nedre nivå på byggene legges over kote +93, eller bygge nedre etasje som ikke tar skade av oversvømmelse. Flomsonen i planen baserer seg på en rapport fra Beratende Ingenieure, datert 01.12.2011.
- Infrastruktur under grunnen – Omlegging av infrastruktur må kun gjennomføres i samarbeid med Lyse. Det kan kanskje gjennomføres ved å bare skyve på eksisterende rør. Noen ledninger skal ha sikkerhetssone med 2 m avstand i plankart (men trekkerør kan gjøre det smalere), supplert med bestemmelser. Nettstasjon med tilgang til en side i bestemmelsesområde og bestemmelser.
- Støy – Bygg som skjerm; gjennomgående leiligheter med oppholdsrom mot stille side, eller leiligheter kun mot stille side. Skjermingstiltak mot vei må godkjennes av vegvesenet.
- Luftforurensning – Det er ikke skadelig svevestøv fra veitrafikken; å beholde det ruskete området mot europaveien kan likevel både være bra for å forhindre støv og støy, og dessuten være et fint lekeområde.
- Beredskap og ulykkesrisiko – Tilkomst for utrykningsfartøy; tilstrekkelig areal til rømning utenfor svømmehall.

7.15 Jordressurser/landbruk

Temaet er ikke aktuelt for planområdet.

7.16 Teknisk infrastruktur

Vann, avløp og overvann styres gjennom en VA-rammeplan, som må godkjennes av kommunen. I 2023 prosjekteres det for en ny pumpestasjon, og dette må koordineres med VA-planen for området.

Infrastrukturen for energi må legges en del om ved omarbeiding av tomten. Dette gjøres i samarbeid med Lyse/Lnett, og tiltak må omsøkes underveis. En ny nettstasjon skal etableres som erstatning for den eksisterende som fjernes.

Kommunen får en renovasjonsteknisk plan til godkjenning, som angår avfallshåndteringen. Dette legges opp til en fremtidsrettet og ryddig løsning med nedgravde containere for alle fraksjoner. Kun husholdninger er forpliktet til å bruke denne, men næringsdrivende og svømmehallen kan også melde seg. Hvis det ikke skulle etableres boliger og svømmehall, vil det strengt tatt ikke være behov for dette anlegget.

7.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det planlegges for en svømmehall midt på eiendom 7/281, som skal bygges av Gjesdal kommune. Eiendommen til svømmehall skal være i kommunens eie. Parkering til svømmehallen skal også eies av kommunen, under grunnen. Det er foreløpig beregnet mulighet for 35 plasser på egen eiendom, mens eventuelle, ytterligere 5 ser ut til å være nødvendig å løse i f_BGF, under KBA2/f_UTE.

7.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Det vestre bygget er på nedre nivå henvendt nordvest, mot bensinstasjonen. Andre lokale(r) på nedre nivå har en henvendelse mot elvepromenaden. På øvre nivå er det mulig å henvende seg mot baksiden, men dette blir fort mindre publikumsrettet bruk. Ekstra, mindre lokaler kan spesielt bidra til en sentrumssituasjon med blandet formål.

Detaljreguleringen vil legge til rette for at man kan etablere forretninger og tjenesteyting – med tilhørende funksjoner, som kontorplasser – på et attraktivt sted på Ålgård. Samtidig med etablering av handel vil en svømmehall være som en magnet for folkeliv, samt flere boliger med mulige kunder. Dette vil være positivt også for resten av sentrum.

7.19 Interessesmotsetninger

Det er en avveining mellom arealer til parkering og utnyttelse til bebyggelse. Høyere utnyttelse gir generelt større behov for parkeringsplasser. Planforslaget legger ikke opp til en svært høy utnyttelse, men det er fortsatt behov for parkeringsarealer. Garasjeanlegg under flomsikker kote (underetasje i forhold til skissert førsteetasje) er sterkt fordyrende og gir mindre direkte tilgang til forretningslokalene, derfor er det unngått i denne planen.

7.20 Avveining av virkninger

Planforslaget tilrettelegger for en utnyttelse av området nord for elven som er til stor nytte for Ålgård og sentrum. I motsetning til områdereguleringens boligformål, vil en blandet bruk invitere innbyggerne over til denne siden av elven for rekreasjon, aktivitet og handel. I dag er området et sted man navigerer seg forbi eller gjennom, uten opphold. Med dette planforslaget bereder man grunnen for liv på begge sider av Figgjoelven.

8 Konsekvensutredning

Området er allerede konsekvensutredet i områdereguleringen for Ålgård sentrum, da riktignok som boligareal med høy utnyttelse. Planinitiativet kunne vurderes til å unntas fra ny konsekvensutredning i bakgrunn av dette alene, jf. § 8 bokstav a.

Planinitiativet kvalifiserer ikke for § 6 bokstav a. Det samsvarer heller ikke med noen punkter i vedlegg I til forskriften, og kvalifiserer heller ikke for § 6 bokstav b. Det er ingen større anlegg eller infrastruktur, og BRA vil ikke overskride det som er tillatt i gjeldende plan med 15 000 m², jf. pkt. 24 i forskriftens vedlegg I.

Vedlegg II til forskriften inneholder en oversikt over tiltak som skal vurderes nærmere. Planinitiativet kan falle i kategorien 10 b) Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg, eventuelt 11 j) Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, Næringsbygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål.

En vurdering av planinitiativet opp mot kriteriene i § 10 legger til grunn at området ikke er spesielt stort, og omfanget vil bli redusert sammenlignet med hva sentrumsplanen tillater på samme eiendom (ledd to bokstav a). Tiltaket skal ikke komme i konflikt med det vernede laksevassdraget Figgjoelva, men ivareta hensynet som er regulert inn i overordnet plan (ledd tre bokstav a og b). Statlige og regionale bestemmelser og retningslinjer vil bli godt ivaretatt via sentrumsplanen og kommuneplanen (ledd tre bokstav c). Det fremtidige tiltaket vurderes derfor ikke til å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Planarbeidet er altså ikke vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning.