



# Kommunedelplan for Nærbø sentrum

*Vedtatt 15. november 2018, KS-sak 077/18*

ME LØFTER I LAG



# Innhald

<b>Innleiing</b> .....	<b>4</b>
Bakgrunn .....	4
Utviklingstrekk.....	4
Formål med kommunedelplanen.....	4
Planområdet .....	5
Overordna føringar.....	6
<b>Stadanalyse</b> .....	<b>7</b>
Eksisterande situasjon .....	7
Oppsummering av stadanalysen.....	8
Medverknad.....	12
<b>Visjon</b> .....	<b>15</b>
Nærbø sentrum – Trygt, triveleg og tilgjengeleg.....	15
<b>Strategi</b> .....	<b>16</b>
Hovudgrep .....	16
Delstrategiar .....	20
<b>Plantema</b> .....	<b>23</b>
Sentrumsavgrensing .....	23
Sentrumssoner og busetnadsstruktur .....	23
Byggehøgder og utnytting .....	25
Handel, næring og anna tenesteyting .....	25
Samferdsel og parkering .....	26
Møteplassar og grøntstruktur .....	31
Kulturvern .....	34
Estetikk og utforming .....	35
Klima og energi.....	36
Forventa verknader av planforslaget.....	37

<b>Plankart .....</b>	<b>40</b>
<b>Føresegner .....</b>	<b>41</b>
Formål .....	41
Generelle føresegner .....	42
Generelle rekkefølgekrav .....	44
Føresegner til plantema .....	44
Føresegner til dei ulike sentrumssonene.....	52
Sone 1 Sentrum.....	52
Sone 2 Historisk.....	54
Sone 3 Kvartal (fortetting) .....	55
Sone 4 Kvartal (transformasjon).....	56
Rekkefølgekrav for delsoner .....	58
<b>Vedlegg.....</b>	<b>60</b>
Temakart 1. Gjeldande reguleringsplanar .....	61
Temakart 2. Illustrasjonsplan .....	61
Temakart 3. Byggehøgder .....	62
Temakart 4. Trafikkflyt «Sambruksareal».....	63
Temakart 5. Aktive fasadar .....	65
Temakart 6. Parkering .....	65
Temakart 7. Gang- og sykkelveggar .....	68
Temakart 8. Eksisterande og nye møteplassar .....	69
Temakart 9. Prinsipp for prioritering av møteplassar .....	70
Temakart 10. Grøntstruktur.....	71
Temakart 11. Kopling offentlege og private møteplassar .....	72
Temakart 12. Kulturvern .....	73
Temakart 13. Flom og overvann .....	77

*Biletet på framsida er av MAD arkitektur.*

# Innleiing

## *Bakgrunn*

I samband med kommunestyret si behandling av sak 18/14 «Plan 997-3 – Regulerings sak – Detaljregulering for Nærbø sentrum område B18» bad kommunestyret rådmannen om å lage ei sak om ny sentrumsplan for Nærbø. Rådmannen la fram sak 088/15 om «Organisering og rammer for det vidare arbeidet» den 15. oktober 2015. Formannskapet slutta seg til rådmannen si innstilling om å utarbeide forslag til ein sentrumsplan for Nærbø. Planforslaget skulle utformast som ein kommunedelplan i samsvar med plan - og bygningslova, og forslag til planprogram skulle leggjast fram for kommuneplanutvalet for behandling.

## *Utviklingstrekk*

Med den utviklinga som har vore på Nærbø har konsekvensane blitt spreidde tilbod med mindre samanheng mellom seg. Det har derfor vore behov for ein sentrumsplan. Dette er for å få eit heilskapleg styringsgrep over området, og som dermed legg til rette for ei meir ønska utvikling.

## *Formål med kommunedelplanen*

Kommunedelplanen for Nærbø sentrum skal beskrive korleis me skal utvikle sentrum til eit trygt, triveleg og tilgjengeleg sentrum for den største tettstaden i kommunen. Målsettinga for planarbeidet er å utvikle heilskaplege løysingar som legg til rette for ei kompakt og berekraftig samfunnsutvikling med ei klar avgrensing av sentrumsområdet.

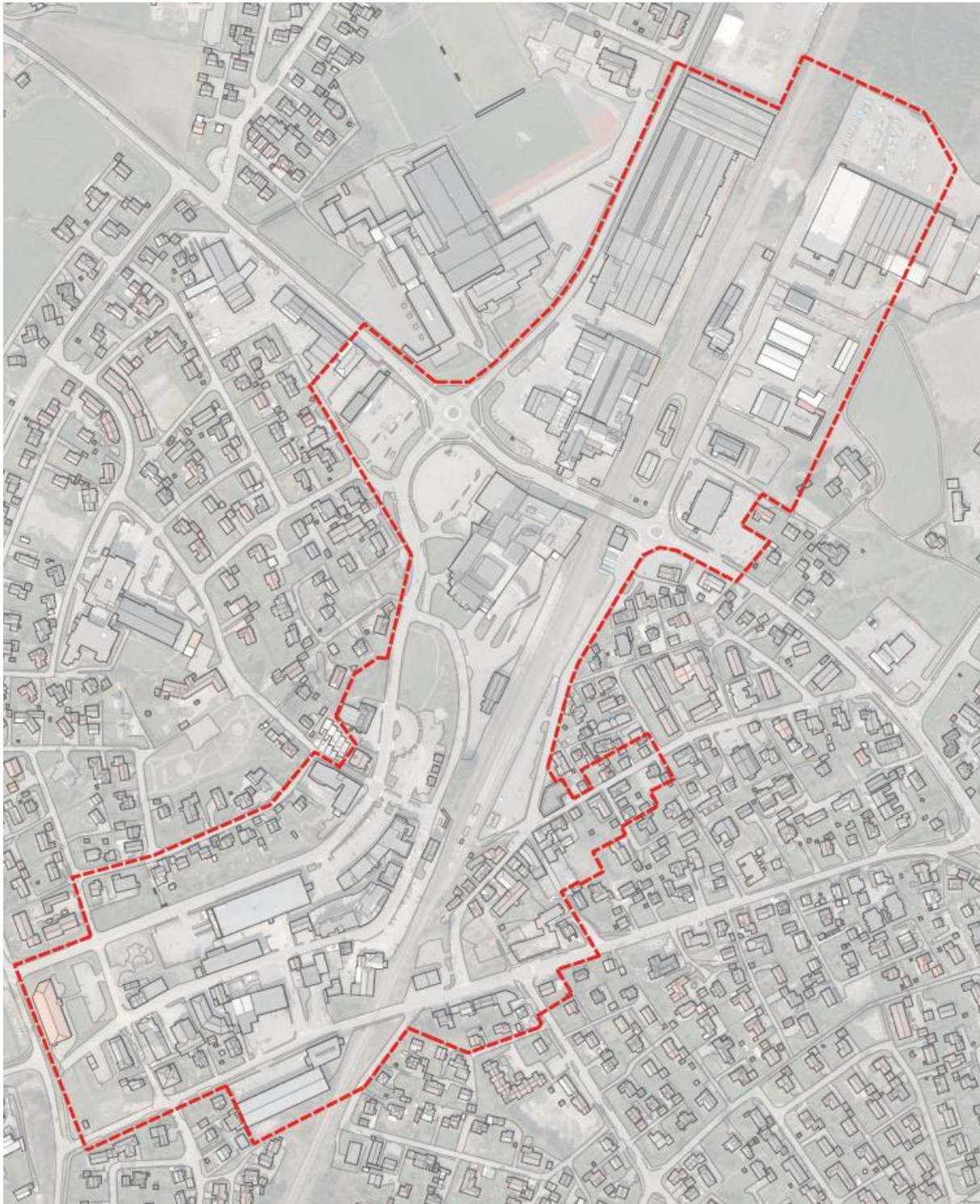
Formålet med kommunedelplanen sine kart og føresegner er å sette føreseielege rammer for utviklinga av Nærbø sentrum med omsyn til vedtekne mål og strategiar, og som er i tråd med overordna føringar og lovverk. Planbeskrivinga skal forklare føresegner og kart, og vere eit hjelpemiddel for saksbehandlarar og aktørar.



## Planområdet

I gjeldende kommuneplan for Hå kommune 2014-2028 er sentrumsområdet på Nærbø avgrensa med eigen formålskode: «Sentrumsformål». Planområdet for kommunedelplanen tek utgangspunkt i dette sentrumsområdet. Planområdet er ca. 300 dekar, og strekker seg ca. 1200 meter i luftlinje frå transformasjonsområdet i nord til biblioteket og Jadarheim i sør.

### Planavgrensing



## Overordna føringar

### Nasjonale føringar

#### **Nasjonale forventningar**

Regjeringa utarbeider kvart fjerde år «Nasjonale forventningar» til fylkeskommunane og kommunane, med mål, oppgåver og interesser som regjeringa forventar at det skal leggest særleg vekt på i planlegginga. I tillegg til berekraftig areal- og samfunnsutvikling generelt ønsker regjeringa ei aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdiar, og utvikling av attraktive og klimavenlege by- og tettstadsområde spesielt.

#### **Statleg planretningslinje for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging**

Planretningslinja viser staten si retning for areal- og transportpolitikken: Arealbruk og transportsystem skal fremje samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling. Planlegginga skal bidra til å utvikle berekraftige byar og tettstader, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremje helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremje utvikling av kompakte byar og tettstader, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer, der ein bygger opp under knutepunkt for kollektivtransport

### Regionale føringar

#### **Regionalplan for Jæren 2013-2040**

Regionalplanen sine mål føreset at Jæren skal ha ei langsiktig byutvikling basert på regionale heilskapsløysingar som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapinga, og sikrar natur- og kulturverdiar og gir høg livskvalitet. Langsiktig grense for jordbruk, regional grøntstruktur og langsiktige utbyggingsområde ligg fast. Planen inneheld retningslinjer og faglege råd innanfor tema som samferdsel, sentrumsområde, bumiljø og område disponerte til rekreasjon og landbruk. I tillegg inneheld planen ei regional planføresegn for handel som skal sikre at all handel blir lokalisert innanfor definerte sentrumsområde. Føresegna har verknad på nye etableringar og gjeld føre kommunen sine arealplanar, inntil føresegna er innarbeidd i komande kommuneplanar.

### Kommunale føringar

#### **Kommuneplan 2014-2028**

Kommuneplanen bygger på ein langsiktig arealstrategi som tek sikte på å detaljere langsiktig grense mellom tettstad og landbruk og konsentrere bustadbygginga i stasjonsbyane og Stokkalandsmarka. Det er avgjerande at fortettingsdelen blir verande høg for å nå målet om å konsentrere bustadbygginga i stasjonsbyane, samtidig som kommunens bustadprogram tek sikte på å dreie veksten mot Stokkalandsmarka og dei mindre produktive areala i den søre delen av kommunen.

#### **Gjeldande reguleringsplanar**

I tillegg til kommuneplanen gjeld ei rekke reguleringsplanar for delar av sentrumsområda, sjå *Temakart 1. Gjeldande reguleringsplanar*. Ved motstrid mellom kommunedelplan og reguleringsplan går kommunedelplanen for Nærbø sentrum føre.

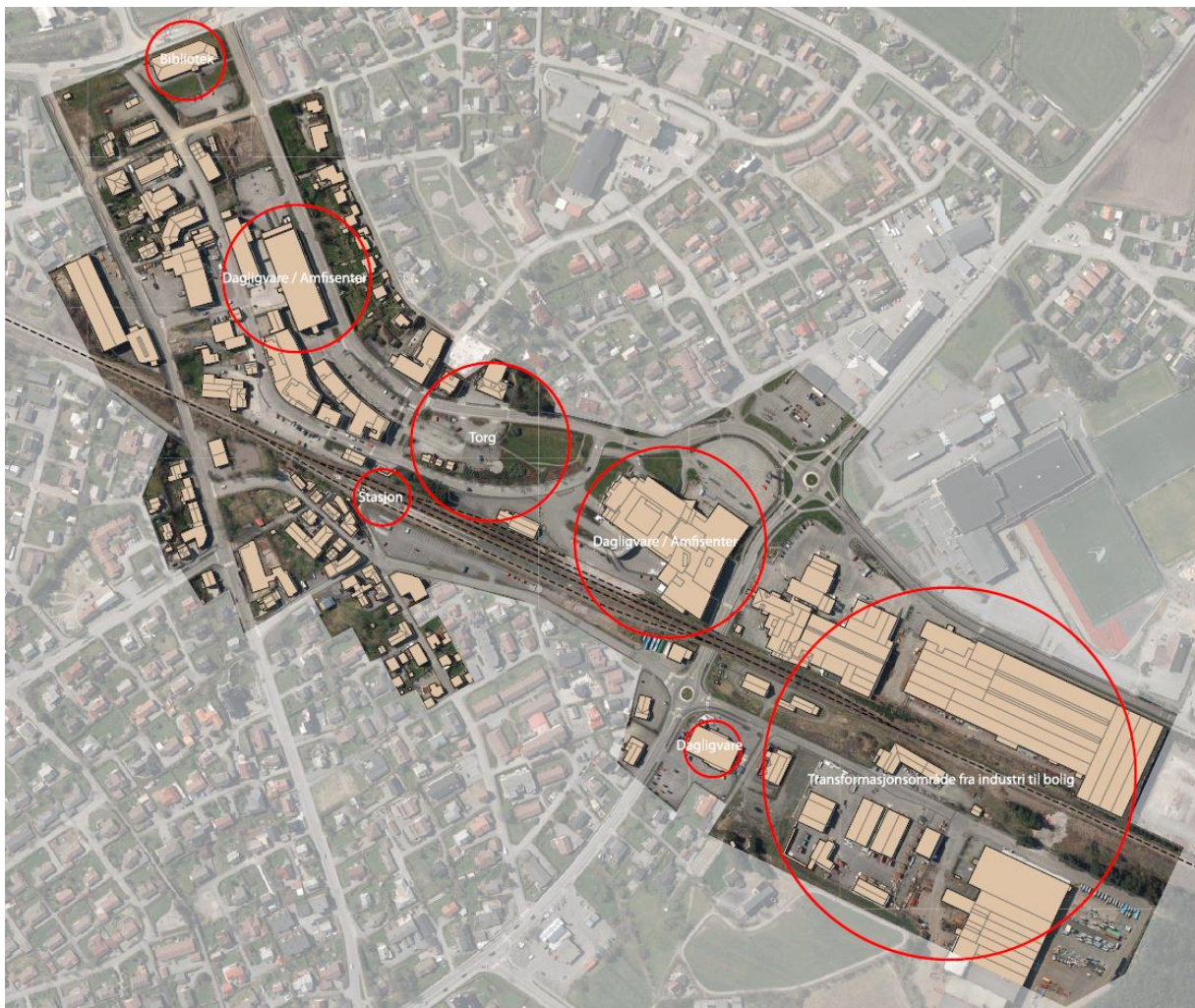


# Stadanalyse

## Eksisterende situasjon

Det er utarbeidd stadanalyse og gjennomført medverknadsopplegg i samband med planarbeidet. Begge arbeida er relativt omfattande og er derfor kort oppsummerte her. I dette dokumentet blir hovudfunna gjengjevne. Kort oppsummert kan me ut frå registreringar og medverknadsprosessar fastslå at området manglar eit klart avgrensa sentrum og delområda står fram som enkeltelement utan ein klar samanheng.

### *Nærbø sentrum*



Overordna kan ein seie at det er to hovudpunkt for aktivitet innanfor dette området. I nord ligg det store transformasjonsområdet som i dag hovudsakleg består av industri. Området har nær tilknytning til idrettsområdet og samfunnshuset. Transformasjonsområdet grensar opp mot den trafikale hovudåra Bernervegen med handelssenteret AMFI Nærbø på andre sida av denne. Utforminga og trafikkmengda får vegen til å framstå som ein barriere for eit samanhengande sentrum. I sør ligg handelssenteret AMFI Torgsenteret med lett tilkomst frå den trafikale hovudåra Store Ring, med kvartalsstruktur som består av mindre

transformasjonsområde, bibliotek, Jadarheim og nokre kommunale funksjonar. Mellom desse to tyngdepunkta for handel ligg jernbanestasjonen med torg og park, som i dag har eit relativt lite aktivitetsnivå. Dette kjerneområdet i midten har eit stort potensiale både for å utløyse meir aktivitet, og å gjere dagens sentrumsområde meir samanhengande.

## *Oppsummering av stadanalysen*

Stadanalysen er oppsummert i kart på dei neste sidene, og viser kvalitetar og utfordringar i sentrum. Området har nokre sterke kvalitetar i dag som ikkje blir utnytta maksimalt. Det manglar liv og aktivitet i sentrumskjernen.

### ***Manglande grønne forbindelsar***

Det er nokre grønne område i og rundt planområdet. Fleire av desse, som parken ved Torget eller tomte der Tine hentar grunnvatn, har betydeleg potensiale til vidare utvikling og bruk, men er per i dag dårleg knytte saman. Det er derfor behov for å lage eit gjennomgåande nettverk som bind saman desse møteplassane.

### ***Harde flater og spreidd parkeringsareal***

Det er ein stor del asfalterte, harde flater i sentrum. Dette er delvis på grunn av tidlegare industribygg, som me ser i nord, men òg fordi sentrum er bilbasert med parkeringsdekning som er spreidd utover. Desse areala tek opp stor plass, og gir få kvalitetar til eit sentrumsområde utanom tilgjenge for bil.

### ***Manglande møteplassar og gatestruktur***

Det er få møteplassar i sentrumsområdet, og det er endå færre av dei som er av ein slik kvalitet at dei innbyr til opphald og aktivitet. Møteplassar i sentrum består hovudsakleg av Torget og sentrumsparken. Hovudgatene har stor trafikk, og er utforma med liten tanke på mjuke trafikantar. Det er behov for å gå frå veg til gatestruktur kor mjuke trafikantar er i fokus.

### ***Barrierar***

Nærbø sentrum er flatt med Jærbanen som ei tydeleg høgd og barriere gjennom sentrum. Jernbaneundergangen gjer det i tillegg vanskeleg å få til ein attraktiv og funksjonell kopling mellom sentrumsområda. Bernervegen er den mest trafikkerte vegen. Utforminga og trafikkmengda gjer det utfordrande å integrere denne vegen i eit samanhengande sentrumsområde med tanke på støy, trafikktryggleik og tilgjenge for mjuke trafikantar.

### ***Dominerande innovervende bygg***

Det er nokre store og dominerande bygg i området som påverkar bygningsstrukturen, slik som AMFI Mega og AMFI Torgsenteret. Dei store bygningsstrukturane vender seg lite til omgjevnadane og det er mangel på gode møteplassar. Det er behov for å utvikle bygningsmiljø som vender seg til det offentlege rommet på ein positiv måte.

### ***Lite variert funksjonsblanding***

Innanfor planområdet er det enkeltområde med høg aktivitet. Dette gjeld særleg AMFI-sentera med handelsaktivitet. Det er behov for ei sterkare funksjonsblanding innanfor eit meir avgrensa område, og fleire varierte aktivitetar generelt i området.



**Kvalitetar og potensial i sentrum** Bileta viser nokre av kvalitetane det bør byggast vidare på i sentrum.



**Utfordringar i sentrum** Bileta viser nokre av utfordringane det bør tas tak i i det vidare planarbeidet.



**Torg og park**  
Tilfører sentrum eit ope og grønt område.



**Stasjonsområdet**  
Ikkje opparbeidd, lite tilgjengeleg og utan gode opphaldsareal.



**Torgplassen**  
Fasadar med ulik næring og nisjebutikkar bidreg til liv i området.



**Torgplassen**  
Parkeringsplassar er til hinder for gode møteplassar for mjuke trafikantar.



**Nærbøgata**  
Verna miljø med historiske verdjar.



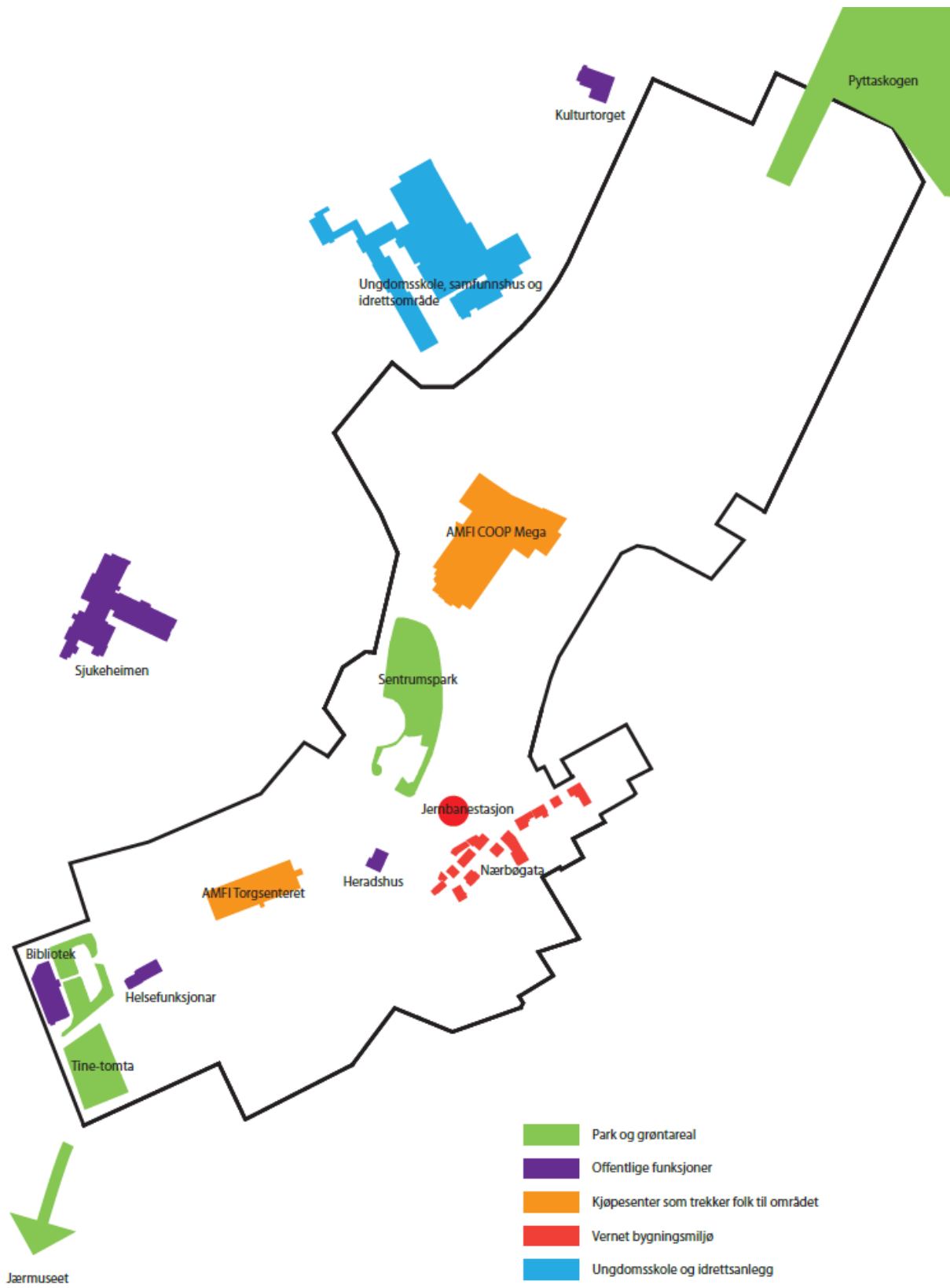
**AMFI Nærbø**  
Handlesenter med lite tilknytning til omgjevnadane og med dårleg utforma uteareal.





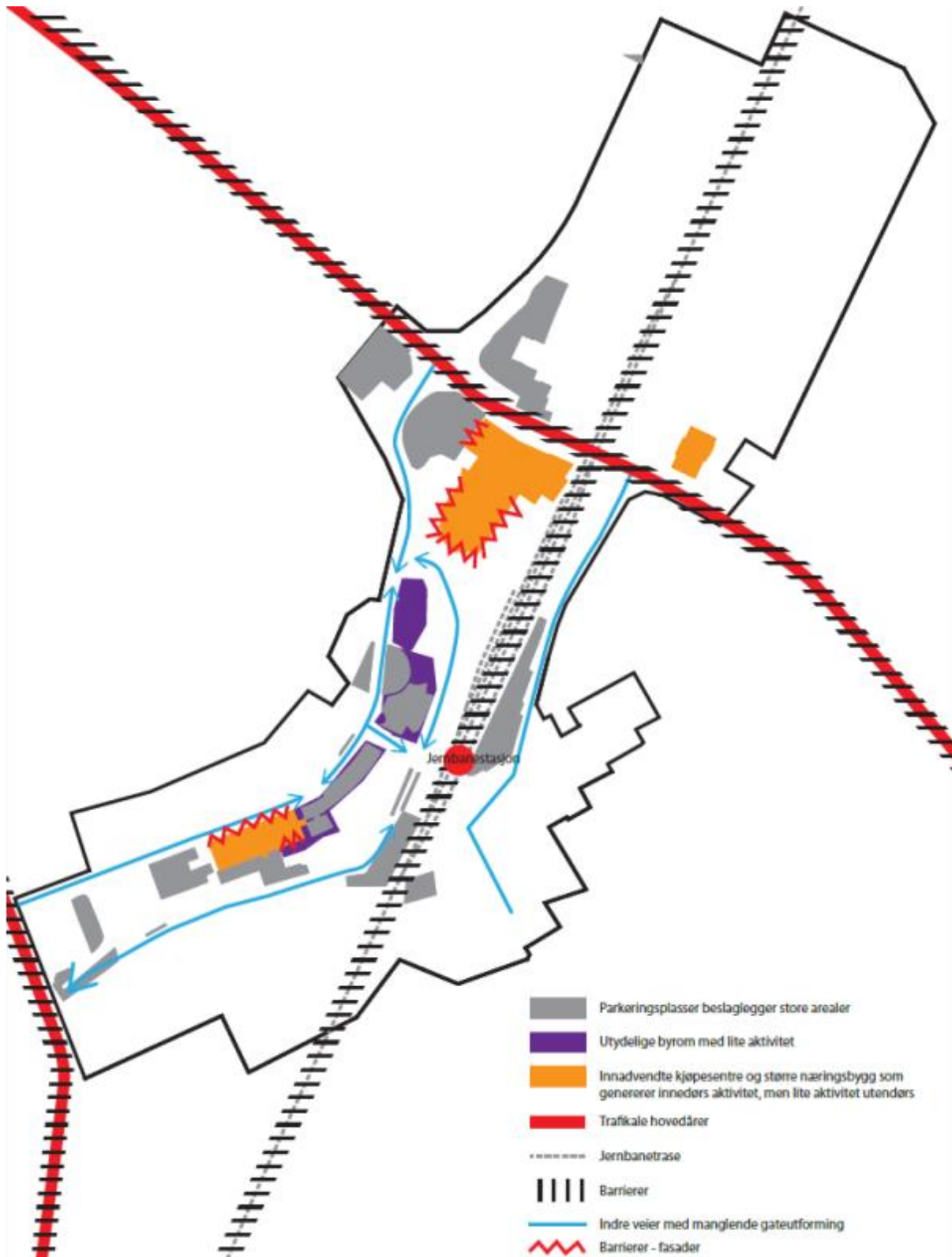
# Kvalitetar og potensial i Nærbø sentrum

Kartet viser kvalitetar registrerte i stadanalysen



## Utfordringar i Nærbø sentrum

Kartet viser viktige utfordringar registrerte i stadanalysen



## Medverknad

Det har vore eit mål at planarbeidet skal vere ope og tilgjengeleg med brei medverknad frå innbyggjarane. Det har vore nytta ulike medverknadsmetodar for å involvere flest mogleg av innbyggjarane på Nærbø. Metodar som folkemøte, gjestebod, ulike typar verkstader og barnetråkk vart nytta, og det kom fram mange gode forslag om kva folk meinte om området. Politikarane stilte opp i dei ulike medverknadsmaatane, og bidrog til ein lågterskeldialog mellom innbyggjarane og dei folkevalde.

### Folkemøte

I oppstarten vart det halde eit ope folkemøte. Dette for å informere om gjestebodsmodellen, og for å ha ulike foredrag om tema som by- og sentrumsutvikling. Lokale eldsjeler hadde foredrag om kva dei meinte, i tillegg til foredrag frå administrasjonen og Erling Okkenhaug.

### Gjestebod

Det vart gjennomført medverknad ved bruk av den såkalla gjestebodsmodellen, der dei som ville kunne melde seg som gjestebodsvertar for å bidra med innspel til arbeidet med kommunedelplanen for Nærbø sentrum. Fleire personar frå kommunen vart involverte i gjestebodsmodellen. Det var open påmelding til å vere gjestebodsvert, og totalt 21 personar melde seg som vertar, der kvar av dei samla om lag 8 personar på kvart av gjesteboda.

### Visjon og identitet

I gjestebodet fekk deltakarane i oppgåve å gå ei rute med stoppestader i Nærbø sentrum, for å få ei felles forståing og diskusjonsgrunnlag til seinare.

Dei kunne etterpå diskutere kva som er særeige med Nærbø, korleis dei syntest Nærbø skulle vere i framtida, og kome med forslag til visjon

### Bygningsmiljø og møteplassar

I gjestebodet gjekk deltakarane igjennom og svara på ulike spørsmål om viktige tema for den vidare sentrumsplanlegginga.

Ei av dei viktigaste oppgåvene var å definere kor framtidas sentrum skal vere, og kva funksjonar som skal vere i sentrumskjernen.



## **Verkstad «Visjon»**

Gjestebeda vart inviterte til verkstad på Bø skule. Her diskuterte dei innspela sine i grupper, der politikarar leia gruppene og presenterte diskusjonane i plenum på slutten av verkstadane.

### **Oppsummeringar visjon:**

1. Nærbø – hjartet på Jæren
2. Nærbø – midt i matfatet på Jæren
3. Stikkord til visjon: levande, ting skjer, folk møtes, "relasjonar" på jænsk, møteplassen, aktivitet, trivsel, det fargerike matfatet på Jæren.
4. Nærbø – i sentrum for aktivitet og trivsel
5. Nærbø – trivsel i sentrum.
6. Diskuterte "kom innføre" men landa ikkje (her er det trygt og godt å vere, òg for barna).



## **Verkstad «Bygningsmiljø og møteplassar»**

Bygningsmiljø- og møteplassverkstaden blei halden 9. mai 2017. Tema var funksjonsblanding på torget/torget som møteplass, nytt liv i gamle sentrum og tett/låg busetnad i sentrum. Deltakarane vart delte inn i grupper, der det vart diskutert innspel frå gjestebeda, og gruppene presenterte oppsummeringane sine i plenum. Arkitektkontoret MAD heldt foredrag, og førebudde utarbeiding av framtidsbilete basert på oppsummeringa av innspela og verkstaden.



## **Nærbødagane**

Under Nærbødagane 2017 vart det sett opp eit kommunalt telt i Jadarvegen, med funksjonar som bibliotek, helsesenter, servicetorg, og Kafé Jærbuen. Ideen var å kommunisere ut korleis publikumsretta funksjonar kunne samlast ved torget. Framtidsbileta vart òg stilte ut.



## Verkstad barn og unge

Det vart gjennomført ein verkstad for barn og unge på Nærbø 6. april 2017, der temaet var stadtilhøyrse, tryggleik, inkludering og fellesskap. Det møtte rundt 20 deltakarar frå BUK, URÅ og nokre elevar som har gjennomført barnetråkkregistreringane frå NUS og Tryggheim.



Verkstaden starta med ein rundtur til fots i Nærbø sentrum, der gruppa med barn og unge stoppa på ulike punkt og diskuterte korleis dei opplevde området.

Dagen heldt fram på Nærbø bibliotek med ulike gruppeoppgåver, der ungdommane fekk sagt kva dei synes er positivt og negativt i Nærbø sentrum, og kva som burde gjerast for å få det meir attraktivt.



## Barnetråkk

Kartlegging av barn og unge sin skuleveg, stader dei oppheld seg på i fritida, stader dei likar og mislikar, og offentlege tilbod dei saknar vart gjennomført på Motland barneskule, Tryggheim ungdomsskule, Nærbø ungdomsskule og Bø barneskule i 5. og 9. klasse.

## Oppsummering av innspel frå medverknadsprosessen

Med dette som bakgrunn har kommunen identifisert følgjande forhold som er viktige for det vidare planarbeidet:

- Sentrum er torget og stasjonen
- Meir funksjonar i og rundt torget
- Fleire møteplassar med meir aktivitet og liv i sentrum
- Tryggare og meir oversiktleg sentrum



# Visjon

Hå kommune sin visjon er «Me løfter i lag». Den blei vedteken i samband med kommuneplan 2014-2028. Denne skal vere ein overordna visjon for alt me gjer i kommunen, også arbeidet med kommunedelplanen for Nærbø sentrum.

I samband med utarbeidinga av kommunedelplanen for Nærbø sentrum var det viktig å finne ein visjon som dannar grunnlaget for kva Nærbø skal vere i åra framover. Det vart halde visjonsverkstad 7. februar 2016 mellom politikarar, gjestebodsvertar, sentrale næringsaktørar, grunneigarar og administrasjon, der målet var å diskutere ein visjon for Nærbø sentrum.

Det blei lagt fram eit arbeidsnotat for kommuneplanutvalet som omhandla visjon og identitet. I notatet blei det drøfta og formulert ein visjon som skal vere førande for det vidare planarbeidet. Kommuneplanutvalet vedtok 21. mars 2017 følgjande visjon:

## *Nærbø sentrum – Trygt, triveleg og tilgjengeleg*

Visjonen uttrykker ei ønska framtid og felles forståing for korleis me vil at Nærbø sentrum skal vere i framtida. Visjonen er såleis noko ein ikkje sluttar å strekke seg mot. Nærbø sentrum skal vere trygt, triveleg og tilgjengeleg. Det skal oppnåast ved å satse på følgjande strategiar:

- Utvikle ein heilskapleg struktur med ei klar avgrensing av sentrum
- Skape liv i sentrum ved bevisst lokalisering og sambruk av publikumsretta funksjonar
- Grøne tverrforbindelsar for mjuke trafikantar som bind området saman
- Det er attraktivt å velje gang, sykkel og kollektivtransport framfor bil
- Eit sentrum som aktiviserer møteplassane med utgangspunkt i handlesentera og stasjonen.
- Skape grobotn for eit rikt næringsliv ved bevisst lokalisering
- Skape gode bumiljø med ulike bustadtypar som legg til rette for sosial kontakt
- Sette klima- og energimål og gjere det enkelt å prioritere klimasmarte løysingar
- Redusere barriereverknadane og sleppe sentrumsmiljøet fram
- Kommunen skal vere ein aktiv part i sentrumsutviklinga

# Strategi

Sentrum skal bidra til identitet og må bygge vidare på eksisterande kvalitetar, samtidig som det skal skapast noko heilt nytt og leggst til rette for eit trygt, triveleg og tilgjengeleg sentrum for heile befolkninga.

## *Hovudgrep*

### ***Utvikle ein heilskapleg struktur med klar avgrensing av sentrum***

Arbeidet med sentrumsplanen har hatt som mål å utvikle ein heilskapleg struktur som legg til rette for ei kompakt og berekraftig sentrumsutvikling med ei klar avgrensing av sentrum. For å få ein heilskapleg struktur i dagens sentrumsareal er det laga ei ny sentrumsavgrensing med tilhøyrande sentrumssoner og busetnadsstruktur. Det nye sentrumet er konsentrert rundt jernbanestasjonen, torget og parken, samtidig som avgrensinga integrerer dagens handelsareal.

### ***Skape liv i sentrum ved bevisste lokaliseringar og sambruk***

Utbygging skal gjennomførast i form av prosjekt med publikumsretta funksjonar som bind saman dagens handelsareal i eit meir kompakt sentrum. Innsatsen skal konsentrerast i områda som bind saman kjøpesentera, og det skal vektleggast synergieffektar mellom andre formål som kultur, service og tenesteyting. Kommunen må i samarbeid med andre aktørar jobbe målretta for å få til eit meir levande sentrum for innbyggjarar og besøkande.

Kommunale og private investeringar må sjåast i lys av ønska sentrumsutvikling. Alle funksjonar og aktivitetar som kan generere liv og aktivitet må leggst til sentrum. Dette inneber at kommunen må vere restriktiv til utvikling av for eksempel offentlege funksjonar og næringsliv utanfor sentrumssona. Publikumsretta funksjonar som skal vurderast inn i sentrumsområdet er helsehus, kulturtorg, bibliotek i tillegg til bustader og næringsverksemd. Sambruk mellom offentlege tilbod og mellom offentlege og private funksjonar er ønskeleg.

Turvegar må starte i sentrum og det må gjerast enkelt å gjennomføre arrangement av alle slag slik at folk nyttar sentrum som møteplass og fritidsarena.

### ***Tilpasse skala og urbanitet til Nærbø sin identitet med eit tett småbypreg***

Sjølv om sentrumsplanen vil gjere Nærbø meir bymessig, må skala og uttrykk tilpassast tettstaden. Dei definerte sentrumssonene seier noko om tettleik, skala og typologi. I sentrumskjernen vil ny busetnad bestå av ei sone med publikumsretta funksjonar som bind saman dagens handelsareal, mens ny busetnad i den historiske sona må henge saman med det historiske miljøet rundt Nærbøgata. Den sørvestlege kvartalssona består av eit heterogent bygd miljø som gjer at ny busetnad vil ha preg av fortetting, mens i den nordaustlege kvartalssona vil ny busetnad ha preg av transformasjon.

Det skal vere ein variasjon i høgder og tettleik som skaper liv i dei enkelte kvartala og gir nabolag ulik identitet. Busetnaden kan strekke seg opp mot 8 etasjar rundt AMFI Nærbø og Meieritomta. Det er lagt til grunn eit prinsipp om nedtrapping av høgder mot torget og parken, torgplassen, og i området rundt dagens bibliotek og Jadarheim.

Struktur og busetnad må tilpassast det lokale klimaet. Hovudvindretninga er søraust store delar av året, og i tillegg nordvest på sommarhalvåret. Sidan torget og Torggata er dei lågaste punkta i sentrum kan det gå kalddrag gjennom sentrum langs Torggata. Samtidig ligg torget med parken sørvendt og godt plassert i forhold til sol med ei høgd mot nord som skjermar for vind. Fortetting i kombinasjon med tverrgåande grøntstruktur vil kunne skape attraktive møteplassar og byrom med le og gode solforhold.

### ***Grøne tverrforbindelsar for mjuke trafikantar som bind området saman***

Nærbø sentrum har i dag få eller ingen grønne overgangar som bind saman sentrumsområdet for mjuke trafikantar. For å vidareutvikle sentrum skal det leggest til rette for ei heilskapleg utvikling kor dei ulike grønne områda blir knytte saman og utfyller kvarandre. Eksisterande grøntstruktur er hovudsakleg sentrumsparken og Lyngvegparken. Nord for sentrum har me Pyttaskogen og sørvest for sentrum ligg Nærbøparken (fugleparken).

Ein gjennomgåande grøntstruktur er eit viktig plangrep, både for å knyte saman eksisterande kvalitetar i Nærbø sentrum, og i tillegg knyte dei saman med nye torg og møteplassar. Grøntstrukturen vil gå innom mange av møteplassane som strekker seg inn mot torget og parken, Det vil vere ein styrke at det er gode forbindelsar mellom dei tre sentrumssonene og sentrumskjernen.

Sentrumsområdet blir endra frå utflytande asfaltflater og mindre samanhengande grøntstruktur til eit tilrettelagt torg og park som er knytte saman med møteplassane som blir kopla opp til grøntstrukturen rundt sentrumsområdet. Grøntstrukturen følgjer stort sett offentlig eigedom, med forgreiningar ut til delvis offentlege grøntområde. Nye prosjekt skal ha føresegner som sikrar koplingar for gåande og syklande mot offentlig grøntstruktur for mjuke trafikantar. Det skal sikrast trygge, trivelege og tilgjengelege forbindelsar mellom Torgplassen og Jadarvegen, og mellom AMFI Nærbø og Meieritomta.

### ***Det er attraktivt å velje gang, sykkel og kollektivtransport framfor bil***

Grøn mobilitet handlar om å legge til rette så det vert enkelt og trygt og dermed attraktivt å velje gang, sykkel eller kollektivtransport framfor bilen. Bilen skal ikkje ekskluderast frå Nærbø sentrum, men den skal heller ikkje dominere på same måten som i dag. For eit kompakt sentrum handlar ikkje dette bare om klimautslepp, men like mykje om prioritering av menneske, aktivitet og folkehelse.

Det skal vere enkelt og attraktivt å kome seg til og bevege seg rundt i sentrum for mjuke trafikantar. Fotgjengarar skal prioriterast. Det er viktig i vidare detaljregulering å vurdere kor det er behov for separering mellom gåande og syklistar for å prioritere foreslått hovudtrasear for sykkel mellom viktige målpunkt og Nærbø stasjon. Det må etablerast tilstrekkeleg med sykkelparkering ved alle målpunkt. Rundt stasjonen, møteplassar og andre viktige målpunkt bør det vere gode løysingar for sykkelparkering.

God organisering av parkering er ein nøkkelfaktor for å lukkast med å skape eit godt sentrumsmiljø som ikkje blir dominert av bilen. Fokus må vere på sambruk og etablering av parkeringsanlegg med god tilknytning til dei trafikale hovudårene slik at dei tener sentrum best mogleg.

### ***Eit sentrum som aktiviserer møteplassane med utgangspunkt i handelssentra***

Dagens to handelssentrum består av dei to handelssentera, etablert nord og sør i den nye sentrumskjernen. For å lukkast med handel i det nye sentrumet må handelen konsentrerast i eit kompakt sentrum, med ein storleik tilpassa befolkninga. Handelssentrumet bør vekse frå innsida og ut med utgangspunkt i handelssentra og i takt med befolkningsveksten. Målet bør vere å få eit samanhengande sentrum som ikkje vert brote av større barrierar. Kommunen skal føre ein restriktiv lokaliseringsspolitikk som sikrar at handelen blir konsentrert i sentrum innanfor eit område som blir definert i kommunedelplanen.

Nybygg innanfor sentrum må ha forretningslokale i første etasje som gir levande og aktive fasadar, men dei kan romma ulike funksjonar i påvente av at handelen tek seg opp. Innanfor sentrumskjernen må kommunen i samarbeid med andre aktørar sørge for levande og aktive fasadar og aktive møteplassar med høg kvalitet. Attraksjonar som trekkjer folk skal konsentrerast her.

### ***Skape grobotn for eit rikt næringsliv***

Eit rikt næringsliv er eit viktig element i eit berekraftig sentrum. Kommunen må legge til rette for strategisk næringsutvikling som bidreg til utviklinga av nye Nærbø sentrum.

Næringsutviklinga i sentrum bør bidra til å lyfte fram lokale kvalitetar og ressursar som for eksempel landskapet, urbant landbruk og kortreist mat. Tilrettelegging for arrangement som "Bondens marknad", "Nærbødagane" og andre varierte handelsaktivitetar vil underbygge og bidra til å utnytte sentrum og skape liv og aktivitetar på sosiale møtearenaer.

### ***Skape gode bumiljø med ulike bustadtypar som legg til rette for sosial kontakt***

Nærbø sentrum skal byggast ut med høg utnytting. Utnyttinga er sentral for å oppnå eit berekraftig sentrum fullt av liv, men kan føre til utfordringar med å skape gode bumiljø.

Potensiale for sosial kontakt, landskapsverdiar, støyskjerming, møteplassar, dagslyspotensiale og lokalklima må vere førande for planlegging av bustadområda.

Eit differensiert bustadtilbod kan bidra til mangfald og inkludering. Kommunen bør ha ei positiv haldning til nye former for bufellesskap og fellesfunksjonar som førar menneske i ulike fasar og situasjonar saman. Kommunen bør ha ei fasiliterande rolle for å bringe folk saman for å sjå om det er felles interesser for å utvikle bufellesskap.

### ***Sette klima- og energimål og gjere det enkelt å prioritere klimasmarte løysingar***

Det bør utarbeidast ein tydeleg strategi som omfattar eit livsløpsperspektiv både for enkeltbygg og området som heilskap. Det må sjåast på moglegheiter for innovative former for berekraftig energiforsyning. Utnytting av solvarme, fjernvarme og dagslys er viktige element. Viktige element må formulerast som tydelege krav til både offentlege og private utbyggarar, og forankrast i kommunedelplan, reguleringsplan og utbyggingsavtalar.

### ***Redusere barriereverknadane og sleppe sentrumsmiljøet fram***

Bernervegen er eit dominerande element som avgrensar sentrumskjernen mot sør. Det er viktig at kommunen i dialog med Statens Vegvesen jobbar for at barriereverknaden av denne vegen vert så liten som mogleg, både ved å sjå på alternativ utforming av vegen og korleis bygningsstrukturen i sentrum kan bidra til at livet i sentrum ikkje vert for prega av vegen.

Jernbanetraséén er det andre dominerande elementet som avgrensar sentrumskjernen. Det er viktig at kommunen i dialog med Bane Nor jobbar for attraktive og funksjonelle koplingar på tvers av denne og blir ein trygg, triveleg og tilgjengeleg stasjon.

## Hovudgrep Nærbø sentrum

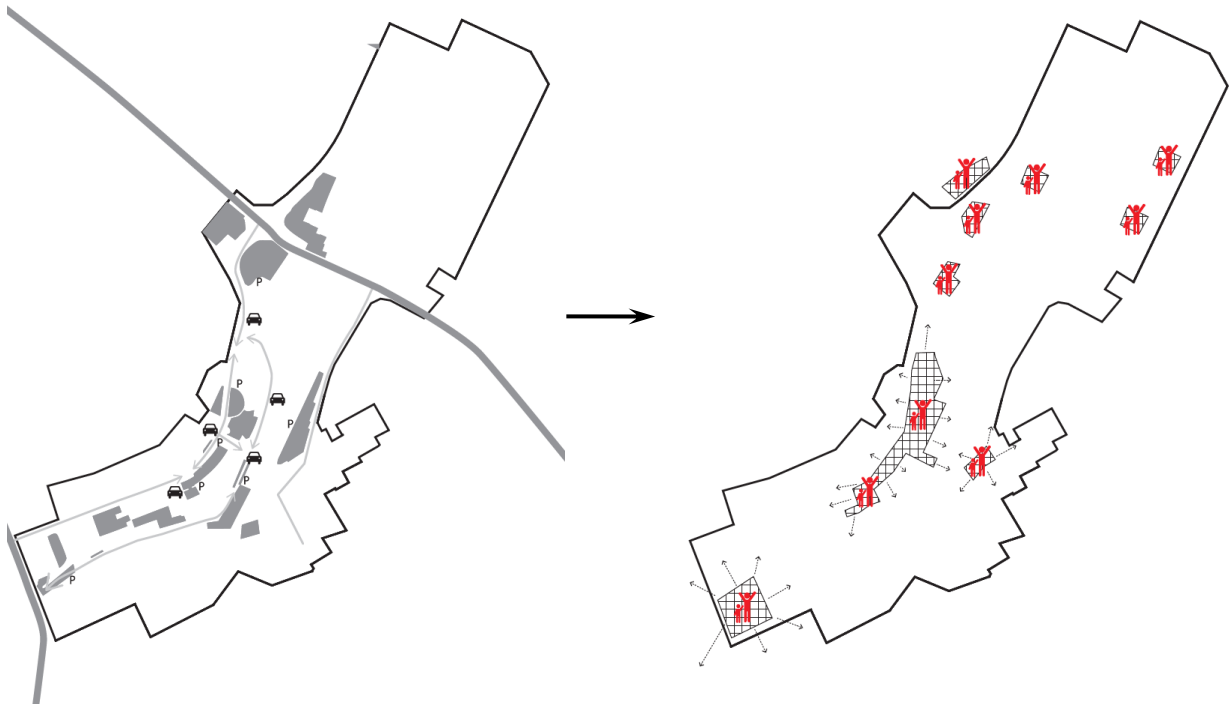
Kartet viser hovudgrepa i sentrumsplanen





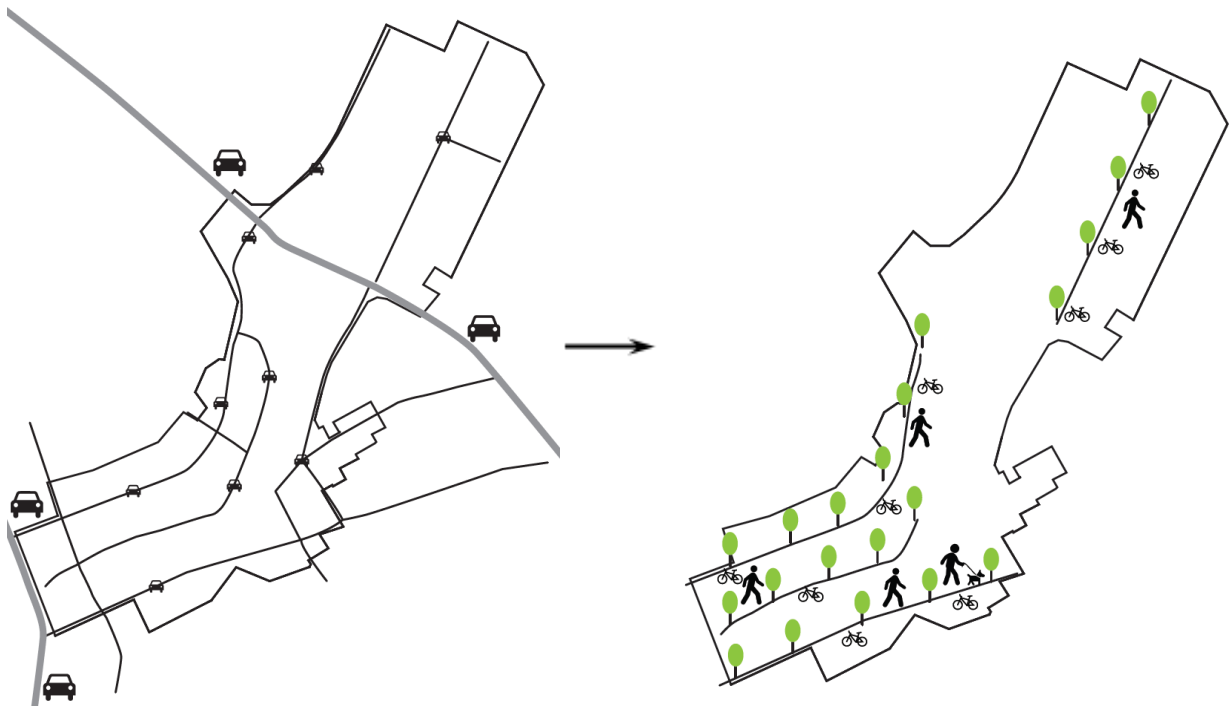
## Delstrategiar

### Frå senter til sentrum



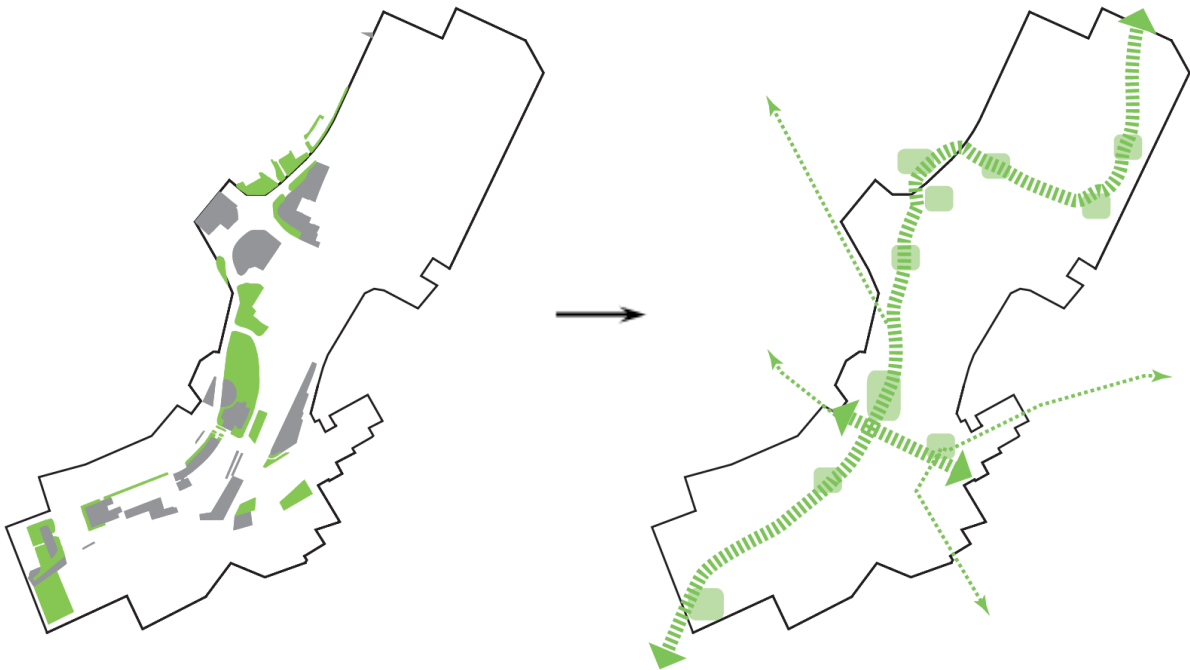
Nærbø sentrumsområde skal transformerast frå eit bilbasert område med store parkeringsareal til eit område med plass til menneske.

### Frå veg til gate



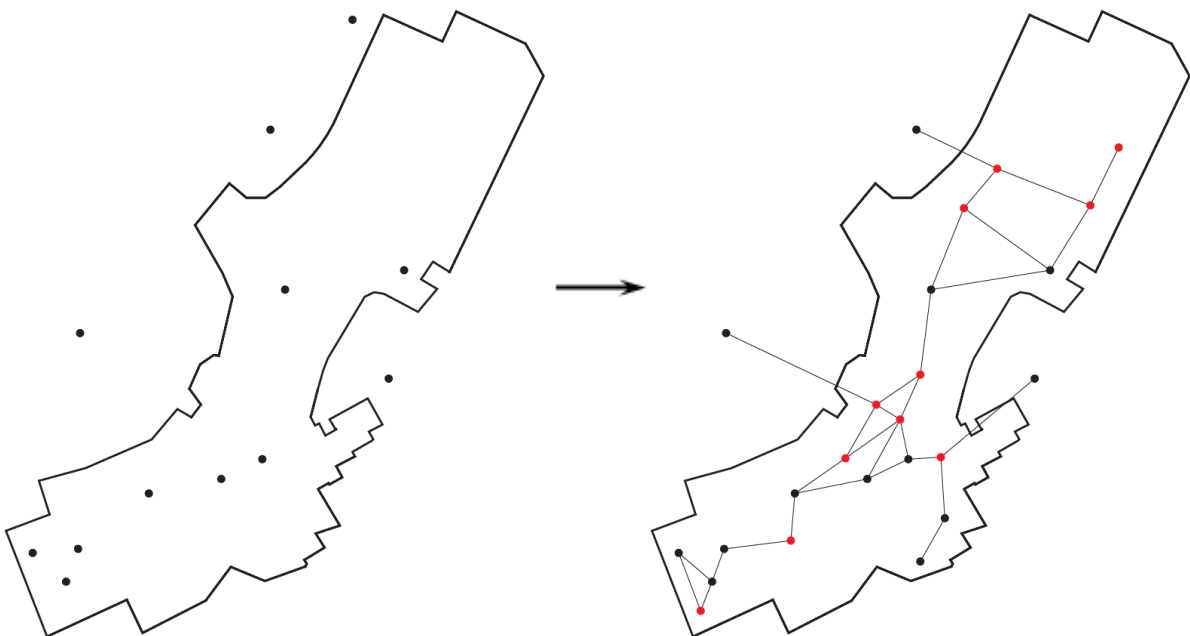
I dag er vegane i området utforma på bilen sine premissar, i framtida skal det etablerast miljøgater tilrettelagde for mjuke trafikantar.

### **Frå utflytande og spreidd til gjennomgåande**



Området skal endrast frå utflytande asfaltflater og grøntstruktur som ikkje heng saman, til tilrettelagte møteplassar som er knytte saman med ein gjennomgåande grøntstruktur som knytter seg til omkringliggende målpunkt.

### **Frå spreidd aktivitet til kompakt**



I dag består området av enkeltfunksjonar og aktivitetar med liten samanheng. I framtida blir området knytt saman til eit fleifunksjonelt nettverk.

### **Frå fragment til samanheng**



Dagens ulike deler er mangfaldige, men heng dårleg saman. Dette skal endrast til eit heilskapleg område som heng godt saman med delområde med identitet og eigenart.

### **Frå barrierar til opne fasadar som heng saman med omgjevnadane**



Dagens AMFI-senter heng i liten grad saman med omgjevnadane med sine lukka fasadar. I framtida skal fasadane opnast opp slik at dei bidreg med aktivitet til omgjevnadane.

# Plantema

## *Sentrumsavgrensing*

Eitt av hovudgrepa i kommunedelplanen for Nærbø sentrum er å definere eit nytt kompakt sentrum som integrerer jernbanestasjonen og dagens største handelsområde. Den nye sentrumsavgrensinga legg til rette for ein heilskapleg struktur som bind det nye sentrumsområdet saman, bidreg til meir effektiv arealutnytting og aktiviserer offentlege uterom. Sentrumsavgrensinga bygger på eit viktig prinsipp om å lokalisere bustader, infrastruktur og tenester i eit kompakt sentrum for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gang.

## *Sentrumssoner og busetnadsstruktur*

For å få ein betre struktur i dagens sentrumsareal er planområdet delt opp i ulike sentrumssoner med eigne overordna busetnadsstrukturar. Busetnadsstrukturane bygger på tidlegare forslag til - og gjeldande - arealplanar, viktige omsynssoner, arealeffektiv utnytting og ønske om å få til ein betre samanheng i planområdet. Dei definerte sonene i sentrumsplanen seier noko om tettheit, skala og typologi.

### **Sone 1. Sentrum**

Sone 1 er det nye sentrum med tilhøyrande arealformål. Sentrum omfattar forretningar, tenesteyting og bustadbusetnad, medrekna nødvendige grøne uteareal til busetnaden. Ny busetnad vil bestå av ei sone med publikumsretta funksjonar som bind saman dagens største handelsareal og som opnar for ny busetnad.

### **Sone 2. Historisk**

Sone 2 består av det historiske området rundt Nærbøgata, og vil stort sett omfatte bustad og kontor, og mindre innslag av publikumsretta funksjonar. Ny busetnad vil i stor grad henge saman med det historiske miljøet.

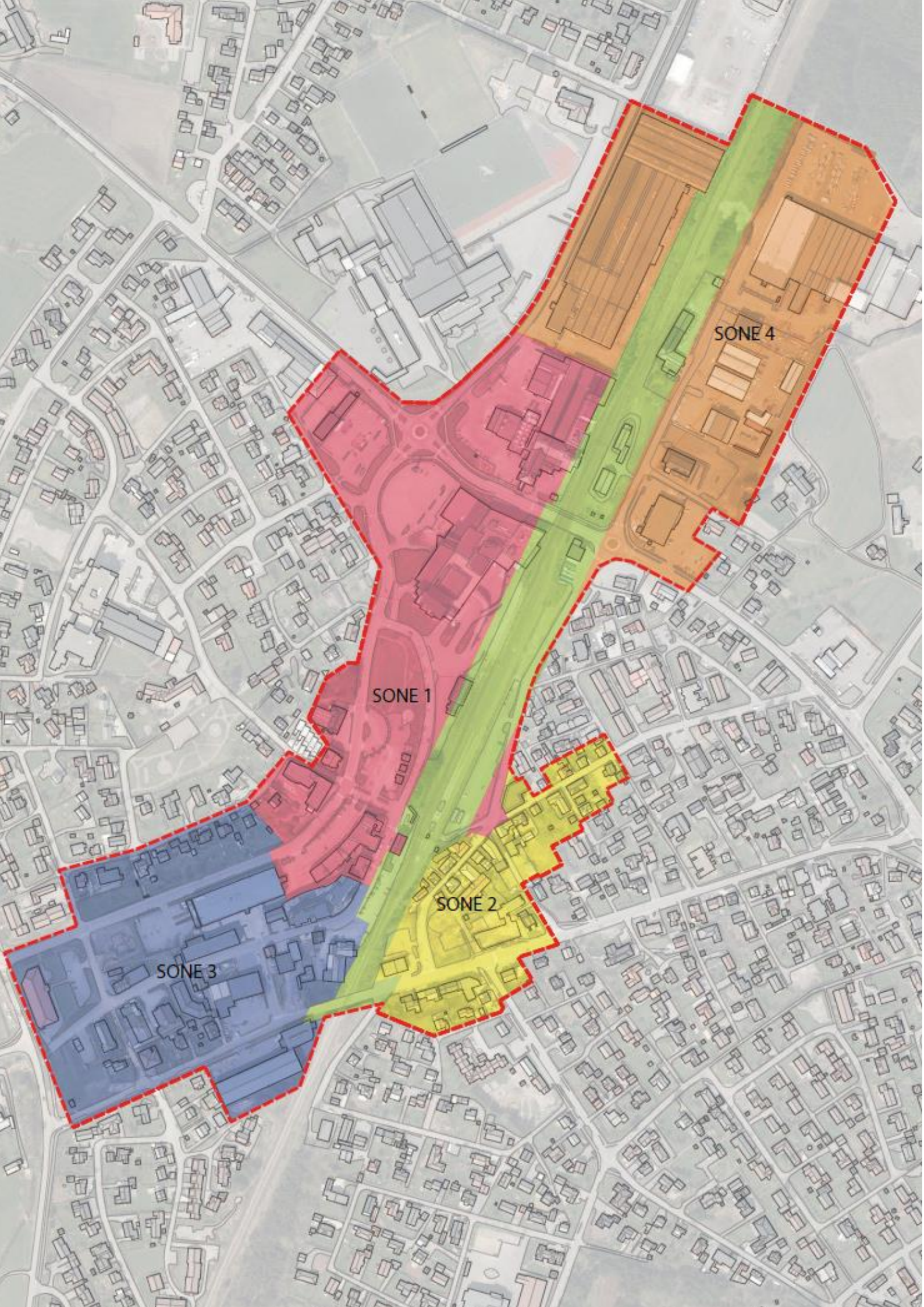
### **Sone 3. Kvartalsstruktur (fortetting)**

Sone 3 er ei kvartalssone som ligg sør for sentrumssona. Sona vil stort sett omfatte bustader og kontor, og mindre innslag av publikumsretta funksjonar. Kvartalsstrukturen består av eit meir heterogent bygd miljø, som gjer at ny kvartalsbusetnad blir ei fortetting i eksisterande busetnad.

### **Sone 4. Kvartalsstruktur (transformasjon)**

Sone 4 er ei kvartalssone som ligg nord for sentrumskjernen. Sona vil stort sett omfatte bustad og kontor, og mindre innslag av publikumsretta funksjonar og plasskrevjande handel. I denne sona vil ny kvartalsbusetnad ha preg av transformasjon.





SONE 1

SONE 2

SONE 3

SONE 4



## Byggehøgder og utnytting

Prinsipp for vind i kombinasjon med støyskjerming frå jernbanen har vore med på å bestemme høgder. Det er i området sør for Bernervegen lagt opp til lågare busetnad enn i området i nord, dette er for å tilpasse høgder til eksisterande busetnad. MAD sin analyse viser også korleis forholdet mellom bygningshøgde og breidde på gate/byrom endrar seg ved ulike funksjonar og aktivitetar, og sikrar gode dagslysforhold for voluma (sjå *Temakart 2. Illustrasjonsplan*). Det er òg eit eige kart for byggehøgder vist i *Temakart 3. Byggehøgder*.

## Handel, næring og anna tenesteyting

### Handelsanalyse

Norconsult er blitt engasjert til å utarbeide handelsanalyse for Nærbø sentrum. I analysen er det blitt gjort berekningar for arealbehov i framtida. Netthandel er sterkt aukande og vil saman med låg befolkningsvekst bidra til lågare etterspørsel og redusere behovet for handelsareal i framtida. Desse to faktorane, saman med at Nærbø i dag har stor handelslekkasje, er hovudutfordringa for Nærbø sentrum som handelsstad.

Norconsult-rapporten konkluderer derfor med at det bør arbeidast med å lage strategiar for å styrke bymiljø, identitet og opplevingar som vil kunne bidra til å skape synergieffektar med handel. Andre tiltak kan vere å legge til rette for bustader og arbeidsplassar nær eller i sentrum som er med på å auke kundegrnlaget for handel.



### Handel og næring i sentrumsområdet

I tråd med tilrådinga frå handelsanalysen skal innsatsen konsentrerast om eit meir avgrensa sentrum og det skal vektleggast synergieffektar mellom andre formål som kultur, service og tenesteyting. Tilsvarande legg planen sine sentrumssoner og busetnadsstruktur til rette for bustader og arbeidsplassar nær eller i sentrum for å auke kundegrnlaget for handel.

Etter kommuneplanen skal all detaljhandel etablerast innanfor sentrumsområda, bare nærbutikkar mindre enn 1000 m<sup>2</sup> kan plasserast utanfor sentrumsområda. Som ein konsekvens av eit nytt meir kompakt sentrum vil kravet i kommuneplanen bidra til å styrke og konsentrere handelen i Nærbø sentrum, jf. kommuneplanen si føresegn 1.3.

Kommuneplanen 2014-2028 legg vidare opp til at næring skal lokaliserast etter kor arbeidsplass- eller publikumsretta ho er, og i kva grad verksemda er avhengig av tilgang til overordna vegnett. Ved utbygging av sentrumsområdet skal det leggjast til rette for ulike publikumsretta handels-, kontor- og serviceverksemdar. Arbeidskraftintensive verksemdar som skal nåast av mange, skal lokaliserast i sentrumskjernen.

Detaljhandel skal etablerast i sentrumskjernen, det vil seie sone 1, bare nærbutikkar mindre enn 1000 m<sup>2</sup> kan plasserast utanfor sentrumskjernen. Plasskrevjande handel er plassert i utkanten av sentrumskjernen i sone 4, nærare bestemt i delsonene 4B, 4C og 4D med god biltilgang, samstundes som området også kan nåast til fots, med sykkel og kollektivtransport.

## Tenesteyting

Handelstilbod er ein stor grunn til at folk og aktivitet trekker til sentrum, men slik situasjonen er med handelslekkasje og stor konkurranse frå andre stader i regionen, er det nødvendig å gjere sentrum meir attraktivt på andre måtar. Kommunen skal vurdere om ein har moglegheit til å trekke folk og aktivitet dit publikumsretta funksjonar er. Ved å samle slike funksjonar som folk brukar i det daglege, kan dette få positive ringverknadar.

Publikumsretta funksjonar skal leggjast til sentrumssona med unntak av delson 1A «Meieritomta» og 1J der dette ikkje kan etablerast. Bernervegen skil delson 1A «Meieritomta» frå resten av sentrumsområdet, og vanskeleggjer ein god samanheng i ein fotgjengarvenleg sentrumsstruktur. Kommunedelplanen tillét derfor ikkje publikumsretta funksjonar som er fotgjengarvenlege og kan bidra til sentrumsaktivitet i denne delsona. Attraktive funksjonar som kino, treningssenter, servering og liknande bør lokaliserast i sentrumssona sør for Bernervegen, for å bygge opp under ei attraktiv og levande sentrumskjerne.

Kommunen kan også legge til rette for lokale både for handel og andre aktivitetar i sentrum for å trekke til seg folk. Det vil derfor vere viktig - basert på det førre punktet samt visjonen «trygt, triveleg og tilgjengeleg» - at kommunen arbeider aktivt for lokalisering av nye tilbod og relokalisering av eksisterande tilbod som kan bidra til sentrumsaktivitet.

## Samferdsel og parkering

### Trafikksituasjonen på Nærbø

Trafikkmengda er venta å auke i takt med den generelle trafikkveksten i samfunnet og med den framtidige utbygginga av Nærbø. Kommuneplanen legg opp til ei sterk fortetting av stasjonsbyane. Sjølv med ei vidare satsing på Jærbanen vil utbygginga føre til auke i biltrafikken. For å kunne planlegge og opparbeide gode og trafikksikre bumiljø er det lagt til rette for eit vegsystem som leier biltrafikken ut på eit overordna vegnett som avlastar tettstaden for gjennomgangstrafikk. Det er i kommuneplanen lagt inn areal til ny

omkøyingsveg frå Torlandsvegen over jernbanen med kryssing av Gudmestadvegen på Bø og vidare fram til Opstadvegen på Rosk.

Bernervegen er den mest trafikkerte vegen på Nærbø. Utforminga og trafikkmengda gjer det utfordrande å integrere Bernervegen i eit samanhengande sentrumsområde med tanke på støy, trafikktryggleik og tilgjengelegheit for mjuke trafikantar. Det går fram av COWI sin trafikkanalyse av 10. november 2017 at omkøyingsvegen vil ha avgrensa effekt på personbiltrafikken. Dette fordi ein del av trafikken som kunne brukt omkøyingsvegen har mål på Nærbø og har derfor tidlegare bare køyrt på delar av Bernervegen og Opstadvegen. Innføring av trafikkavgrensing i Bernervegen vil kunne flytte noko av trafikkmengda til ein ny omkøyingsveg, samtidig som slike tiltak kan føre til vanskelegare forhold for næringsdrivande langs Bernervegen og fare for auka handelslekkasje.

Det er ikkje mogleg for tungtransport med høg last å køyre under jernbanebrua i Bernervegen. Denne tungtrafikken må i dag køyre om Varhaug eller Vigrestad. I kommuneplanen er det lagt til grunn at den auka trafikkmengda delvis kan løysast ved at trafikken blir leia ut på eit overordna vegnett utanom tettstaden samtidig som jernbanen utgjer ryggraden i kollektivsystemet. Ei vidareføring av dobbeltsporet vil bidra til å løyse delar av trafikkbehovet, samtidig som det sannsynligvis vil føre til utviding av jernbanebrua. Ei slik breiddeutviding vil føre til ein dårlegare eller lågare passasje for gjennomgangstrafikken på Bernervegen. Det er derfor lagt inn delar av ny omkøyingsveg aust for Nærbø, frå Torlandsvegen over jernbanen fram til Gudmestadvegen som eit rekkefølgekrav.

## **Reduksjon av biltrafikken i sentrum**

Utvikling av Nærbø sentrum vil ha konsekvensar for korleis me bør innrette infrastrukturen i framtida. På den eine sida er det avgjerande at eit lokalsenter med avgrensa kollektivdekning har eit godt tilgjengeleg sentrum for biltrafikk. På den andre sida må ikkje biltrafikken «kvele» sentrum med ulemper. Bilen treng mykje plass til veg og parkering, og gir ulemper i forhold til støy, eksos og konflikhtar med andre trafikantgrupper som gåande og syklende.

Den nye sentrumsavgrensinga gjer det mogleg å få til ein betre og samanhengande struktur, samtidig som me kan integrere kjøpesentera i eit meir kompakt sentrum. Innsatsen skal konsentrerast i eit mindre avgrensa område og det skal vektleggast synergjar mellom andre formål som kultur, service og tenesteyting. Planmessig er dette forsøkt løyst ved å legge eit område med nytt sentrumsareal som bind saman dagens største handelsareal og opnar for ny busetnad. Konsekvensen er at me må stenge delar av Jadarvegen og ta i bruk opne og til dels ubrukte areal, samtidig som me må ta omsyn til eksisterande torg og park. Ein fordel ved stenging av Jadarvegen er at me får ein meir hensiktsmessig bruk av sentrumsareala som i dag er brukt til vegareal.

I planprosessen har me framheva følgene av å legge til rette for ei god blanding av bustader, handel, tenester og arbeidsplassar i sentrum, samt gode og varierte møteplassar tilpassa ulike brukarar. Mindre biltrafikk i sentrum er derfor viktig for å gje betre plass til gåande, syklende og kollektivreisande. Innføring av område med trafikkreduserande tiltak kan òg grunnjevast i behovet for å gje meir plass til folkeliv, samt at det vil gje eit meir levande bybilette for bebuarar og besøkande.

Det er derfor lagt inn stenging av delar av Jadarvegen og Lyngvegen som vist i *Temakart 4. Trafikkflyt «Sambruksareal»*. Ved stenging av delar av Jadarvegen og Lyngvegen vil trafikkflyten bli annleis gjennom sentrum. Jadarvegen som kjem frå sør blir avslutta med ein «drop-off» ved stasjonsområdet. Eksisterande parkering blir beholden i samanheng med drop-off. Torggata vil endre karakter frå AMFI Nærbø til Torgsenteret kor gåande og syklende vil bli prioriterte. Det er eit ønske å gå bort frå tidlegare bilbasert sentrumsutvikling, til satsing på ein meir konsentrert sentrumskjerne tilrettelagt for mjuke trafikantar.



## Parkering

Sentrum er i dag bilbasert med høg parkeringsdekning, og det er mogleg å nå dei fleste funksjonane i sentrumsområdet ved bruk av bil. Eit levande sentrum med høg arealutnytting og satsing på jernbanen som transportmiddel krev at parkeringsproblematikken blir via ekstra merksemd. Det er utforma ei eiga parkeringsnorm i kommuneplanen. Hovudpunkta i norma er å innføre ei minimums- og maksimumsgrense for parkering i sentrumsområda, bygging av underjordiske parkeringsanlegg, og frikjøpsordning som kommunen kan bruke til å bygge offentlege parkeringsanlegg.

Hå kommune har ei målsetting om at delar av den nåverande parkeringa på gatenivå skal erstattast av underjordiske anlegg eller offentlege parkeringsanlegg. Det går fram av trafikkanalysen at det i tettstader av Nærbø sin storleik ikkje er villigheit til å gå langt mellom parkeringsareal og handelsmål. Det skal oppretthaldast noko parkering i sentrum, for eksempel gateparkering slik at ein har moglegheit til å parkere nær handelsområdet i Torggata. Parkeringsskjellar kan mest hensiktsmessig etablerast i utkanten av framtidige område der gåande og syklende er prioriterte, slik at det kan parkerast så nær sentrumsfunksjonane som mogleg.

Framtidas parkeringsareal må samtidig sjåast i samanheng med ønsket om å redusere trafikkmengda i sentrum, og å styre trafikken til dei mest hensiktsmessige vegane.



Parkeringsareal skal leggest ved trafikale hovudårer som har kapasitet til å handtere trafikken på vegnettet, og i grenseovergangar mot bilreduisert sentrumsområde med rimeleg gangavstand til sentrumsfunksjonane.

Kommunedelplanen fastset tre lokalitetar kor parkeringsmoglegheitene skal behaldast og vidareutviklast for å dekke framtidige parkeringsbehov, jf. *Temakart 6. Parkering*. Det dreier seg om området aust for jernbanestasjonen, kor kort avstand mellom parkering og tog er viktig for å understøtte bruken av jernbane. Området ved AMFI Nærbø og Mega og området ved Torgsenteret og biblioteket har begge ei oppbygging med mange butikkar som fører til forventning om at bilen kan parkerast like ved. Det bør også vere ei moglegheit i framtida til å parkere nær nisjebutikkar og handelsområdet i Torggata. For å utvikle eit tilfredsstillande parkeringstilbod i framtida kan det vere hensiktsmessig for kommunen å samarbeide med eksterne aktørar som private næringsdrivande og Bane NOR.



Trafikkanalysen viser ei grov oppteljing på ca. 730 offentlege og private parkeringsplassar i kommuneplanen sitt sentrumsområde sør for Bernervegen. Dette tilsvarar ca. 0,10 parkeringsplassar pr. innbyggjar, og er samanlikna med andre norske byar og tettstader relativt høgt. Det tyder ikkje på at parkeringskapasiteten i sentrum i dag er for liten, men heller at ein del av parkeringsareala er opptekne då dei er plasserte tett på bilistane sine mål. Trafikkanalysen peikar på at det ikkje vil vere hensiktsmessig å redusere det samla talet på parkeringsplassar på Nærbø. AMFI-senteret si parkeringsdekning kan gje noko av forklaringa på det relativt høge talet på parkeringsplassar pr. innbyggjar.

Auken av parkeringsplassar vil vere på 20 prosent fram til 2025, dersom etterspørselen aukar i same takt som biltrafikken. For området sør for Bernervegen vil dette utgjere ca. 145 plassar meir enn i dag. Dette kan løysast ved å etablere fleire parkeringsplassar, men eksisterande parkeringsareal kan effektiviserast ved å bygge kjellaretsjar. Det vert stilt krav i føresegnene om parkeringsetsjar i dei ulike sonene.

Kommunedelplanen har tatt utgangspunkt i MAD sine skisser for framtidig utbygging i dei ulike sonene, og deira estimat av mengde nytt BRA i kvar sone. Når me legg kommuneplan 2014-2028 sitt parkeringskrav til grunn, vil det vere behov for 700 nye parkeringsplassar innanfor sonene sør for Bernervegen fram til dei står ferdig utbygde (pluss dei 145 plassane som skuldast auke i biltrafikken). Utfyllande kommentarar til *Temakart 6. Parkering* viser at det er mogleg å dekke parkeringsbehovet innanfor kvart av dei tre områda dersom desse blir vidareutvikla.

## Overordna gang- og sykkelforbindelsar

Sjølv om funksjonar genererer trafikk, kan fortetting og samling av funksjonar i avgrensande område føre til reduksjon i biltrafikk. Dette skuldast at bustader, arbeidsplassar, innkjøpsmoglegheiter og fleire andre funksjonar blir samla i eit mindre område som legg opp til at me i høgare grad beveger oss til fots eller på sykkel. Fortetting kring stasjonen kan medverke til auka bruk av kollektivtilbod.



Innføring av trafikkavgrensing i sentrum må samordnast med tilrettelegging for gåande, syklende og kollektivreisande. Tiltaka bør rettast inn mot heile Nærbø, ikkje bare sentrum. Det er ønskeleg å auke talet på gåande og syklende i Nærbø. Dette vil gje helsefordeler, vegtrenselen blir redusert og presset på parkeringsareala i sentrum vil minke. For å skape eit sentrum som er attraktivt for gåande og syklende er det viktig å etablere gode og samanhengande gang- og sykkelforbindelsar frå sentrum til følgjande viktige målpunkt:

- Ein av dei viktigaste forbindelsane går frå sentrum til Tryggheimsområdet. Det er ei viktig ferdselsåre for mange elevar som dagleg kjem med toget eller frå andre målpunkt rundt stasjonsområdet. Historisk sett er forbindelsen viktig som ein del av den opphavlege Bernervegen.
- Gangstien frå Jærmuseet er attraktiv som tursti, men endar opp i ein trafikkfarlig situasjon ved Store Ring. Det er viktig å få til ein samanhengande forbindelse frå

sentrum til Jærmuseet med ei betre samankopling ved grøntområdet der Tine hentar grunnvatn, og inn langs Jadarvegen og Torggata.

- Koplinga mellom Amfi Nærbø og Meieritomta spelar ei viktig rolle for å knyte saman områda nord for Bernervegen. Det vil vere viktig å få til ein samanheng mellom sentrum, Loen og Pyttaskogen for å binde saman bustadområda i nord med sentrum og i forhold til dei aktivitetane som skjer i Loen.
- Forbindelsen frå sentrum til Motland skule og bustadområdet i sør går langs Parkvegen og inn i ein historisk del av Nærbø. Det er viktig å få til ei samankopling mellom sentrum og bustadområdet i sør. Dette er ei viktig ferdselsåre for mange barn og unge både til sentrum og Motland skule.
- Det er viktig å få til ei god kopling frå sentrum til Bø skule. Dette vil bli ei viktig ferdselsåre for mange i dei framtidige bustadområda i Nærbø aust. I tillegg vil Nærbøgata få ei viktig rolle med å knyte det historiske Nærbø til sentrum.
- For å få til eit samanhengande nettverk av gang- og sykkelforbindelsar gjennom heile Nærbø er det viktig å få på plass forbindelsen mellom sentrum og Hå sjukeheim. Det er ei viktig ferdselsåre både for dei som skal til sjukeheimen og bustadområdet vest for sjukeheimen.

Desse samanhengande gang- og sykkelvegane frå sentrum til viktige målpunkt skal underbyggast som trygge, trivelege og tilgjengelege, jf. *Temakart 7. Gang- og sykkelvegar*. På kort sikt vil det vere mest hensiktsmessig å prioritere rutene til Tryggheimsområdet, Jærmuseet og Meieritomta, Loen og Pyttaskogen. Rutene til Motland skule og bustadområdet i sør, Bø skule og Hå sjukeheim kan takast på lengre sikt.

## *Møteplassar og grøntstruktur*

Det er lagt til grunn ein arealstrategi som skisserer ei vidareutvikling av Nærbø sentrum, med bustader, næringsverksemd og sentrumsfunksjonar. Det skal utviklast ein samanhengande struktur med publikumsretta funksjonar som gjer det mogleg å få til ein betre samanheng, samtidig som me integrerer dagens største handelsareal og jernbanestasjonen i eit meir kompakt sentrum. Innsatsen skal konsentrerast i eit mindre avgrensa område og det skal vektleggast synergjar mellom andre formål som kultur, service og tenesteyting. Det skal leggjast vekt på at ny busetnad skal tilføre omgjevnadane ein meirverdi, med spesielt fokus mot offentleg grøntstruktur og møteplassar .

Torggata kan utviklast som ein bygate med spesielt god framkomelegheit for syklende og gåande. Det blir lagt vekt på at torget og parken skal utviklast som ein attraktiv møteplass i Nærbø sentrum. Viktige prinsipp som blei lagde til grunn under tema for samferdsel og parkering var låg fart, gode kryssingar og koplingar mot overordna gang- og sykkelvegforbindelsar. Handel og næringsaktivitet er ein viktig føresetnad for vidareutvikling av eit konsentrert sentrum, men det må samtidig leggjast til rette for ein funksjonell variasjon og tilgjengelegheit til eit mangfald av fellesgode. Det må leggjast vekt på å skape møteplassar og sosialt liv for alle generasjonar og brukargrupper.

## Behov for møteplassar i sentrum

Dei fleste som bur på Nærbø har vakse opp i einebustad eller rekkehus med eigen hage, terrasse og stort innandørs opphaldsareal. Sosiale møte har derfor i stor grad tilhøyrt den private sfæren, og uformelle offentlege møteplassar er ofte blitt skapte frå restareal. Samtidig viser det seg at nordmenn føler seg meir åleine og einsame enn før, familiestrukturen er i endring og sosiale media seies å ha teke over den sosiale kontakten oss imellom. Det offentlege rommet er meir enn eit fysisk anlegg, det er fysiske rammer for ein viktig funksjon i samfunnet.



Sentrumsområdet på Nærbø er konsentrert rundt jernbanestasjonen med torg og park, og strekker seg frå Meieritomta og AMFI Nærbø i nord til Torgsenteret i sør. Einebustadområde med hagar er framtrekande rundt sentrum, men i sjølve sentrum er det få grønne område, bortsett frå parken ved torget. Det er mange asfalterte, harde flater i sentrumskjernen. Dette er delvis på grunn av tidlegare industri, men også fordi sentrum er bilbasert med høg parkeringsdekning som er spreidd utover området.

Skal utviklinga gå mot eit meir aktivt sentrum, må det etablerast gater og møteplassar som innbyr til opphald og legg til rette for aktivitet. I dag er torget og sentrumsparken møteplassen med mest potensial for vidareutvikling. Ved behov kan deler av Torggata stengast og brukast som møteplass, og på den måten gje rom for større folkemengder. Torgplassen og plassen framfor AMFI Nærbø fungerer også som møteplassar. I tillegg har me området framfor samfunnshuset som i framtida kan fungere som eit offentleg rom i tilknytning til sentrum. Kommunedelplanen sikrar ny møteplass i Nærbøgata i forbindelse med det historiske Nærbø. Det er sikra ny møteplass på Meieritomta, på Underhaug framfor ny undergang mot austsida av jernbanen og to nye møteplassar på Bjorhaug aust mellom bygg på nordvestsida av jernbanen, jf. *Temakart 8. Eksisterande og nye møteplassar.*

*Temakart 8.* viser eksisterande og forslag til nye torg og møteplassar. Nokre av desse er planmessig sikra frå før, for eksempel torget og Torgplassen. Vanlegvis er dei regulerte til



trafikkområde eller friområde. Gjeldande føresegner har oftast lite fokus på areala som møteplassar, og dei er derfor supplerte med kommunedelplanen sine føresegner. Enkelte eksisterande møteplassar er ikkje sikra planmessig og er derfor sikra i denne kommunedelplanen. For nokre plassar, som for eksempel Torgplassen framfor inngangen til Torgsenteret, betyr det at gjeldande plan blir sett til side og erstatta av kommunedelplanen med sine føresegner og retningslinjer.

Det er i kommunedelplanen etablert fleire nye torg og møteplassar, og eksisterande torg og møteplassar er bevarte og føreslege vidareutvikla. Kommunedelplanen legg til grunn eit overordna prinsipp om at dei mest attraktive torga og møteplassane skal vere ved torget i sone 1, jf. *Temakart 9. Prinsipp for prioritering av møteplassar*. Torg og møteplassar vil ha ulik storleik og program, og inngå i eit hierarki av torg og møteplassar i Nærbø sentrum. For eksempel blir torget gitt status som ein hovudmøteplass kor bylivet kan utfalde seg og kor store folkemengder kan opphalde seg i løpet av dagen og gjennom året. Torget skal vere ein stad som kan tiltrekke seg folk frå området i og rundt sentrumsområdet, og skal gje ei tilknytning til viktige publikumsfunksjonar.

## **Etablering av gjennomgåande grøntstruktur**

Nærbø sentrum har i dag dårleg samanheng i grøntstrukturen. Det er ei målsetting at kommunedelplanen for Nærbø sentrum legg til rette for ei heilskapleg utvikling kor dei ulike grøne områda blir knytte saman og utfyller kvarandre. Eksisterande grøntstruktur er hovudsakleg sentrumsparken og Lyngvegparken. Nord for sentrum har me Pyttaskogen som friområde og sørvest for sentrum ligg Nærbøparken (fugleparken).

Ein gjennomgåande grøntstruktur er eit viktig plangrep både for å knyte saman eksisterande kvalitetar i Nærbø sentrum, og å knyte desse saman med nye torg og møteplassar. Grøntstrukturen vil gå innom mange av møteplassane som strekker seg inn mot torget og parken. Det vil vere ein styrke at det er gode forbindelsar mellom dei tre sentrumssonene og sentrumskjernen.

Sentrumsområdet kan endrast frå utflytande asfaltflater og mindre samanhengande grøntstruktur til eit tilrettelagt torg og park som er knytte saman med møteplassane, og som blir kopla opp til grøntstrukturen rundt sentrumsområdet. Kommunedelplanen viser korleis eksisterande og framtidige parkar og grøne forbindelsar blir knytte saman i ein gjennomgåande grøntstruktur som vist i *Temakart 10. Grøntstruktur*. Desse koplingane mellom torg, møteplassar og park gjennom sentrum blir sikra og lagde til grunn for vidare arbeid med kommunedelplanen for Nærbø sentrum.

Grøntstrukturen må i størst mogleg grad følgje offentlig eigeidom, med forgreiningar ut til delvis offentlege grøntområde som leikeplassen i Trelastvegen 1. Nye prosjekt må ha føresegner som sikrar koplingar for gåande og syklande mot offentlig grøntstruktur for mjuke trafikantar. Det må vidare sikrast opne forbindelsar mellom Torgplassen og Jadarvegen, og mellom AMFI Nærbø og Meieritomta. I tillegg foreslår rådmannen at det blir utarbeidd rekkefølgeføresegner knytte til ny busetnad for å sikre opparbeiding av grøntstruktur, og koplar sentrum på omkringliggende naturområde, jf. *Temakart 11. Kopling offentlege og private møteplassar*.

## Kulturvern

Nærbø representerer ein viktig periode av utviklinga av stasjonsbyane på Jæren. Det er særleg området «Nærbøgata» og seks individuelle bygningar som representerer utviklinga av tettstaden frå andre halvdel av 1800-tallet og framover.

Tettstaden vaks opp rundt jordbruk og blei raskt eit senter for handel og kommunikasjon med etablering av jernbanen i 1878. Sentrum blei dominert av bygningar relaterte til utvikling av jernbanen, tidlegare kommuneadministrasjon, lett industri og sosiale funksjonar som skule, kino og samfunnshus. På austsida av jernbanen blei det bygt arbeidarbustader, små butikkar og verkstader, mens det på vestsida av jernbanen blei bygd villaer for ein begynnande middelklasse og offentlege funksjonar i området rundt Heradshuset.

Sidan det ikkje ligg føre ein dominerande stil som kan brukast som «blåkopi» for framtidig utvikling, vil me i sentrumsplanen forsøke å sikre at det som står att av historiske bygningar blir bevart med tilstrekkeleg vedlikehald. Det er viktig å la desse historiske bygga få sin rettmessige plass i bygningsstrukturen, slik at ikkje omkringliggende framand busetnad dominerer eller bygger inne bygga.



### Nærbøgata

Busetnaden i Nærbøgata inneheldt opphavleg ei rekke små bustader som ofte var kombinerte med butikk og verkstad. Det ordinære vedlikehaldet har forårsaka mange varierende og uheldige endringar på busetnaden. De siste tiåra har me sett ein merkbar auke av huseigarar som ønskjer å tilbakeføre bygningen sin til opphavleg stand. Hå kommune har vore i dialog med fleire huseigarar om tilbakeføring av vindauge, dører og fasadar. Vedlikehald av bygningsmassen vil oppretthaldast med støtte frå Hå kommune i form av rådgiving og mindre økonomiske tilskot. Slik rådmannen ser det bør nåverande omsynssone i Nærbøgata utvidast til å inkludere nokre fleire historiske element som vist i *Temakart 12. Kulturvern* for å sikre andre bygningar frå same miljø og historiske epoke.

## Individuelle historiske bygningar

Det er få gamle bygningar igjen i Nærbø I tillegg til Nærbøgata er det seks individuelle historiske bygningar som representerer tettstaden si utvikling. Det er to historiske bygningar eigde av kommunen:

- Breidablikk (skulebygning som i dag blir brukt til barnehage)
- Heradshus (Nærbø rådhus som i dag fungerer som offentleg kontor).

I tillegg er det to historiske bygningar i privat eige:

- Jadarheim (kino og forsamlingshus som blir brukt av Nærbø musikkorps)
- Dalheim (villa i sveitsarstil)

Mangfaldet av stilar blant desse bygningane er i seg sjølv interessant, og dei representerer ulike eksempel på arkitektur i ein kort og ekspansiv periode i Nærbø si utvikling. Dei viktigaste bygningselementa i kvar bygning er definerte i *Temakart 12. Kulturvern* og vil blir verna i føresegnene til kommunedelplanen for Nærbø.

Den einaste måten å ta vare på historiske bygningar på ein berekraftig måte, er vern gjennom bruk. Bygningar går raskt i forfall når dei står tomme og forsømte. Kommunedelplanen for Nærbø sentrum skal verne og oppfordre til bruk av dei få historiske bygningane ovanfor.

Kommunedelplanen for Nærbø sentrum vil fokusere på Nærbøgata sin styrke som ei einheitleg gate. I tillegg vil kommunedelplanen styrke statusen til dei fire historiske bygningane som framleis eksisterer. Det blir lagt til grunn at heradshuset blir verna ved at bygningen sitt eksteriør blir respektert, mens at funksjonen kan endrast. For eksempel kan bygga bli omgjorde til bustader for å sikre overleving og skikkeleg vedlikehald.

## Estetikk og utforming

Estetisk rettleiar skal sikre kvalitet og heilskapleg sentrumsutbygging. Utviklinga av Nærbø sentrum vil skje over lengre tid og bli utført av forskjellige utbyggerar. Det er derfor viktig at det er ei felles forståing av kommunedelplanen for Nærbø sentrum, og at kravspesifikasjonar som gjeld heile sentrum vert ivaretekne.

Det er laga ein estetisk rettleiar som skal vere gjeldande for ulike sider av planforslaget, og vise til eksempel på korleis ulike problemstillingar kan løysast. Estetisk rettleiar for utforming av busetnad og uterom skal ha følgjande hensikt:

- Sikre at sentrum framstår som meir oversiktleg og strukturert, samtidig som det skal leggast til rette for eit levande og attraktivt sentrum gjennom å stimulere aktivitet og skape gode møtemøteplassar for alle målgrupper.
- Definere hovudprinsipp for eit nytt sentrum med avstemming mot nabobusetnad, kvalitetskriterier og materialbruk.
- Sikre at nye utbyggingsprosjekt tek omsyn til og gir meir verdi til omgjevnadane.

Det er viktig at nye utbyggingsprosjekt bidreg meir til omgjevnadane. Det er derfor avgjerande at me vidarefører dei midlertidige retningslinjene sitt krav om at tiltakshavar skal utarbeide eit skriv om kva kvalitetar utbyggingsprosjektet vil tilføre omgjevnadane av estetiske, arkitektoniske og bruksmessige kvalitetar. Utkast med innleiande tankar skal takast med til oppstartsmøte/førehandskonferanse, og ferdige skriv skal leverast som vedlegg til den politiske behandlinga.

Intensjonen er å sette fleire krav for å sikre utbyggingsprosjekt med god kvalitet, og ei bevisstgjerung rundt det å tilføre omgjevnadane kvalitetar gjennom nye utbyggingsprosjekt.

## *Klima og energi*

Det går fram av nasjonale forventningar til regional og lokal planlegging at kommunane legg vekt på reduksjon av klimagassutslepp, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsverksemd, infrastruktur og tenester.

### **Areal- og transportplanlegging**

Den nye sentrumsavgrensinga bygger på eit viktig prinsipp om å lokalisere bustader, infrastruktur og tenester i eit kompakt sentrum for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gang.

Konsentrert arealutvikling og utbygging rundt jernbanestasjonen og torget vil gje betre grunnlag for kollektivtransport, sykkelbruk og gang. Kommunedelplanen vektlegg også auka bruk av kollektivtransport, gjennom planmessig å sikre gang- og sykkelvegforbindelsar til jernbanestasjonen, god og sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, samt tilrettelegging for framtidige ladestasjonar for el-syklar og el-bilar.

### **Sykkeldelingsordning**

Saman med eit godt utbygd gang- og sykkelvegnett vil sykkelparkering kunne bidra til at fleire syklar til og frå daglege gjeremål. For at fleire skal velje sykkel framfor bil, er det viktig med gode og sikre parkeringsplassar for syklar. Det viktigaste knutepunktet med behov for sykkelparkering vil vere i sentrum ved stasjonsområdet. Syklistane har behov for å parkere sykkelen når dei skal til/frå sentrum og jernbanestasjonen. Syklane bør beskyttast mot regn og tjuveri, så det beste alternativet vil vere fastlåst til eit stativ med overbygg. Det blir lagt vekt på at det skal etablerast god og sikker sykkelparkering i sentrum ved togstasjonen.

Det er lagt til rette for å prøve ut sykkeldelingsordning, og at lokalisering av ladestasjonane for el-syklane blir knytte opp til overordna gang- og sykkelveggar frå sentrum til viktige målepunkt i *Temakart 7. Gang- og sykkelveggar*. Det vil vere mest hensiktsmessig å prioritere rutene til Tryggheimsområdet, Jærmuseet og Meieritomta i første omgang.

### **Plassering av ladestasjonar for elbil**

Framtidas ladestasjonar må sjåast i samanheng med ønsket om å redusere trafikkmengda i sentrum, og styre trafikken til dei mest hensiktsmessige vegane. Ladestasjonar skal derfor leggast ved trafikale hovudårer som har kapasitet til å handtere trafikken på vegnettet, og i grenseovergangar mot bilreduserte sentrumsområde med rimeleg gangavstand til funksjonar. Framtidige ladestasjonar for el-bilar skal leggast til område kor



parkeringsmoglegheitene kan behaldast og vidareutviklast, jf. *Temakart 6. Parkering*. Dette er følgjande område: P1 aust for jernbanestasjonen, P2 ved AMFI Nærbø og Mega, og P3 ved Torgsenteret og biblioteket.

## **Fjernvarme**

For å møte overgangen til eit lågutsleppsamfunn blir det ikkje bare lagt vekt på effektiv arealbruk og på å samordne arealbruken og transportsystemet. Det er også ei forventning om at når kommunane planlegg nye utbyggingsområde for nærings- og bustadformål bør dei vurdere moglegheitene for å ta i bruk spillvarme, jordvarme og sjøvarme. I tråd med tidlegare prinsipp for fjernvarme legg kommunedelplanen til grunn eit krav om fjernvarme i kommunale prosjekt og eit krav om tilknytning til fjernvarmenettet for kommunale tomter som blir lagde ut for sal, jf. tidlegare vedtak i KS-sak 076/16 «Krusemarka industriområde, opparbeiding».

## *Forventa verknader av planforslaget*

Det følgjer av plan- og bygningslova § 4-2 at for kommunedelplanar med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging som kan få vesentlege verknadar for miljø og samfunn, skal planbeskrivinga gje ei særskild vurdering og beskriving - konsekvensutgreiing - av planen sine verknadar for miljø og samfunn. Ein del av verknadane er komne fram gjennom planbeskrivinga, men vil likevel bli kort oppsummerte her.

Proactima har gjort ei eiga konsekvensutgreiing og ein risiko- og sårbarheitsanalyse for kommunedelplanen som vil følgje planforslaget.

## **Miljøforhold og naturvern**

### ***Forureining og klimagassutslepp***

Kommunedelplanen for Nærbø sentrum fokuserer på reduksjon av klimagassutslepp, energiomlegging og energieffektivisering gjennom planlegging og lokalisering av næringsverksemd, infrastruktur og tenester. Bustader, infrastruktur og tenester blir lokaliserte i eit kompakt sentrum for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gang. Planen legg til grunn eit krav om fjernvarme i kommunale prosjekt og eit krav om tilknytning til fjernvarmenettet for kommunale tomter som blir lagde ut for sal for å bidra til eit lågutsleppsamfunn.

Planforslaget kan derimot ha verknad på grunnvasskjelda ved Tine-tomta som vert nytta som ei krisevassforsyning. Sikring av grunnvasskjelda er ivaretatt i føresegnene ved krav om sikring av kjelda ved regulering- og byggesaksbehandling om det skal gravast under kote 24.

### ***Støy***

Hovudstøykjelda i kommunedelplanen er støy frå jernbanen og Bernervegen. Desse må det takast omsyn til i samband med utbygging, og i planforslaget er dette vurdert og teke omsyn til i konsekvensutgreiinga. I kommunedelplanen er støyvurderingane skjønsmessige, og støyforhold og forhold til støyforskrifter må dokumenterast i samband med reguleringsplan og påfølgjande byggesaker.

### ***Jord- og naturressursar***

Kommunedelplanen for Nærbø sentrum peiker på ei mogleg langsiktig utvikling av eit kompakt sentrum og områda rundt sentrum. Konsekvensutgreiinga viser at planforslaget i all hovudsak ikkje fører til tap av jord- eller naturressursar, då det bare er foreslått bruk av sentrumsareal som inngår i kommuneplan 2014-2028 og som alt er utbygde areal.

### ***Naturmiljø, dyre- og planteliv, biologisk mangfald***

Kommunedelplanen får ingen konsekvensar for naturmiljø, dyre- og planteliv og biologisk mangfald samanlikna med dagens situasjon. Det er observert fleire nær trua fugleartar i Nærbø sentrum. Planområdet er allereie utbyggt, og planen opnar for fleire grøntområde.

### ***Kulturminne og kulturmiljø***

Den planlagde utviklinga skaper press på sentrumsnære areal, og bidreg til at historiske og identitetsskapande bygningar og bygningsmiljø blir utsette for press om riving eller ombygging, noko som er forsøkt ivarettatt i planforslaget. Kommunedelplanen inneheld forslag om å bevare området «Nærbøgata» og fire individuelle bygningar som representerer tettstaden si utvikling frå andre halvdel av 1800-tallet.

## **Samfunnsmessige forhold**

### ***Arealbruk***

Kommunedelplanen for Nærbø sentrum støttar opp om kommuneplanen sin langsiktige arealstrategi som fastsett langsiktig grense mellom tettstad og landbruk, og konsentrerer bustadbygginga i tettstaden. Det blir sett på som avgjerande at fortettingsdelen blir verande høg for å nå kommuneplanen sitt mål om å konsentrere bustadbygginga i stasjonsbyane.

Konsentrasjon av tettare busetnad i sentrum og områda rundt vil bidra til å avgrense nedbygging av jordbruksareal, biologisk mangfald og kulturminne.

### ***Nærmiljø, grøntstruktur og friluftsliv***

Kommunedelplanen sitt krav om høgare utnyttingsgrad i sentrumsområda fører til at det må leggjast til rette for effektivisering av arealbruken med til dels sterk fortetting i eksisterande sentrumsområde. Ved ei slik fortetting er det viktig også å legge vekt på at utbygginga skal ha høg kvalitet. Det vil gjelde både den estetiske kvaliteten på dei enkelte bygge- og utbyggingsprosjekta, tilpassing til omkringliggende busetnad, trafikklysingar, og ikkje minst tilgang til og utforming av tilstrekkelege og attraktive uteareal. Fortetting utan tilgang til gode uteareal, ein fungerande grøntstruktur og verdifulle omkringliggende naturområde vil ikkje gje Nærbø sentrum tilfredsstillande miljøkvalitetar.

Tilgangen til grøne areal har positiv innverknad på innbygarane si psykiske og fysiske helse, og ser i tillegg ut til å vere viktig for motorisk og sosial utvikling hos barn. Etablering av ein gjennomgåande grøntstruktur er viktig for å knyte saman eksisterande kvalitetar i Nærbø sentrum. Sentrumsområde endrast frå utflytande asfaltflater og mindre samanhengande grøntstruktur til eit tilrettelagt torg og park som er knytte saman med møteplassane, og som blir kopla opp til grøntstrukturen rundt sentrumsområdet.

## ***Transportbehov***

Planforslaget vil konsentrere og fortette sentrumsområdet rundt jernbanestasjonen og dagens største handelsareal. Sentrumsavgrensinga bygger på eit prinsipp om å lokalisere bustader, infrastruktur og tenester i eit kompakt sentrum for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer som kollektivtransport, sykkel og gang.

Sentrum blir foreslått omforma med reduksjon av biltrafikken, opprydding av parkeringsareal, sikring av trasear for sykkel og gang til viktige målpunkt. Hastigheita gjennom sentrum skal reduserast med innføring av trafikkavgrensing i Torggata. Det blir betre for gåande, syklende og kollektivreisande, og litt dårlegare for bilistane, i og med at ein i hovudsak må parkere utanfor sentrumskjernen og gå inn. Mindre bilbruk vil òg bety mindre forureining og støy i lokalmiljøa og mindre klimautslepp.

## ***Befolkningsutvikling***

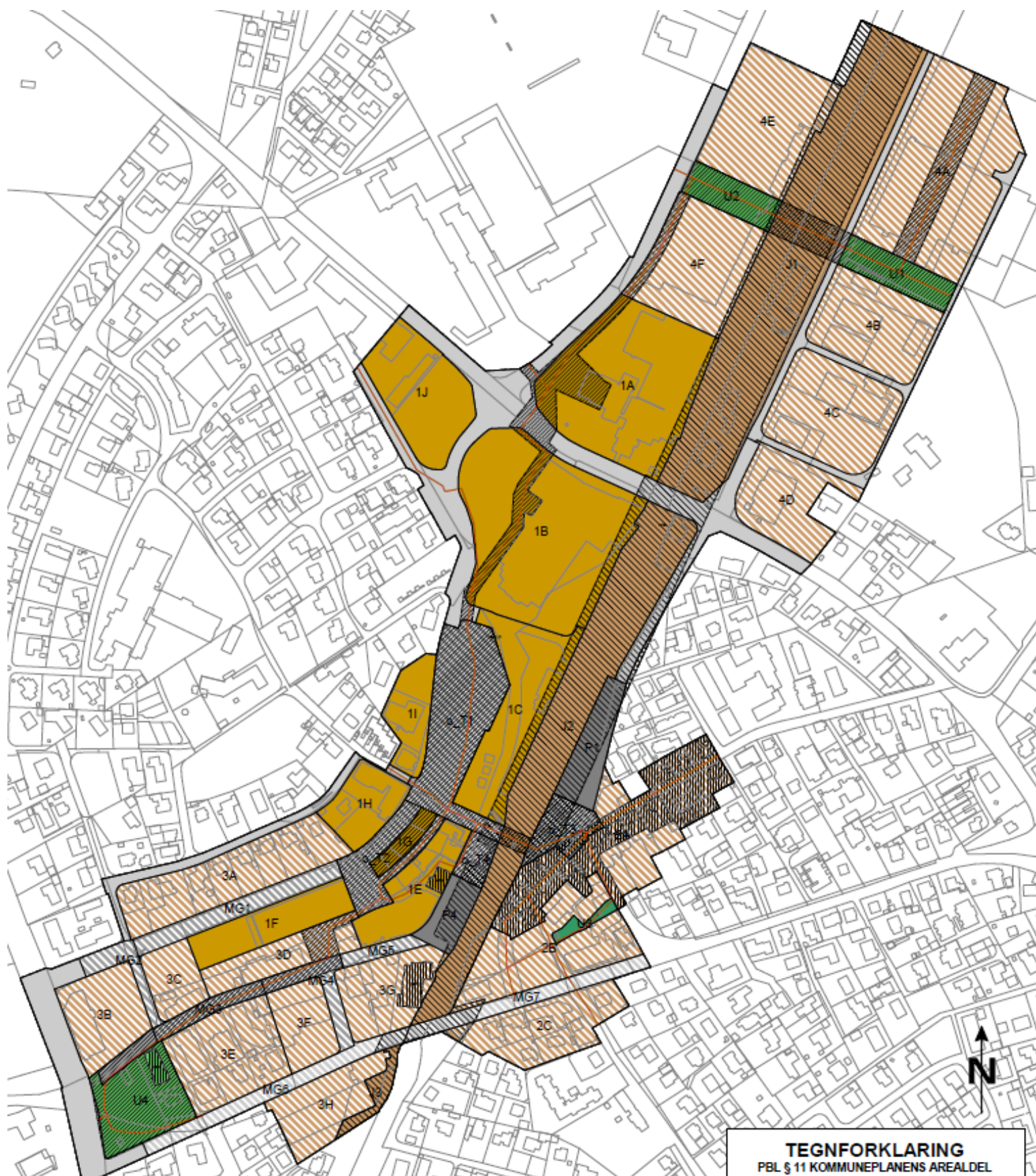
Forslag til kommunedelplan for Nærbø sentrum vil truleg ha positiv effekt på befolkningsutviklinga. Det er forventa at planen fører til auka press på teknisk og sosial infrastruktur både i og utanfor planområdet. Det er god kapasitet på barnehagar og skular, og behovet for sosial infrastruktur blir følgt opp i Barnehagebruksplan og Skulebruksplan.

## **Risiko- og sårbarheitsanalysar**

I all hovudsak påverkar planforslaget i liten grad samfunnstryggleik, risiko og sårbarheit. Det blir likevel auka aktivitet nær jernbanen, spesielt i sentrumskjernen, noko som kan bidra til å auke alvoret av ei eventuell jernbaneulukke. Det er viktig med tett dialog med Bane NOR for å sikre at planen ikkje fører til utilsikta konsekvensar for jernbanen.

For meir informasjon om risiko- og sårbarheit vert det vist til Proactima sin rapport «Konsekvensutredning og risiko- og sårbarheitsanalyse for kommunedelplan Nærbø sentrum»





**TEGNFORKLARING**  
PBL § 11 KOMMUNEPLANENS AREALDEL

**Nåværende BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 11-7, nr 1)**

- Sentrumsformål

**SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 11-7, nr 2)**

- Veg
- Bane (nærmere angitte baneformål)
- Parkering
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur

**GRØNNSTRUKTUR (PBL § 11-7, nr 3)**

- Grønnstruktur
- Park

**Framtidig**

- Uteoppholdsareal
- Kombinert bebyggelse og anlegg

- Parkering
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur
- Gang/Sykkelveg - På bakken

**HENSYNSONER (PBL § 11-8)**

**SONER MED SÆRLIG ANGITTE HENSYN**

- Hensyn grønnstruktur
  - Bevaring kulturmiljø
- SIKRINGSONE**
- Byggeforsbud rundt veg, bane og flyplass

**LINJESYMBOLER**

- Grense for arealformål
- Plangrense
- Grense for arealformål
- Grense for angitt hensynsoner
- Grense for sikringsoner
- KpOmråde



# Føresegner

## *Formål*

Føresegner saman med forslaga i planen skal gje rammer for utviklinga av Nærbø sentrum. Eldre reguleringsplanar innanfor kommunedelplanområdet vil framleis gjelde så langt det ikkje er motstrid til kommunedelplanen, jf. plan- og bygningslova § 1-5. Hensikta er å oppnå eit trygt, triveleg og tilgjengeleg sentrum. Desse føresegnene og (retningslinjene) viser til følgjande, som er ein del av Kommunedelplanen for Nærbø sentrum:

Plankart

Temakart 1. Gjeldande reguleringsplanar

Temakart 2. Illustrasjonsplan

Temakart 3. Byggehøgder

Temakart 4. Trafikkflyt «Sambruksareal»

Temakart 5. Aktive fasadar

Temakart 6. Parkering

Temakart 7. Gang- og sykkelveggar

Temakart 8. Eksisterande og nye møteplassar

Temakart 9. Prinsipp for prioritering av møteplassar

Temakart 10. Grøntstruktur

Temakart 11. Kopling offentlege og private møteplassar

Temakart 12. Kulturvern

Temakart 13. Flom og overvann

Estetisk rettleier, følgjer planforslaget som eige dokument.

## **Oppbygging av føresegner og retningslinjer**

Tekst utan kursiv er juridisk bindande føresegner. Teksten inneheld både generelle føresegner som gjeld for fleire arealbruksformål, og særskilde føringar som er knytte til det enkelte arealbruksformål.

Retningslinjer i kursiv er rettleiande for kommunen si saksbehandling. Retningslinjene dannar grunnlag for framtidig regulering.

## Generelle føresegner

### 1.1. Verknad og rettsverknad av planen (pbl. §§ 11-5 og 11-6)

- 1.1.1. Kommunedelplan for Nærbø sentrum viser i hovudtrekk arealdisponeringa, samt rammer, føresetnader og omsyn ved nye tiltak og ny arealbruk. Kommunedelplanen består av plankart, temakart, føresegner, retningslinjer, planomtale og handlingsprogram.
- 1.1.2. Føresegnene til arealdelen er saman med plankartet juridisk bindande for framtidig arealbruk.
- 1.1.3. Kommunedelplanen for Nærbø sentrum skal leggest til grunn ved forvaltning og utbygging i planområdet.
- 1.1.4. Der det er konflikt mellom gjeldande planar og kommunedelplanen, går kommunedelplanen føre. Eldre reguleringsplanar gjeld der det ikkje er motstrid eller i dei tilfella der dei er utfyllande i forhold til kommunedelplanen.

### 1.2. Krav om detaljregulering (pbl. § 11-9, pkt. 1)

- 1.2.1. Det skal utarbeidast reguleringsplan for kvar delsonen i planen. Unntak gjeld bare der kommunen vurderer tiltaket som mindre endring.
- 1.2.2. Reguleringsplanar for kvart delområde skal gjevast ei planavgrensing slik at viktige samanhengar vert avklara. Kommunen skal i kvart enkelt tilfelle vurdere kor stort område reguleringsplanen skal omfatte. Dette kan vere viktige samanhengar som gater, grøntstruktur, flomvegar og anna.
- 1.2.3. Alle planforslag skal gjere greie for tilgjenge for gåande og syklende.

### 1.3. Utgreiing av prosjektet sine kvalitetar

- 1.3.1. Tiltakshavar skal utarbeide eit skriv om kva kvalitetar prosjektet skal tilføre av meirverdi til omgjevnadane av estetisk, arkitektonisk og bruksmessig kvalitet. Tiltakshavar skal vise intensjonane sine med illustrasjonar, modellar eller tilsvarande.
- 1.3.2. Utkast med innleiande tankar skal takast med til oppstartsmøte for planforslag/ førehandskonferanse for byggesøknadar, og ferdige skriv leverast som vedlegg til politisk behandling.

### 1.4. Bruk av utbyggingsavtaler (pbl, § 11-9 pkt. 2, jf. pbl. § 17-2)

- 1.4.1. Det kan inngåast utbyggingsavtale. Gjennom utbyggingsavtalen skal det sikrast at utbyggingsområde som ikkje oppfyller krav om leikeplassar og/eller parkering, bidreg i høve til opparbeiding av nye, og/eller kvalitetsheving av eksisterande uteareal og/eller parkeringsplassar. Utbyggingsavtalar skal sikre at tiltak bidreg inn i opparbeiding av tilstøytande offentlege rom.
- 1.4.2. For meir informasjon om frikjøpsordning for parkering, sjå gjeldande kommuneplan for Hå kommune.

## **1.5. Folkehelse og universell utforming (pbl. §§ 3-1, pkt. f, 11-9, pkt. 5)**

1.5.1. Arealplanlegginga i kommunedelplanen skal bidra til å fremje folkehelse, motverke sosiale forskjellar og førebygge kriminalitet. Reguleringsplanar skal gjere greie for verknad for folkehelse i planområdet og influensområdet.

*Verkemiddel for å fremje folkehelse kan vere universell utforming, miljøfaktorar (støy og luftkvalitet), andre helsefremjande faktorar (tilgang til grøntareal, tilrettelegging for fysisk aktivitet og solforhold), kriminalitets- og ulykkesførebygging og tiltak for å utjamne sosiale helseforskjellar som t.d. felles møteplassar.*

1.5.2. Prinsippa om universell utforming skal leggst til grunn i heile planområdet. Offentlege og private uteopphaldsareal skal leggst til rette for universell tilgjenge. Trapper kan unntaksvis tillatast der det ikkje er mogleg å etablere trinnfri løysning grunna store høgdeskilnader.

### **1.5.3. Støy**

- a. Støyskjerming skal sikrast. Støyskjermvegger bør unngåast, men skal ha ei god estetisk utforming og ha eit grønt preg i tilfelle etablering.
- b. Miljøverndepartementet si retningslinje T-1442 eller nyare utgåve, gjeld for behandling av støy i planområde, jf. §11-9, pkt. 6 i plan- og bygningslova.

## **1.6. Tekniske anlegg (pbl. §11-7, pkt. 2)**

### **1.6.1. Vatn og avløp**

- a. Overvatn skal filtrerast og/eller fordrøyast på eigen grunn. Løysninga skal dokumenterast og godkjennast av kommunen i kvart enkelt tilfelle, jf. gjeldande VA-norm.
- b. Infrastrukturelle anlegg som trafo og liknande skal integrerast i bygningskroppen, og ikkje plasserast i grøntområde eller andre område som kan nyttast av gåande og syklende. Dei skal også utformast på ein slik måte at dei ikkje skjemma tilliggande areal.

### **1.6.2. Renovasjon**

- a. Nedgravne avfallsløysingar for bygg skal vere universelt utforma. Oppsamling under bakken skal løysast på eigen, eventuelt felles grunn. Løysinga må vere etablert før bruksløyve kan gjevast.

## **1.7. Barn og unge sine interesser (pbl. §§ 1-1, 11-9, pkt. 5)**

1.7.1. Trafikksikring og barnetråkkregistreringar skal takast omsyn til i utarbeidinga av reguleringsplanar.

## Generelle rekkefølgekrav

### 2.1. Rekkefølgekrav (pbl. § 11-9, pkt. 4)

2.1.1. Tiltak kan ikkje iverksetjast før teknisk infrastruktur, grønnstruktur og samfunnsservice som mellom anna skule, trafikksikker skuleveg, veg, vatn og avløp er etablert eller sikra etablert.

Føresegneren 9.2 viser delsonene i sentrum som er underlagt krav om rekkefølge ved utbygging. Kva for nokre rekkefølgekrav som er gjeldande for delfelta går fram av 9.2.

Tiltak i høve til 9.2 skal vere etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje i dei aktuelle delsonene.

2.1.2. Før rivningsløyve kan gjevast skal det ligge føre godkjent rammeløyve. Kommunen kan gje mellombels dispensasjon til anna bruk som offentleg uteopphaldsareal, til dømes hage, park og liknande.

2.1.3. Ved endringar av jernbanebru over Bernervegen som medfører lågare lysopning mellom Bernervegen og bru, skal ny omkjøringsveg med bru frå Torlandsvegen til Gudmestadvegen vere etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje.

## Føresegner til plantema

### 3.1. Sentrumsavgrensing (pbl. §11-7, pkt. 1)

3.1.1. Sentrumsformål

- a. Sentrumsformåla, med unntak av 1A og 1J, har underformåla bustad, kjøpesenter, detaljhandel, då særleg kundeintensiv detaljhandel, forretning, kontor, offentleg eller privat tenesteyting, kulturtilbod, hotell/overnatting, bevertning, nattklubb, og grøntstruktur. Det er ikkje tillate med industri- og lagerverksemdar, eller plasskrevjande næring.
- b. Sentrumsformåla 1A og 1J, har underformåla bustad, detaljhandel, kontor, grøntstruktur. Det er ikkje tillate med offentleg eller privat tenesteyting, industri- og lagerverksemdar, eller plasskrevjande næring.
- c. I område med sentrumsformål skal bygningar ha publikumsretta funksjonar i første etasje. Bueiningar skal som hovudregel ikkje etablerast i første etasje mot offentleg areal.
- d. Etasjehøgda i første etasje skal vera minimum 4 meter, og ha aktive fasadar.
- e. Eventuell utviding av kjøpesenter skal skape eit meir utåtvend senter med tilknytning til – og som bidreg med utåtvend aktivitet - til den eksisterande sentrumsstrukturen. Fasadane skal brytast opp, inngangsparti skal plasserast strategisk mot viktige møteplassar og grøntstruktur. Innelukka kjøpesenter skal unngåast.



## **3.2. Sentrumssoner og bebyggelsesstruktur (pbl. § 11-9, pkt. 5-6)**

### 3.2.1. Kombinert busetnad og anlegg

- a. Innanfor område med dette formålet kan det vere bustadformål, arbeids- og kundeintensive næringsverksemdar. Meir detaljert formål er beskrive under spesifikke krav for delsoner.

### 3.2.2 Bystruktur

- a. Føreslegen bygningsstruktur jf. Temakart 2. Illustrasjonsplan, skal ivaretaast, styrkast og bygge opp under byrom med sine gater og møteplassar.

### 3.2.3. Bumiljø

- a. Ved etablering av nye bustadprosjekt skal varierte bygningstypar og bustadstorleiken vektleggast ut frå ei vurdering av bustadsstrukturen i området som ligg omkring.
- b. I nye reguleringsplanar skal storleiken til bustadane vere minimum 45 m<sup>2</sup> BRA.
- c. Minimum 80% av bustadane skal vere større eller lik 50 m<sup>2</sup> BRA og ha 2 soverom.
- d. Det skal planleggast for fleire større og familievenlege bustader i og nær sentrumsområda. Minimum 10% av bustadane skal ha 3 soverom.
- e. Det er ikkje tillate einsidig orientering mot nord eller aust i einingar.
- f. Den indre garden i eit kvartal skal ha forholdet breidde=1,5 x fasadehøgde.

### 3.2.4. Krav til privat og felles uteopphaldsareal

- a. Utomhusareal/anlegg som skal vere tilgjengelig for publikum skal vere universelt utforma, og koplast til overordna grøntstruktur/offentleg areal som vist i Temakart 10. Grøntstruktur.
- b. Alle bueiningar skal ha eigna privat uteplass.
- c. Det skal vere minst 30m<sup>2</sup> uteopphaldsareal per bueining. Konsentrerte bustadprosjekt som rekkehus og tomannsbustad skal ha dette arealet samanhengande på bakkenivå, med minimum 6 meter avstand frå bustad til eigedomsgrensa. Leilegheiter skal ha dette arealet felles og mest mogleg samanhengande på bakkeplan eller oppbygd plan. Uteopphaldsareal på private balkongar og private takterassar inngår ikkje i berekninga.
- d. Det skal vurderast ei frikjøpsordning for uteopphaldsareal for bygg som ligg inntil offentlege møteplassar. Midlar frå ei slik frikjøpsordning skal nyttast til kjøp, utviding, eller oppgradering av nærliggande offentlege møteplassar.
- e. Uteopphaldsareal på oppbygd plan skal visast i eigen utomhusplan og utformast som grøntak. På uteopphaldsarealet skal det kunne plantast tre og større vegetasjon med plass til naudsynt jord og tilfredsstillande vekstforhold.
- f. Utomhusplan skal mellom anna innehalde lysplan, møblering, vegetasjon, overvasshandtering, skiltplan, funksjonar for leik og uteopphald og tiltak som skjermar

for vind og ver. Det skal nyttast materialar av høg kvalitet i uteopphaldsareal og i dekke. Desse skal harmonere med omkringliggende busetnad.

- g. Felles uteopphaldsareal skal ha varierte bruksmoglegheiter for alle aldersgrupper. Areala skal ha minimum 50% sol kl. 15 ved vårjamdøger og kl. 18 midtsommar. Det skal vurderast ei frikjøpsordning for uteopphaldsareal for bygg som ikkje ligg inntil offentlege møteplassar. Midlar frå ei slik frikjøpsordning skal nyttast til kjøp, utviding, eller oppgradering av nærliggande felles uteopphaldsareal og/eller offentlege møteplassar.

### **3.3. Byggehøgder, utnytting og byggegrenser (pbl. § 11-9, pkt. 5-6)**

- 3.3.1. Maks tillatne etasjehøgder jf. Temakart 3. Byggehøgder skal følgjast.
- 3.3.2. I reguleringsplanar skal maks gesims- og mønehøgder visast med maks tillaten kotehøgde.
- 3.3.3. I område med «Sentrumsformål» skal høgda i første etasje vere minimum 4 meter.
- 3.3.4. Maks etasjehøgde skal reknast frå nærmaste gate/fortau/plass. Det skal i reguleringsplanen vurderast kva som vert forstått som nærmaste gate/fortau/plass.
- 3.3.5. Byggegrenser skal fastsetjast i reguleringsplanen ut frå flaumsituasjon, samanheng i gateløp, og tilpassing til omgjevnadane.
- 3.3.6. Det skal i tillegg til pkt. 3.2.3. og 3.3.1. - 3.3.5 vere minimum 4,5 einingar pr. dekar, og minimum 70 % BRA. Maks utnyttingsgrad skal bestemmast i detaljreguleringsplan, og ta omsyn til pkt. 3.2 og 3.3.

### **3.4. Handel, næring og anna tenesteyting**

I tråd med tilrådinga frå handelsanalysen skal innsatsen konsentrerast om eit meir avgrensa sentrum og det skal vektleggast synergieffektar mellom andre formål som kultur, service og tenesteyting. Det er gjort unntak for delsoner 1A og 1J kor det ikkje kan etablerast offentlege eller private publikumsretta funksjonar utanom detaljhandel. På same måte legg planen sine sentrumszoner og busetnadsstruktur til rette for bustader og arbeidsplassar nær- eller i sentrum for å auke kundegrunnet for handel.

Etter gjeldande kommuneplan skal all detaljhandel etablerast innanfor sentrumsområda, bare nærbutikkar mindre enn 1000 m<sup>2</sup> kan plasserast utanfor sentrumsområda. Som ein konsekvens av eit nytt meir kompakt sentrum vil kravet i kommuneplanen bidra til å styrke og konsentrere handelen i Nærbø sentrum, jf. kommuneplanen si forskrift 1.3.

Kommuneplanen 2014-2028 legg vidare opp til at næring skal lokaliserast etter kor arbeidsplass- eller publikumsretta ho er, og i kva grad verksemda er avhengig av tilgang til overordna vegnett. Ved utbygging av sentrumsområdet skal det leggast til rette for ulike publikumsretta handels-, kontor- og serviceverksemdar. Arbeidskraftintensive verksemdar som skal nåast av mange, skal lokaliserast i sentrumskjernen.

Plasskrevjande varehandel skal lokalisert utanfor sentrumskjernen i delsoner 4B, 4C og 4D, med god tilkomst for trafikk frå trafikale hovudårer.

### **3.5. Samferdsel og parkering (pbl. §11-9, pkt. 5)**

#### 3.5.1. Gatebruksplanar

- a. Ved regulering av gater skal det sjåast til nyare reguleringsplanar i nærleiken, og sikre heilheitlege samanhengar.
- b. Material og utforming på gateløp skal framheve rørsene til fotgjengarar og sykkistar, og bidra til reduksjon av biltrafikk og fart i sentrumskjerna.

#### 3.5.2. Fylkesvegar

- a. Fylkesvegar skal planleggast for gåande, syklande, motorisert ferdsel og eventuelt kollektivfelt. Prioritering av trafikantgrupper og tverrsnitt skal avklarast gjennom reguleringsplan.

#### 3.5.3. Gater og gangdrag

- a. Kommunale gater skal opparbeidast etter gjeldande «Vegnorm for Sør-Rogaland», mens for fylkesvegar skal vegnormalane («Håndbok N100») leggast til grunn. Gangsystemet skal utformast slik at fotgjengarar får eit samanhengande og tilrettelagt kvalitetstilbod.

#### 3.5.4. Sykkelvegnett

- a. Det skal etablerast sykkelparkering ved alle trafikknutepunkt og møteplassar, jf. Temakart 8. Eksisterande og nye møteplassar.
- b. Sykkelvegnettet skal gjennom planlegging og bygging sikrast ein heilskapleg standard og utformast i samsvar med tilrådingar i Sykkelhandboka («Håndbok 233») og Temakart 7. Gang- og sykkelvegar.

#### 3.5.5. Jernbane

- a. Område avsett til jernbane J1-J3 skal planleggast for jernbane med dobbeltspor og tilhøyrande funksjonar. Ny stasjon skal utformast med klimabeskyttelse for reisande.

#### 3.5.6. Parkering

- a. Følgjande krav gjeld i sone 1, 3, 4 + delsoner 2B og 2C: Alle typar bruk/bygg: Maks 1,5 parkeringsplassar per 100 m<sup>2</sup> BRA.
- b. Det skal planleggast for parkeringsetasjar under bakken innanfor kvar delsoner innanfor sonene 1, 3, 4 + delsoner 2B og 2C. Parkeringsetasjar skal i størst mogleg grad vere terrengtilpassa. For delsoner P1 skal parkeringsetasjar vere tilpassa både terreng og omkring liggande historisk busetnad.
- c. Minimum 30% av parkeringsplassane skal tilretteleggast med infrastruktur for ladepunkt for el-bilar.

- d. Frikjøpsordning skal nyttast som løysing der parkeringsetasje under bakken ikkje kan gjennomførast. Det kan vurderast frikjøp for gjesteparkering der det er parkeringsplassar for næring og handel på dagtid.
- e. For sone 2A gjeld kommuneplanen sitt krav for sone 2, punkt 1.8.4.
- f. Nærings- og bustadsparkering skal vere kvar for seg.
- g. Bilparkering skal ikkje vere til hinder for gode løysingar på uteopphaldsareal.

### 3.5.7. Sykkelparkering

- a. Minimum tal på sykkelparkeringsplassar per BRA bustadareal er vist i tabell:

0 - 50 m <sup>2</sup> BRA	50 - 100 m <sup>2</sup> BRA	100 - 150 m <sup>2</sup> BRA
2	4	6

- b. For publikumsretta verksemder skal det vere minimum 5 parkeringsplassar for sykkel per 100 m<sup>2</sup> BRA bygningsareal.
- c. Minst 50% av sykkelparkeringa skal plasserast nær hovudinngangen og vere overdekka.

## 3.6. Møteplassar og grøntstruktur (pbl. § 3-1, e-f, 11-7, pkt. 3, 11-9, pkt. 6)

### 3.6.1. Møteplassar (U og o\_T)

- a. Møteplassar skal ha god form, vere universelt utforma, ha god samanheng med eksisterande og planlagd bystruktur og grøntstruktur, og i høgast mogleg grad vere skjerma for vind og vêr.
- b. Det skal nyttast materialar av høg kvalitet i møteplassar. Desse skal harmonere med omkringliggende busetnad.
- c. Møteplassar skal invitere til opphald for alle brukargrupper, og utformast med vekt på lek, tryggleik og attraktivitet, etter prinsippet om sambruksareal («shared space»). Møteplassar og omkringliggende bygg skal plasserast og formast slik at dei legg best mogleg til rette for byliv.
- d. Materialitet og utforming på sambruksareal og uterom skal framheve rørsle til fotgjengarar og syklistar, og bidra til reduksjon av biltrafikk og fart i sentrumskjerna.
- e. Det skal vere tilstrekkeleg med parkeringsplassar for sykkel som skal vere overdekka og kunne låsast i tilknytning til møteplassar.
- f. Bygningar som avgrensar o\_T1, o\_T2, o\_T3 og o\_T4 skal ha publikumsretta funksjonar i første etasje mot desse områda. Dette kan vere funksjonar som servering og anna som bidreg til at folk besøker og oppheld seg på desse områda. Bygningane skal ha ei heilskapleg form- og volumoppbygging som bidreg til å understreke og forsterke gate- eller plass rommet. Alle fasadar skal utformast slik at dei vender seg mot gate- og plassrom.
- g. Funksjonar i tilliggande bygg rundt o\_T-områda skal gjenspeglast i uteområdet framføre bygga, i form av uformelle møteplassar.



### 3.6.2. Retningslinjer for omsynssone H540\_O, Grøntstruktur

- a. Omsynssone H540\_O skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikre ein passasje gjennom dei ulike delsonene, og til og frå tur- og friområde utanfor planområdet.
- b. Det skal arbeidast for å etablere grønne gangsamband mellom eksisterande og nye møteplassar innanfor H540\_O, jf. *Temakart 10. Grøntstruktur*.
- c. Møteplassar, turveggar og område for leik skal ivaretakast og utviklast i samsvar med *Temakart 7. Gang- og sykkelveggar*, *Temakart 8. Eksisterande og nye møteplassar*, og *Temakart 10. Grøntstruktur*.
- d. Areal innanfor området skal opparbeidast med samanhengande grønt preg.

## 3.7. Kulturvern (pbl. §§ 11-8, pkt. c, 11-9, pkt. 7)

3.7.1. Det er ikkje tillate å rive bygg som er regulerte til vern jf. Temakart 12. Kulturvern.

### 3.7.2. Forhold mot verneverdige bygg

- a. Nybygg som grensar til verneverdige bygningar skal vere i ein målestokk som tek omsyn til eigedoms- og busetnadsstrukturen, fasadelengder og detaljering. Høgder og avstandar skal understøtte den historiske busetnaden. Moderne tolking kan aksepterast, men det skal gjere greie for tiltaket sine arkitektoniske og estetiske kvalitetar i forhold til den historiske busetnaden. Utgreiinga skal gjerast ved hjelp av illustrasjonar, snitt, 3d-modellar og liknande.

### 3.7.3. Retningslinjer for omsynssone H\_570, Bevaring Kulturmiljø

- a. Byggesøknadar innanfor denne sona skal vurderast av lokal kulturvernavdeling før tiltak vert behandla av byggesak, og regional kulturminneforvaltning skal få høve til å uttale seg før det blir fatta endeleg vedtak i saka.
- b. Aktuelle verna bygningar jf. temakart skal ikkje endrast vesentleg. Bygget si hovudform, arkitektur, grunnflate, takform, møne- og gesimshøgde skal oppretthaldast.

Eventuelle tilbygg må tilpassast og vere underordna den bevaringsverdige busetnaden med omsyn til utforming.

- c. Nybygg i område kor det er bygg som er regulerte med omsynssone H570 skal gjevast ei plassering og utforming med omsyn til storleik, form, materialar, detaljering, fargar og liknande som harmonerer med og vidarefører kvalitetar frå den eksisterande verneverdige strukturen.

## 3.8. Estetikk og utforming (pbl. §11-9, pkt. 6)

### 3.8.1. Skilt og reklame

- a. Skilt og reklameinnretningar skal tilpassast omgjevnadar og skala, slik at reklamen ikkje vert eit dominerande element i by rommet/bygget.
- b. Det er tillate med eitt skilt med verksemda sitt namn/logo per verksemd per fasade.

- c. Skilt og reklameinnretningar skal plasserast mellom 1. og 2. etasje eller på 1. etasje. I tillegg kan det tillast eitt uthengskilt per verksemd per fasade som kan stikke maks 1 meter ut frå fasaden. Avstand frå skiltet sin underkant til bakken/fortau må vere minimum 2,40 meter.
- d. Det er ikkje tillate skilt montert høgare enn bygget si gesimshøgde.

### 3.8.2. Estetikk

- a. Nye bygg og anlegg skal ha god estetisk utforming i samsvar med tiltaket sin funksjon og vere i samspel med omgjevnaden sin karakter og form. Det skal nyttast materialar av høg kvalitet. Bygg skal følgje prinsippa om bygningsstruktur vist i Temakart 2 Illustrasjonsplan.
- b. Det skal vere minst 1 fasadesprang kvar 15. meter, der bygningsvolumet ikkje har ei heilheitleg og arkitektonisk grunngjeven fasadeutforming.
- c. Eventuelle utstikk mot kommunale vegar må ha ei minimum fri høgde på 3,6 meter over fortau, med unntak for sone 1, der det skal vere minimum 4 meter fri høgde.
- d. Hjørnebygningar skal ha ei utforming som gir heilheitlege fasadar i begge retningar.
- e. Det skal leggast vekt på terrengtilpassing, og i størst mogleg grad må ein unngå flatpanering og skjeringar. I skrått terreng skal bygg ha underetasje eller avtrappast over fleire plan for best mogleg terrengtilpassing.
- f. Det skal ikkje vere privat parkering, lager eller liknande privatiserande funksjonar inntil offentleg areal.

### 3.8.3. Aktive fasadar

- a. Funksjonsorienterte fasadar som i hovudsak består av trappetårn og svalgangar skal ikkje stikke ut frå fasaden, og er ikkje tillatne mot byrom med aktive og opne fasadar.
- b. Der det ikkje er krav om aktive eller opne fasadar skal funksjonar som trappetårn og svalgang underordne seg bygget og vere inntil maks 25% av fasaden si lengde.
- c. Parkeringsanlegg er ikkje tillate eksponert i fasaden mot hovudgater eller møteplassar.
- d. Alle bygg som er opne for publikum skal ha universelt utforma inngang. Skjemmande rampar er ikkje tillate.

### 2.8.4. Vedlikehald

- a. Vedlikehald av eldre bygg skal skje i dialog med kommunen, både med omsyn til kulturvern og utforming av byggtekniske konstruksjonar.

### **3.9. Klima og energi (pbl. §§11-8, pkt. a, 11-9, pkt. 6)**

#### 3.9.1. Fjernvarme

- a. Ny offentlig busetnad skal legge til rette for tilknytning til fjernvarmeanlegg.
- b. Ved sal av offentlig eigedom skal tilknytning til fjernvarme leggest inn som krav for eigdommen.
- c. Ved konsesjon gjeld tilknytingsplikt ordlagt i konsesjonsvilkåra

#### 3.9.2. Flaum

- a. Det må dokumenterast ulike alternativ for flaumsikring innanfor planområdet som samsvarar med planen sin overordna intensjon.
- b. Flaumvegar er viste i Temakart 13. Flaum og overvatn. Ved utbygging langs desse må tiltak avklarast nærare med kommunen.
- c. Bygningar og anlegg ved flaumvegar skal utformast og gjerast greie for slik at tilstrekkeleg tryggleik vert oppnådd.
- d. Det er krav om blågrøn faktor med utgangspunkt i rettleiaren «Blågrønn faktor – Veileder byggesak» for byggeprosjekt og offentlege gater og vegar. Dette skal avklarast i reguleringsplan og dokumenterast i byggesak.

*Blågrønn faktor vil bidra til å sikre at areal for den blågrønne strukturen blir teken vare på i byggesaksprosjekt.*

*Blågrøn faktor kan blant anna bidra til å:*

*Dempe skadar frå kraftigare og meir nedbør, berekraftig overvasshandtering, fremje økologiske og estetiske kvalitetar, utvikle jordsmonnet, betre mikroklima, vass- og luftkvalitet, og legge til rette for betre uterom.*

- 3.9.3 Overvatn skal nyttast som eit positivt element i bymiljøet. Bruk av «grøne tak» og liknande materialar i takflater skal vurderast for handtering av overvatn.

### **3.10. Samfunnstryggleik**

- 3.10.1. Der det gjennom ROS-analyse, flaumkartlegging og/eller konsekvensutgreiing er vist utfordringar eller at det må gjerast tiltak for det aktuelle området, skal løysningar dokumenterast i reguleringsplan eller byggesak.

- 3.10.2. Ved graving under kote +24 må sikring mot grunnvasskjelde avklarast ved regulering- og byggesaksbehandling.

## Føresegner til dei ulike sentrumssonene

### Tittel:

H540\_O – Hensyn grønnstruktur

H570 – Bevaring kulturmiljø

### Formål:

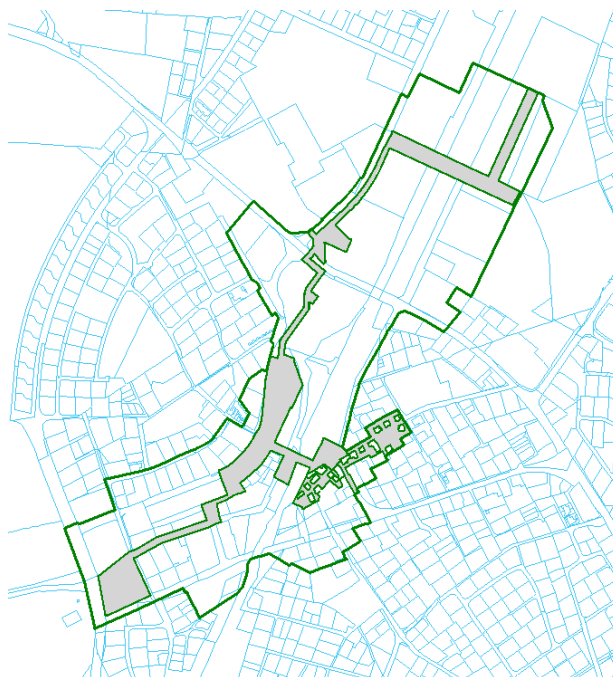
Omsynssoner

### Arealstorleik:

Ca. 48 daa

### Beskriving:

Gjennomgåande omsynssone som koplar dei ulike sonene saman, tek vare på viktige møteplassar og verneverdige bygg/miljø, samt vidarefører omkringliggende grøntstruktur.



## 4.1. Føresegner til delsoner

4.1.1. Generelle ovannemnde bestemmelsar gjeld også for delsoner.

## Sone 1 Sentrum

### Tittel:

Sone 1

### Formål:

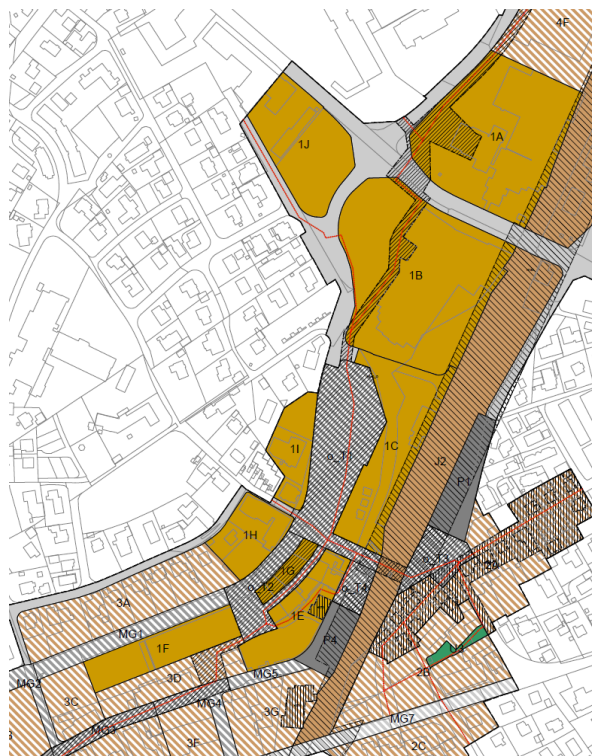
Sentrumsformål

### Arealstorleik:

Ca. 63 daa

### Beskriving:

Sentrumsområda vert delte av Bernervegen, og er definerte som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan. Sentrumskjernen på sørsida er konsentrert rundt torg og jernbanestasjon. Dagens arealbruk er detaljhandel, torg, grøntområde, bustad, kontor og jernbanestasjon. Området er føreslege behalde som sentrumsformål.





## 5.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 5.1.1. Det skal utarbeidast utomhusplan som viser tilkopling til overordna grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal og føreslegne møteplassar viste i temakart.
- 5.1.2. I hovudplan for jernbanen skal følgande avklarast:
  - a. Plassering av stasjon og stasjonsområde
  - b. Trygg, tilgjengeleg og triveleg undergang
  - c. Alternative tilkomstar til stasjonsplattformer
- 5.1.3. Ei fasadelengd i første etasje skal vere aktiv og ha minst 60% gjennomsiktige flater.
- 5.1.4. Kvar næringsetablering skal ha minst ein separat inngang frå offentleg areal.

## 5.2. Spesifikke krav for dei ulike delsonene innanfor sone 1

- 1A a. Det skal ikkje etablerast offentlege eller private publikumsretta funksjonar utanom detaljhandel. Maks areal for detaljhandel kan vere inntil 2000 m<sup>2</sup>.  
*Bernervegen skil delson 1A frå resten av sentrumsområdet, og vanskeleggjer ein god samanheng i ein fotgjengarvenleg sentrumsstruktur. Derfor bør ein unngå publikumsretta funksjonar som er fotgjengarvenlege og kan bidra til sentrumsaktivitet i denne delsona. Attraktive funksjonar som kino, treningssenter, servering og liknande skal lokaliserast i sentrumssona sør for Bernervegen, for å bygge opp under ei attraktiv og levande sentrumskjerne.*
- 1E a. Ved påbygg på, eller ved ny busetnad som grensar til omsynssone H570 skal forma tilpassast eksisterande historisk busetnad/miljø.
- 1J a. Det skal/kan byggast offentlege parkeringsanlegg innanfor delsona.  
b. Det skal ikkje etablerast offentlege eller private publikumsretta funksjonar, eller detaljhandel.
- 1L a. Det skal tas omsyn i utforming av delsona til tilgrensande historisk bygning (Dalheim) vest for delsona.
- O\_  
T1 a. Det skal utarbeidast ein heilheitleig utomhusplan over området som viser korleis det kan aktiviserast mot tilliggande funksjonar, og kva funksjonar uteopphaldsarealet skal innehalde. Minst 40% av området skal utformast med parkpreg. Område som skal vere tilgjengelege for biltrafikk skal utformast etter prinsippa for shared-space og ha plass til 3 handikap parkeringsplassar .  
b. Det skal etablerast ute scene/amfi i tilknytning til park på området O\_T1.
- 1C a. Det skal utarbeidast ein detaljreguleringsplan som rettar seg etter utomhusplan på området o\_T1.
- O\_  
T2 a. Det skal utarbeidast ein heilheitleg utomhusplan over området som viser korleis det kan aktiviserast mot tilliggande funksjonar, og kva funksjonar uteopphaldsarealet skal innehalde. Minst 40% av området skal utformast med parkpreg. Område som

skal vere tilgjengelege for biltrafikk skal utformast etter prinsippa for shared-space

- O\_ a. Det skal utarbeidast ein heilheitleg utomhusplan over området som viser korleis det  
T4 kan aktiviserast mot tiliggende funksjonar, og kva funksjonar uteopphaldsarealet skal innehalde. Minst 40% av området skal utformast med parkpreg. Område som skal vere tilgjengelege for biltrafikk skal utformast etter prinsippa for shared-space og ha plass til 3 handikap parkeringsplassar.

## Sone 2 Historisk

### Tittel:

Sone 2

### Formål:

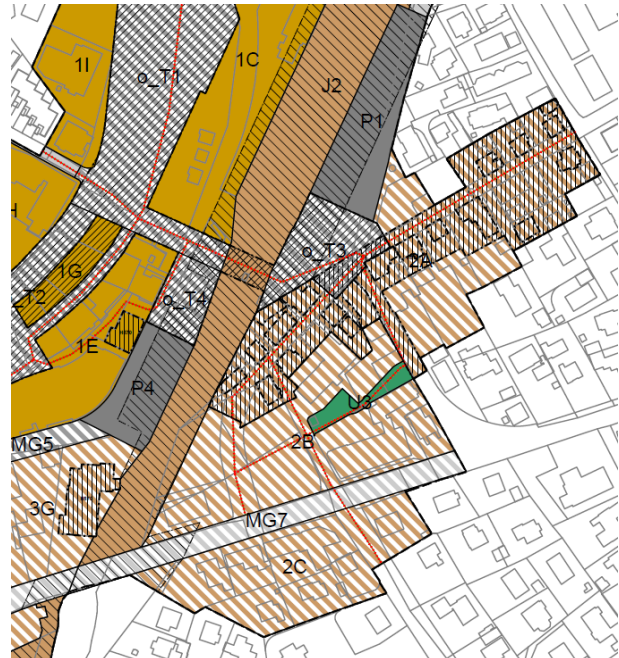
Bolig/kontor

### Arealstorleik:

Ca. 28 daa

### Beskriving:

Området ligg aust for jernbanestasjonen, og er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan. Dagens arealbruk er hovudsakleg bustad, med noko næring og kontor. Området er føreslege omdisponert til bustad/kontor.



## 6.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 6.1.1. Det skal utarbeidast utomhusplan som viser tilkopling til overordna grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal og føreslegne møteplassar viste i temakart
- 6.1.2. I hovudplan for jernbanen skal følgande avklarast:
- Plassering av stasjon
  - Trygg, tilgjengeleg og triveleg undergang
- 6.1.3. Det skal utformast og visast samspel mellom gate/møteplass og omkringliggende funksjonar. Innhald i bygg skal gjenspeglast ut i gate/møteplass.

## 6.2. Spesifikke krav for dei ulike områda innanfor sone 2

- 2A a. Ved påbygg på, eller ved ny busetnad i historisk sone skal forma tilpassast eksisterande historisk busetnad/miljø.
- 2B a. Fasadar i sone 2B mot Opstadvegen skal vere aktive i første etasje mot gate. Tette vegger i heile fasaden vert ikkje tillate.

- b. Ved påbygg på, eller ved ny busetnad som grensar til omsynssone H570 skal forma tilpassast eksisterande historisk busetnad/miljø..
- 2C a. Fasadar i sone 2C mot Opstadvegen skal vere aktive første etasje mot gate. Tette vegger i heile fasaden vert ikkje tillate.
- O\_ a. Det skal utarbeidast ein heilheitleg utomhusplan over området som viser korleis det kan aktiviserast mot tiliggjende funksjonar, og kva funksjonar uteoppholdsarealet skal innehalde. Minst 30% av området skal utformast med parkpreg. Område som skal vere tilgjengelege for biltrafikk skal utformast etter prinsippa for shared-space.
- T3
- J2/ a. Det skal etablerast offentlig parkeringsanlegg innanfor delområdet
- P1

## Sone 3 Kvartal (fortetting)

### Tittel:

Sone 3

### Formål:

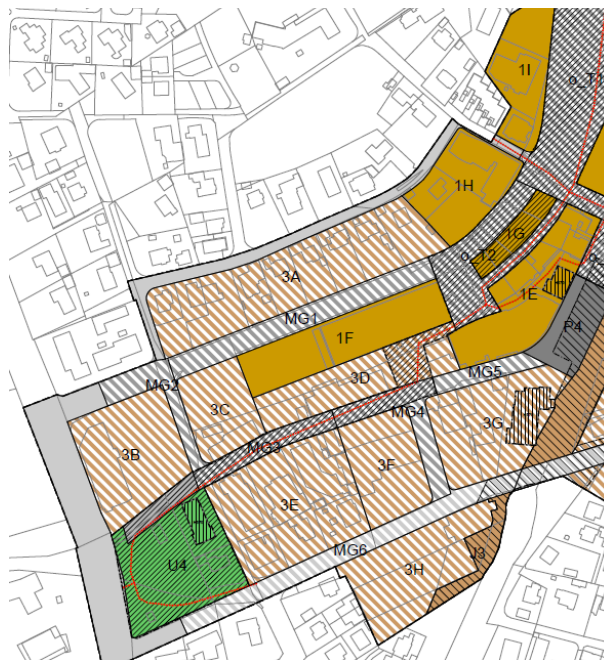
Bolig/kontor

### Arealstorleik:

Ca. 45 daa

### Beskriving:

Området ligg vest for jernbanestasjonen, og er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan. Dagens arealbruk er hovudsakleg bustad, med noko næring og kontor. Området er føreslått omdisponert til bustad/kontor.



## 7.1. Krav til detaljreguleringsplan:

- 7.1.1. Det skal utarbeidast utomhusplan som viser tilkopling til overordna grøntstruktur og opparbeiding av felles uteoppholdsareal og foreslåtte møteplasser vist i temakart.
- 7.1.2. Det skal utformast og visast samspel mellom gate/møteplass og omkringliggjande funksjonar. Innhald i bygg skal gjenspeglast ut i gate/møteplass.
- 7.1.3. Grøntstruktur skal knyttast opp mot eksterne turvegar og viktige målpunkt som vist i temakart
- 7.1.4. Bygg med fasade mot Torggata, Jadarvegen og/eller Opstadvegen, skal ha aktive fasadar i første etasje som vender ut mot gatene. Tette vegger i heile fasaden vert ikkje tillate.

## 7.2. Spesifikke krav for dei ulike områda innanfor sone 3

- 3A a. Det skal utarbeidast ein samla reguleringsplan for heile området som viser ei heilheitleg utbygging
- 3B a. Det skal opparbeidast flaumveg i samsvar med Temakart 13. Flaum og overvatn.
- 3D a. Det skal sikrast eit fotgjengersamband mellom Torgplassen og Jadarvegen
- 3G a. Det skal tas omsyn i utforming av delsona til det gamle meieriet/bygdahus. Høgder og byggjegransar skal tilpassas, slik at det vart synleg frå både Jadarvegen, Trelastvegen og Opstadvegen.
- U4 a. Ved utbygging av delsona U4 som inneheld Jadarheim verna bygg, skal det i reguleringsplan og byggesak vise at det er lagt ekstra stor vekt på tilpassing av prosjektet til det verna bygget. Det verna bygget skal framstå som ein kvalitet og ressurs, og gjenspegle arkitektoniske og estetiske kvalitetar i prosjektet.
- b. Ved påbygg på, eller ved ny busetnad som grensar til omsynssone H570 skal forma tilpassast eksisterande historisk busetnad/miljø.
- c. Ved utarbeiding av detaljregulering/utanhusplan for delsona U4 som inneheld Tine si grunnvasskjelde skal det tas henyn til Forskrift om vannforsyning og drikkevann. Eventuell påverknad av grunnvassforhold skal vurderast og dokumenterast både i reguleringsplan og byggesak. Utarbeiding av detaljregulering/utanhusplan og opparbeiding av delsona U4 skal gjerast i nært samarbeid med Tine.

## Sone 4 Kvartal (transformasjon)

**Tittel:**

Sone 4

**Formål:**

Bolig, plasskrevende næring, kontor

**Arealstorleik:**

Ca. 56 daa

**Beskriving:**

Området ligg nord for Bernervegen, og er definert som sentrumsareal i gjeldande kommuneplan. Dagens arealbruk er hovudsakleg industri, to dagligvarebutikkar og eit skogsområde/grøntdrag. Området er føreslått omdisponert til kvartalstruktur med bustad/plasskrevjande næring/kontor. Området er delt av jernbanen, og det er planlagt eit tverrsamband mellom sidene.





## **8.1. Krav til detaljreguleringsplan:**

- 8.1.1. Det skal utarbeidast utomhusplan som viser tilkopling til overordna grøntstruktur og opparbeiding av felles uteopphaldsareal og føreslegne møteplassar vist i temakart.
- 8.1.2. Det skal utformast og visast samspel mellom gate/møteplass og omkringliggende funksjonar. Innhald i bygg skal gjenspeglast ut i gate/møteplass.
- 8.1.3. Grøntstruktur skal knytast opp mot eksterne turveggar og viktige målpunkt som vist i temakart
- 8.1.4. Plasskrevjande varehandel skal ligge i nær tilknytning til Bernervegen, og vere skild frå tverrsamband og grøntstruktur.

## **8.2. Spesifikke krav for dei ulike områda innanfor sone 4**

- 4A
  - a. Omsynssone H540\_O skal integrerast som ålment tilgjengeleg område for å sikre ein passasje ut til vidare friområde utanfor planområdet.
  - b. Det skal tas omsyn i utforming av delsona til tilgrensande kulturminne og friområde nord-aust for delsona.
- 4B
  - a. Det kan etablerast plasskrevjande varehandel som sal av motorkjørety, landbruksmaskinar, trelast og andre større byggevarer og sal frå planteskular/hagesenter.
- 4C
  - a. Det kan etablerast plasskrevjande varehandel som sal av motorkjørety, landbruksmaskinar, trelast og andre større byggevarer og sal frå planteskular/hagesenter.
- 4D
  - a. Det kan etablerast plasskrevjande varehandel som sal av motorkjørety, landbruksmaskinar, trelast og andre større byggevarer og sal frå planteskular/hagesenter.
- U1
  - a. Det skal utarbeidast ein heilheitleg utomhusplan saman med U2 som viser kryssing av jernbanespor ved undergang eller bru for fotgjengarar og syklistar.
- U2
  - a. Det skal utarbeidast ein heilheitleg utomhusplan saman med U1 som viser kryssing av jernbanespor ved undergang eller bru for fotgjengarar og syklistar.

## Rekkefølgekrav for delsoner

### 9.1. Prinsipp for rekkefølgekrav til dei ulike delsonene

#### Prinsipp:

- Det er krav om heilheitleg regulering innanfor kvar av delsonene.
- Bebyggelse skal bira til omgjevnadene i form av offentlege areal.
- Utbyggar skal utarbeie gatebruksplanar og utomhusplanar for offentleg område.
- Utbyggar skal bidra med ein forholdsmessig del i opparbeidinga av desse.



### 9.2. Rekkefølgekrav til dei ulike delsonene (pbl. § 11-9, pkt. 4)

- 9.2.1 1B. a. Ved regulering eller utbygging av delson 1B skal det reguleres/opparbeidast flomveg frå Bernervegen og vidare sør-aust
- b. Ved regulering eller utbygging av delson 1B skal det reguleres/opparbeidast ein trygg, triveleg og tilgjengeleg tverrforbindelse over Bernervegen
- c. Ved regulering eller utbygging av delson 1B skal det reguleres/opparbeidast ein gatebruksplan for tilliggande del av Torggata
- 9.2.2 1C, 1E, 3G . a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene eller stengning av Jadarvegen og/eller Lyngvegen, skal det også utarbeidast ein gatebruksplan/utomhusplan for P4 og o\_T4. Det skal sikres eit universelt tilgjengeleg samband mellom o\_T1 og o\_T4. Tiltaka skal vere etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje.
- 9.2.3. 1C, 1I. a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det utarbeidast ein gatebruksplan/utomhusplan for o\_T1. Tiltaka skal vere etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje.

- 9.2.4 1E, a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det utarbeidast ein  
1F, gatebruksplan/utomhusplan for o\_T2. Tiltaka skal vere etablert eller sikra  
1G etablert før utbygging kan skje.  
1H.
- 9.2.5. 1F, a. Ved regulering eller utbygging av 1F og 3D skal det sikrast eit  
3D. fotgjengarsamband mellom o\_T2 og MG3. Tiltaka skal vere etablert eller sikra  
etablert før utbygging kan skje.
- 9.2.6 2A, a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det regulerast ein  
2B, gatebruksplan/utomhusplan for o\_T3 og P1. Tiltaka skal vere etablert eller sikra  
J2. etablert før utbygging kan skje.
- 9.2.7 2B. a. Ved regulering eller utbygging av delsonene 2B, skal det utarbeidast ein  
gatebruksplan/utomhusplan for U3. Tiltaka skal vere etablert eller sikra etablert  
før utbygging kan skje.
- 9.2.8 3A, a. Ved regulering av desse delsonene skal det også utarbeidast  
3B, gatebruksplan/utomhusplan for MG1 og MG2. Tiltaka skal vere etablert eller  
3C. sikra etablert før utbygging kan skje.
- b. Ved stenging av Dalvegen for biltrafikk, skal trafikk frå Skjærpeområdet leiast til  
Store Ring i regulert rundkjøring. Tiltaka skal vere etablert eller sikra etablert før  
utbygging kan skje.
- 9.2.9 3B. a. Ved regulering eller utbygging av delsonene 3B, skal det utarbeidast ein  
utomhusplan for U4 og takast stilling til areal mellom 3B og U4. Tiltaka skal vere  
etablert eller sikra etablert før utbygging kan skje.
- 9.2.10. 3C, a. Ved regulering av desse delsonene skal det også utarbeidast  
3D, gatebruksplan/utomhusplan for MG3, MG4 OG MG5. Tiltaka skal vere etablert  
3E, eller sikra etablert før utbygging kan skje.  
3F,  
3G
- 9.2.11 4A, a. Ved regulering eller utbygging av 4A - 4F + 1A, skal det regulerast eit  
4B, tverrsamband over jernbanen mellom U1 og U2. Tiltaka skal vere etablert eller  
4C, sikra etablert før utbygging kan skje.  
4D,  
4E,  
4F,  
1A.
- 9.2.12 4A. a. Ved regulering eller utbygging av desse delsonene skal det  
4B, regulerast/opparbeidast ein utomhusplan for U1 og U2. Tiltaka skal vere etablert  
4E, eller sikra etablert før utbygging kan skje.  
4F.

# Vedlegg

## Gjeldande arealplanar

Gjeldande kommuneplan 2014-2028 vart godkjend av kommunestyret 17. desember 2014. I tillegg gjeld følgjande reguleringsplanar for deler av sentrumsområda:

Plan nr.	Namn	Vedtak
1022	Nærbø sentrum sør	15.10.2001
997A	Nærbø sentrum	07.09.1989
997-2	Bragevegen	12.09.2013
997-1	Detaljregulering for områda B8-10, G4 og O3, Nærbø sentrum	23.10.2014
1087	Lyngvegen-Torggata, Nærbø	12.04.2007
1017	Nærbø sentrum nord	15.11.2001
997-3	Nærbø Allé	27.03.2014
1017-1	Delfelt B1	20.11.2001
1146	Rundkjøring Bernervegen	07.05.2015
1023	Nærbø gamle sentrum	14.12.2006
996B	Nærbø sentrum aust	08.10.1980
1067	Bernervegen 27	16.12.2004
1119B del 1	Områderegulering for Bjorhaug, Nærbø aust (del 1)	18.10.2012
999	Lunden	02.10.1986
1050	Krusemarka	10.09.2015
995B	Motland	18.12.1986
1129	Nærbø sentrum, meieritomta	19.06.2014





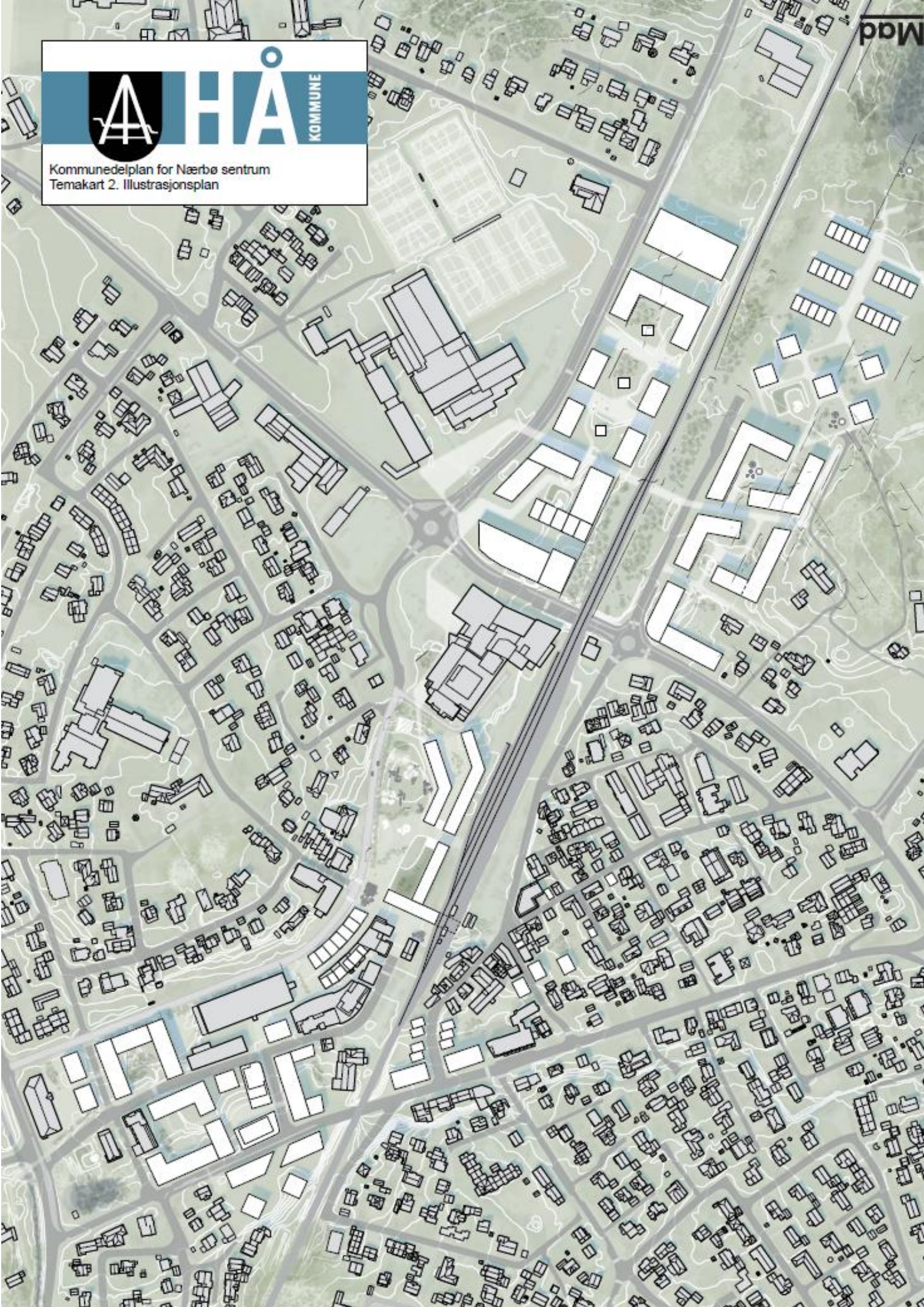
Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 1. Gjeldande reguleringsplanar







Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 2. Illustrasjonsplan

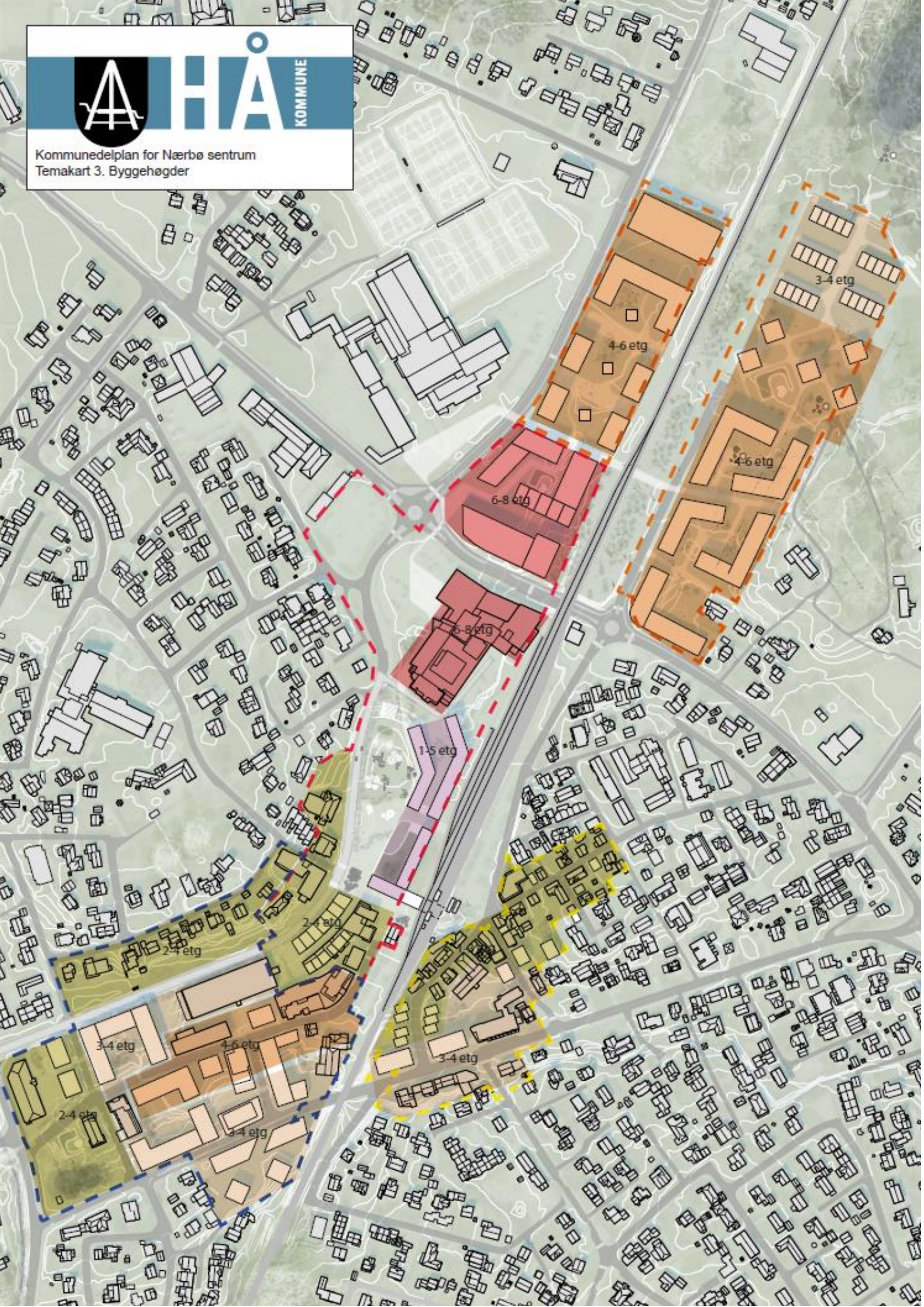




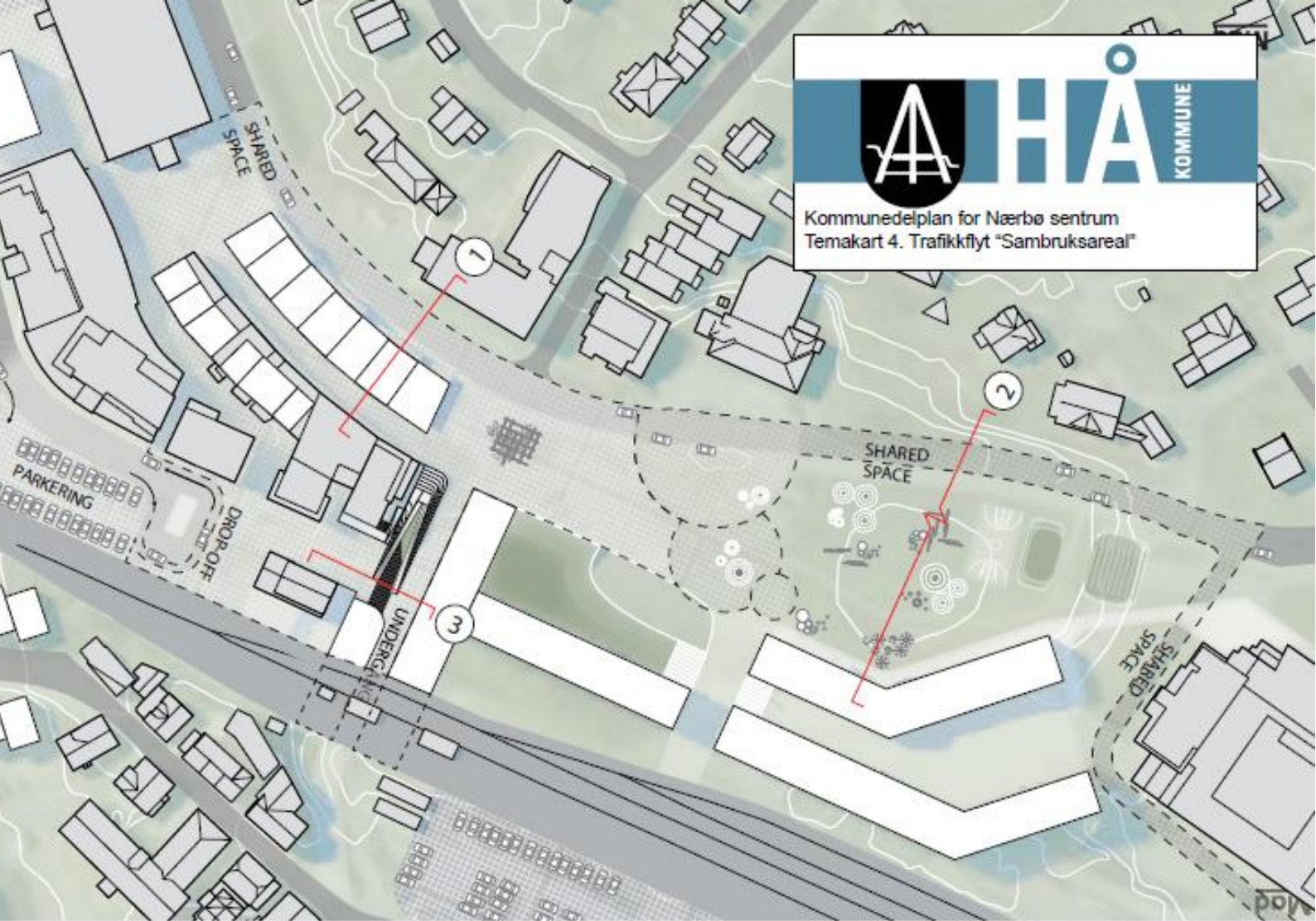


**HÅ** KOMMUNE

Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 3. Byggehøgder

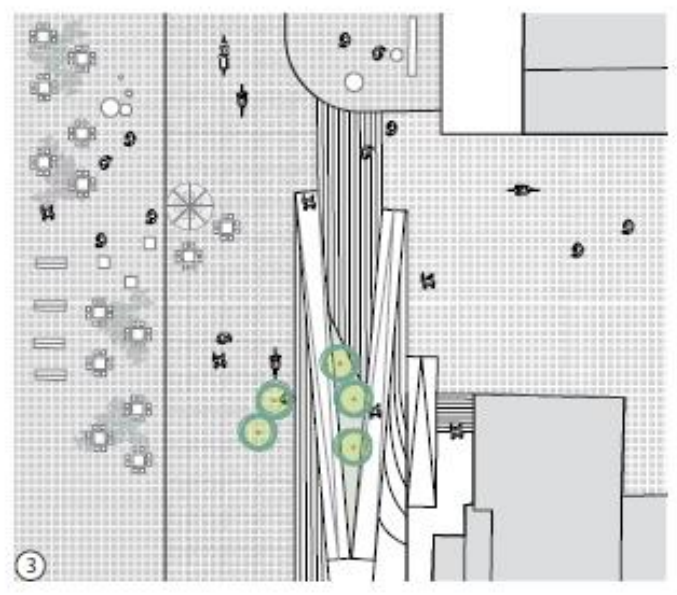
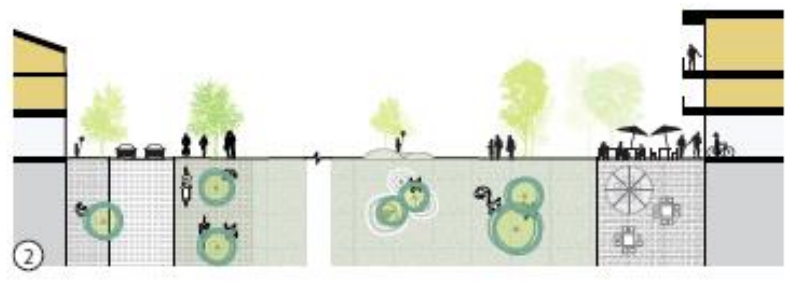
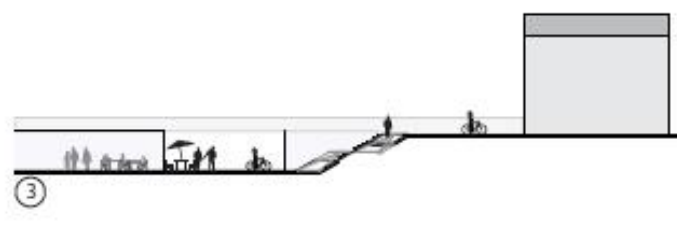






Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 4. Trafikkflyt "Sambruksareal"

Utsnitt 1 til 3







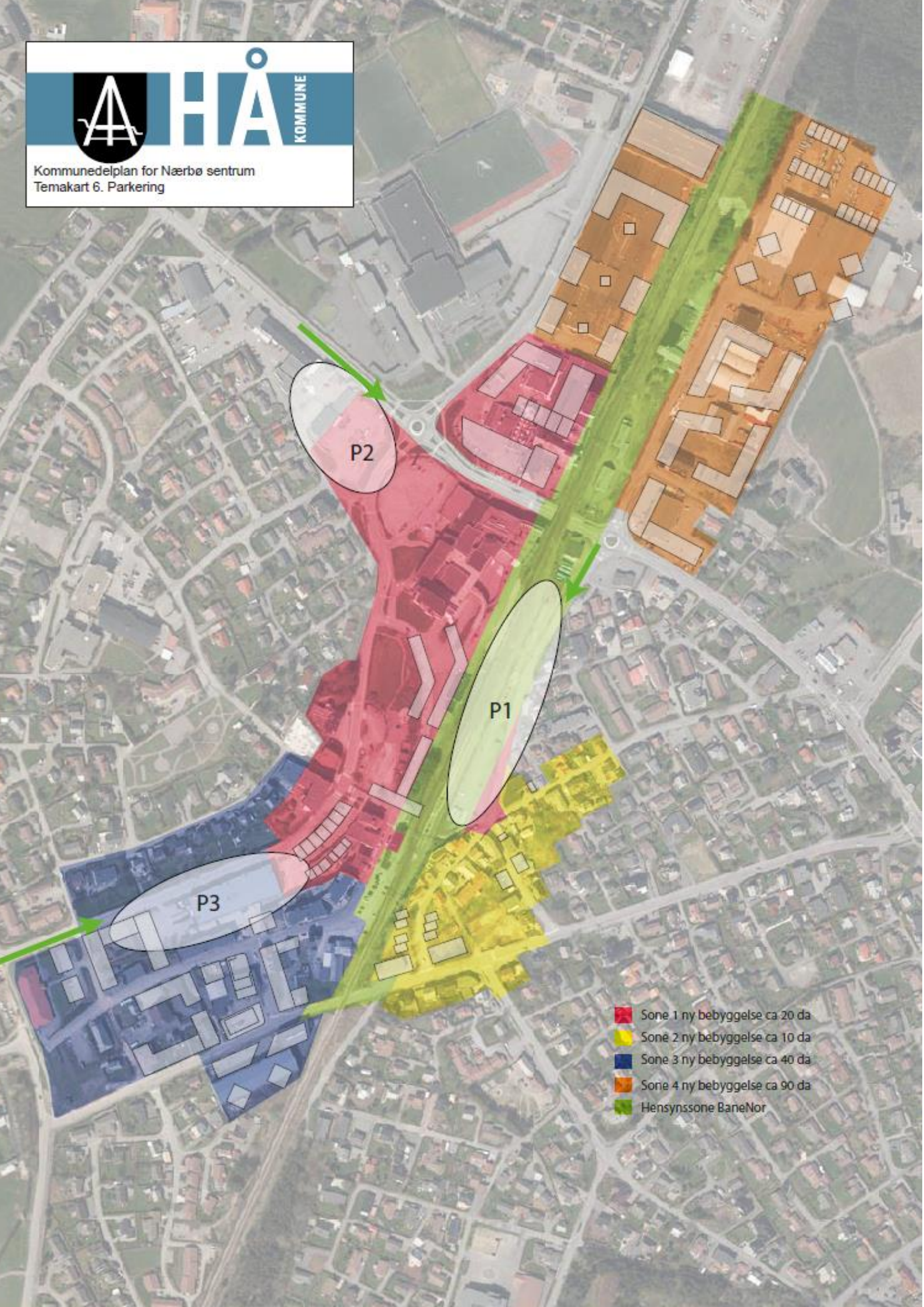
**HÅ**  
KOMMUNE

Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 5. Aktive fasadar



- Active fasadar
- Møteplassar
- Handlesenter





P2

P1

P3

-  Sone 1 ny bebyggelse ca 20 da
-  Sone 2 ny bebyggelse ca 10 da
-  Sone 3 ny bebyggelse ca 40 da
-  Sone 4 ny bebyggelse ca 90 da
-  Hensynssone BaneNor



## Vurdering

I kommuneplanen er det krav om minst ein parkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup> i alle bygg. Minst 50 prosent av parkeringsbehovet skal dekkast i underetasje, eventuelt gjennom frikjøp. Kommuneplan 2014-2028 seier også at deler av parkeringa i sentrumsområdet skal dekkast ved bygging av underjordiske anlegg. Kommuneplanen har andre krav til område utanfor sone 1, altså det som er definert som sentrum i kommuneplanen. Det er her vald å ta utgangspunkt i føresegner for sone 1 for heile området. Totalt vil det vere behov for 700 (+145) fleire parkeringsplassar totalt innanfor sonene sør for Bernervegen fram til alt er utbygd.

Sone	Daa nytt BRA	Eksisterande overflateparkering	Behov for nye parkeringsplassar
1.	20	ca. 350	200
2.	10	ca. 10	100
3.	40	ca. 175	400
4.	90		900

**P1 Område aust for stasjonen**

**P2 Område ved AMFI Nærbø**

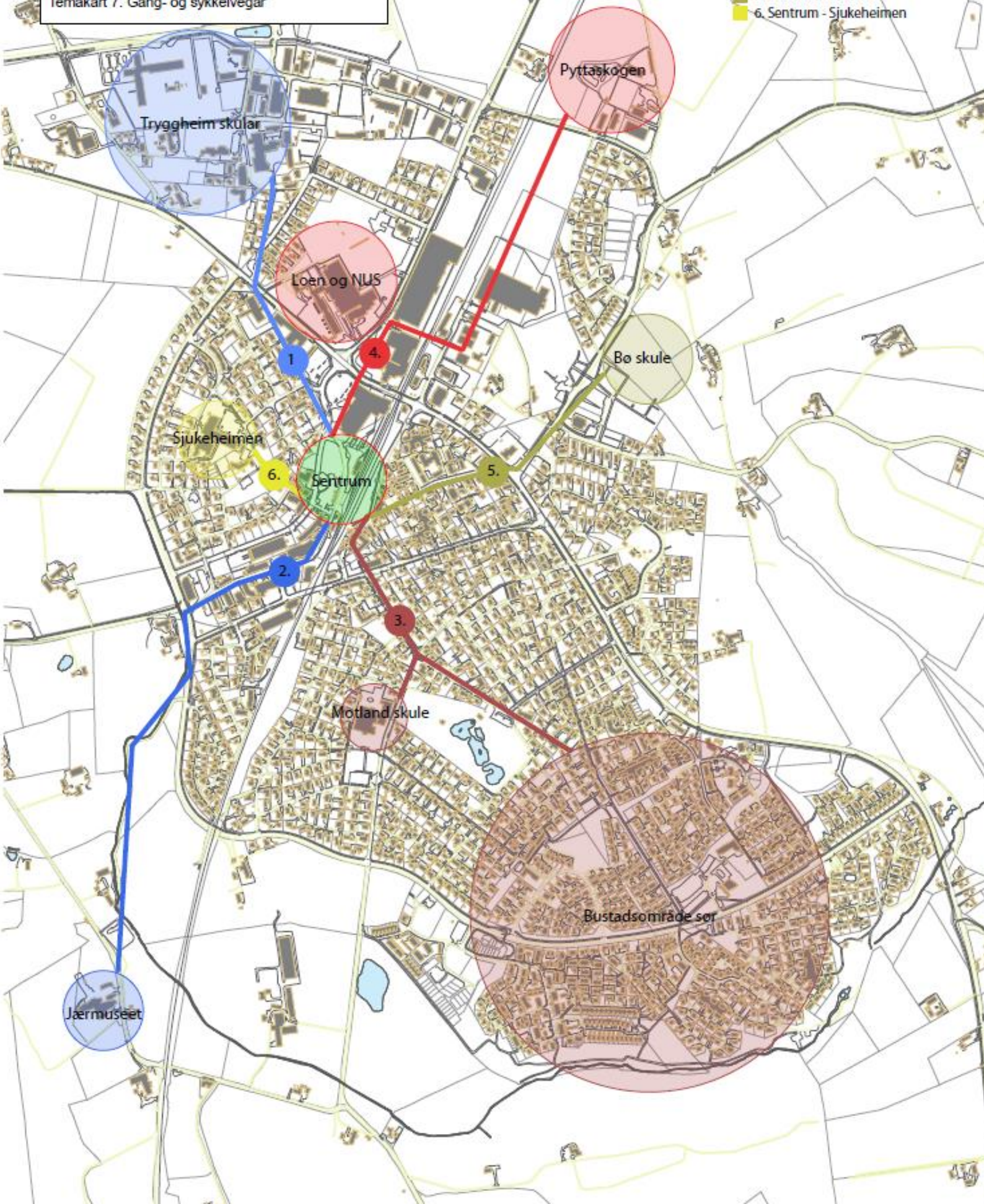
**P3 Område ved AMFI Torgsenteret/bibliotek**



Område	Dagens kapasitet	2. etasjars parkeringskjellar
P1	ca. 50	ca. 250
P2	ca. 90	ca. 350
P3	ca. 30	ca. 350



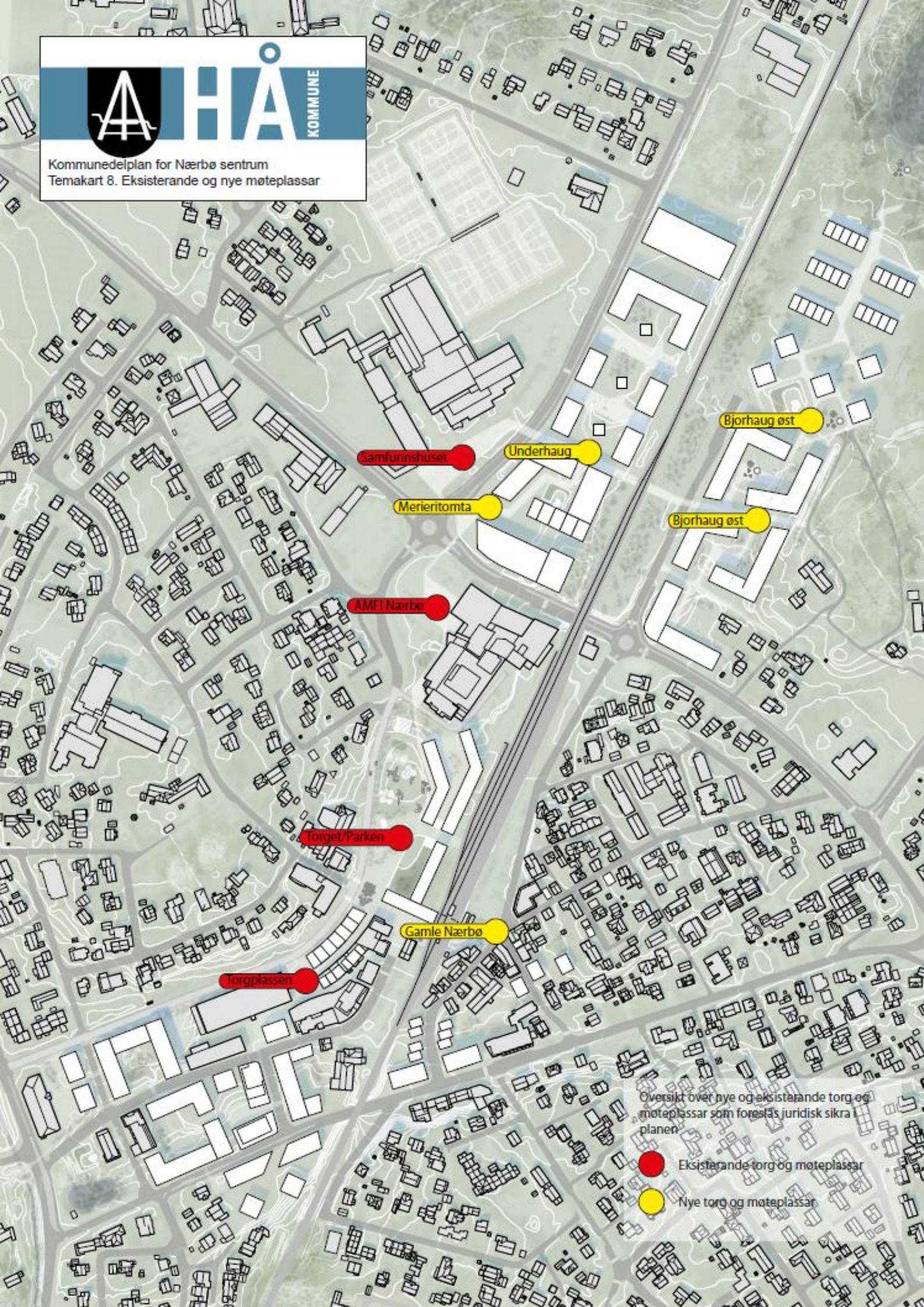
- 1. Sentrum - Tryggheim
- 2. Sentrum - Jærmuseet
- 3. Sentrum - Motland skule / Bustadsområde sør
- 4. Sentrum - Meieritomta / Loen / Pyttaskogen
- 5. Sentrum - Bø skule
- 6. Sentrum - Sjukeheimen







Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 8. Eksisterende og nye møteplassar



Samfunnshuset

Underhaug

Bjørhaug øst

Merieritomta

Bjørhaug øst

AMFI Nærbø

Torget/Parken

Gamle Nærbø


Torgplassen

Øversikt over nye og eksisterende torg og møteplassar som foreslås juridisk sikra planen

● Eksisterende torg og møteplassar

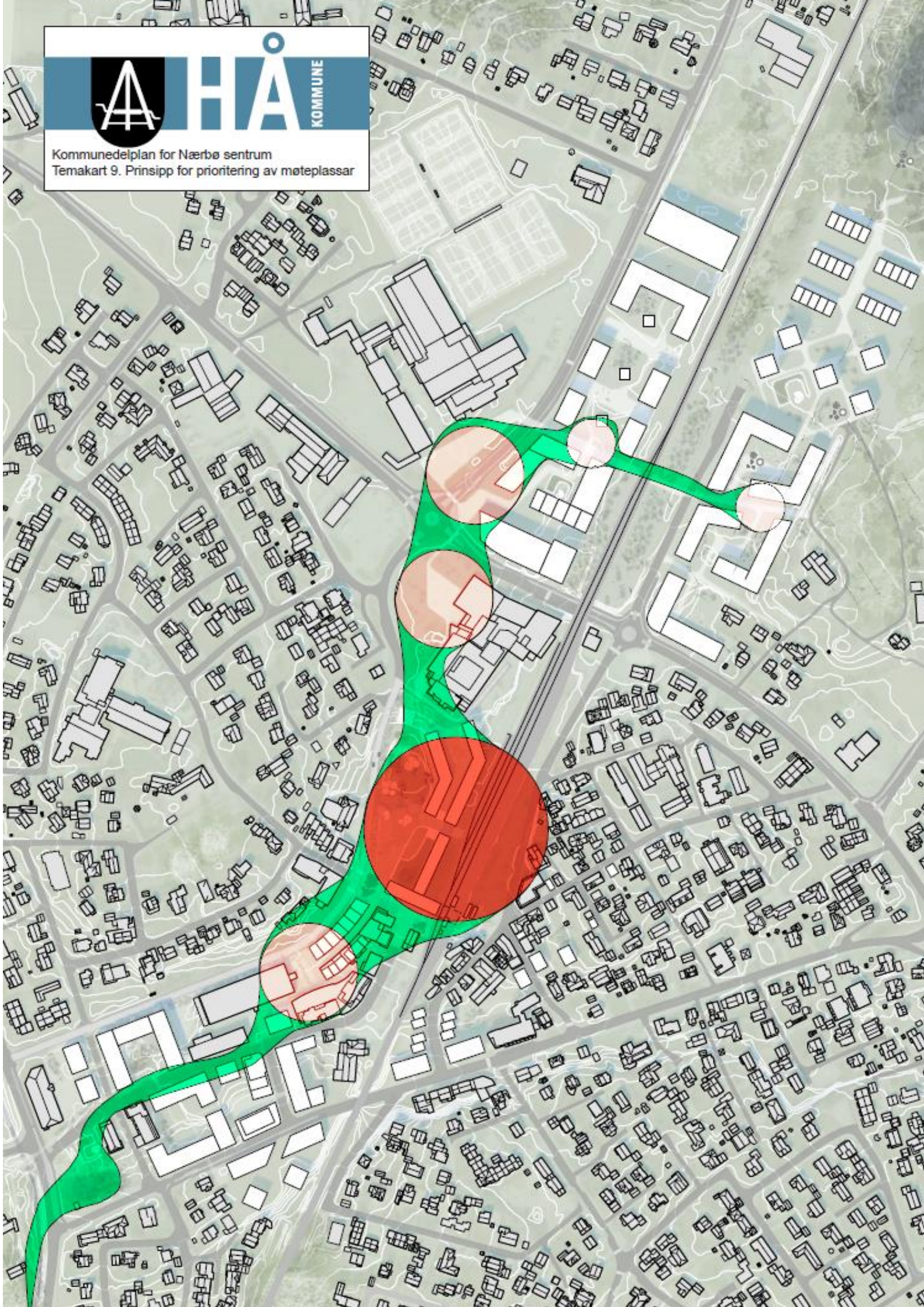
● Nye torg og møteplassar



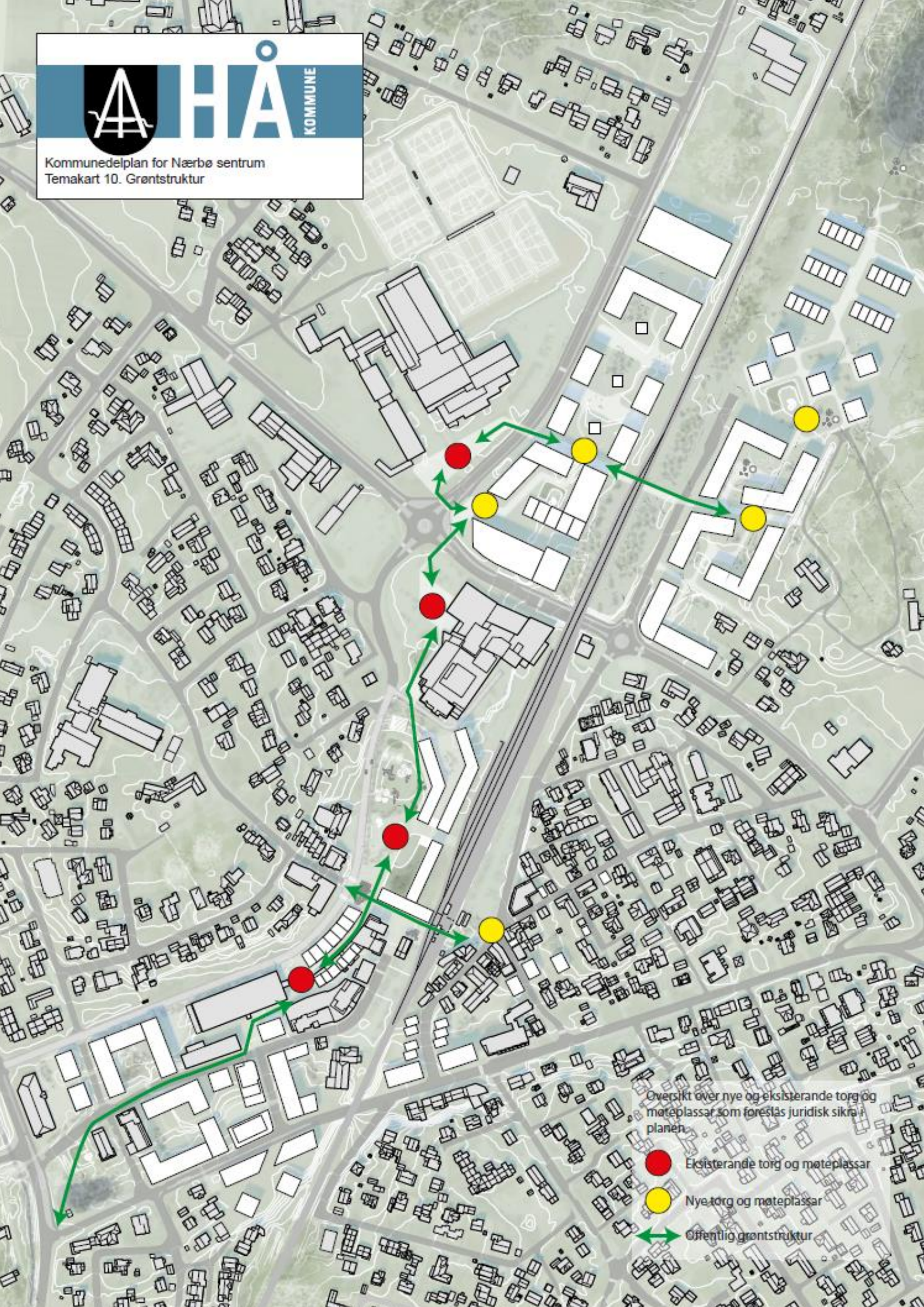


**ÅR**HUS  
KOMMUNE




Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 9. Prinsipp for prioritering av møteplassar







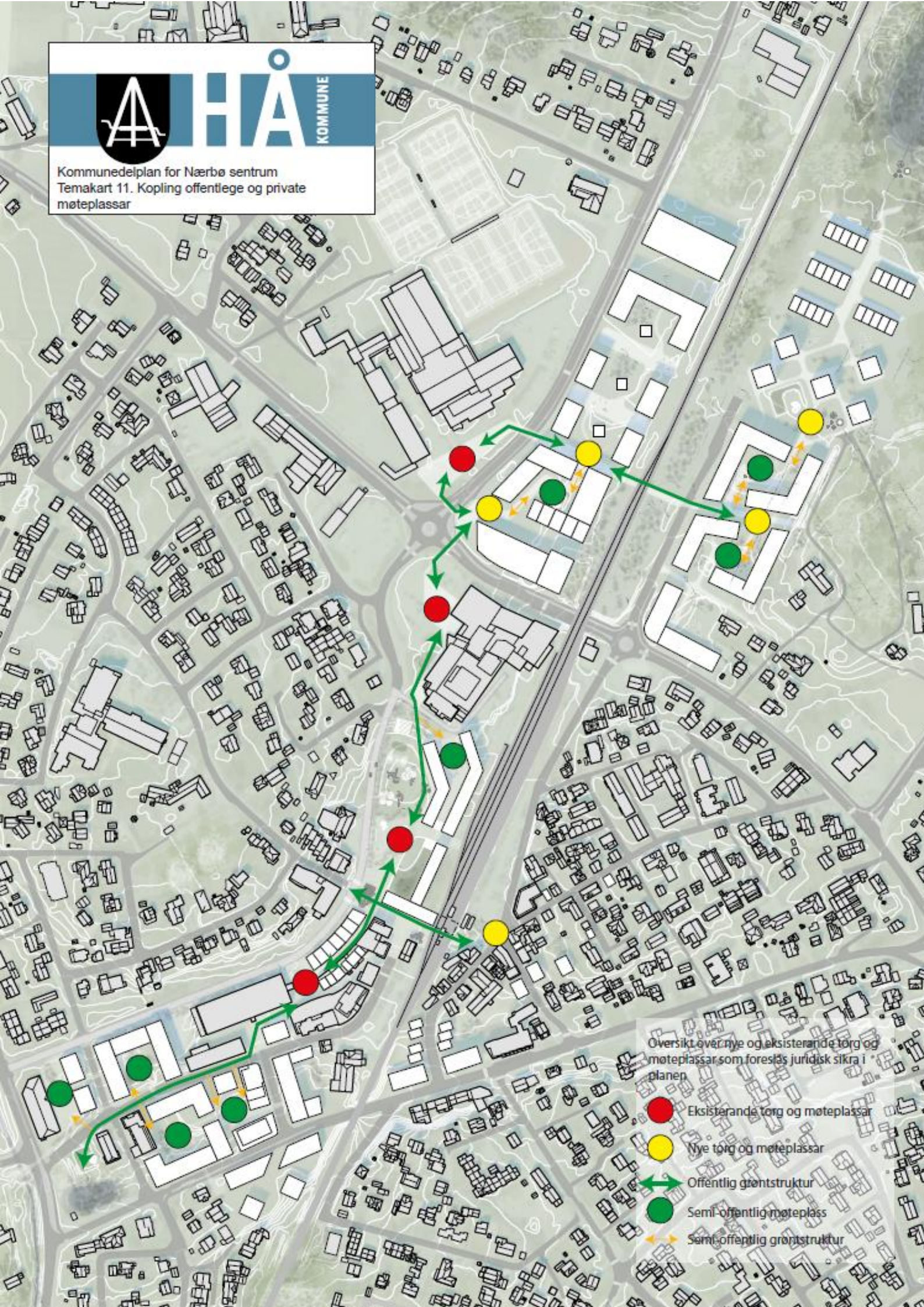
Øversikt over nye og eksisterende torg og møteplasser som foreslås juridisk sikret i planen.

-  Eksisterende torg og møteplasser
-  Nye torg og møteplasser
-  Offentlig grøntstruktur



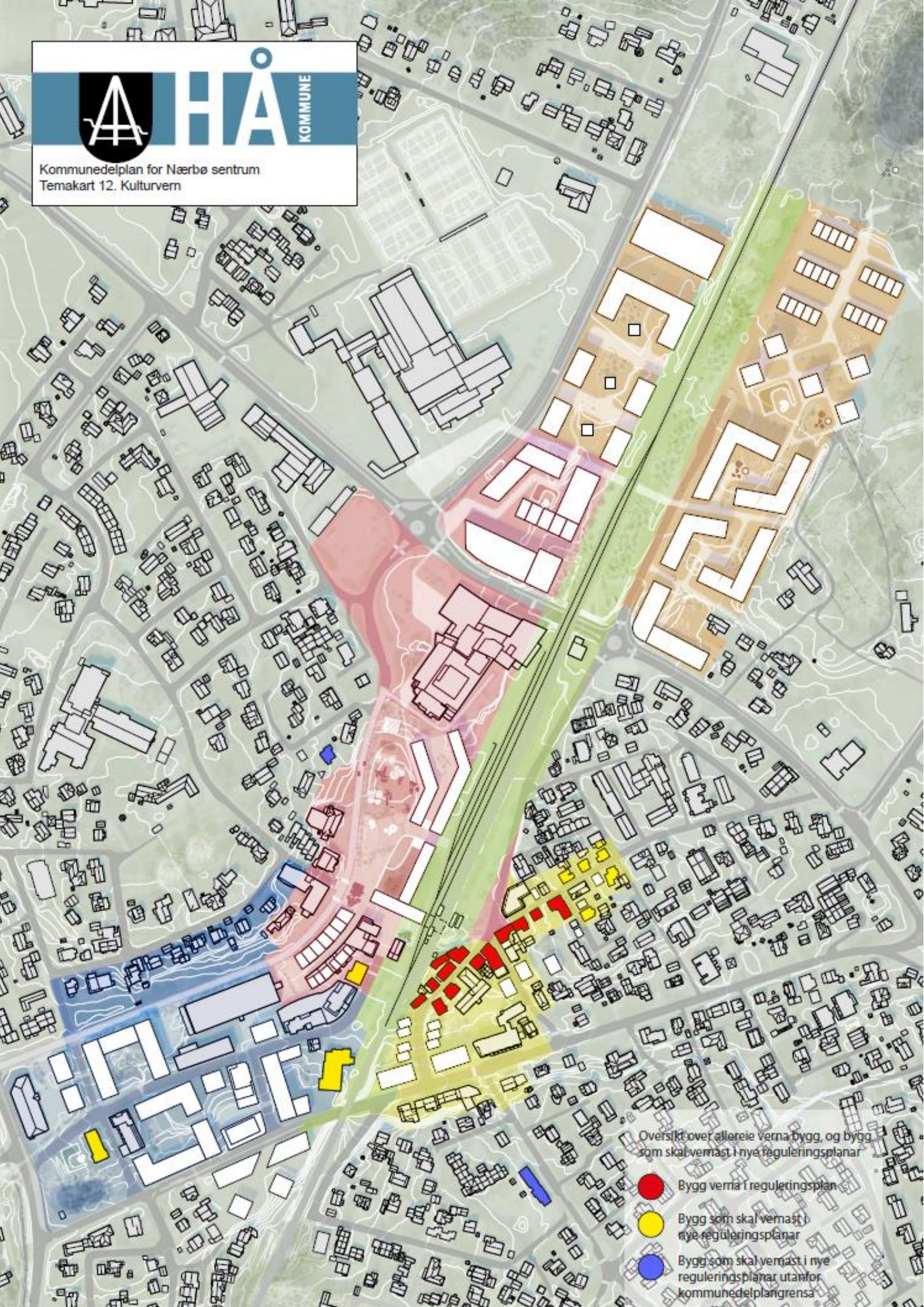


Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
 Temakart 11. Kopling offentlige og private møteplassar






- Oversikt over nye og eksisterende torg og møteplassar som foreslås juridisk sikra i planen
- Eksisterande torg og møteplassar
  - Nye torg og møteplassar
  - ↔ Offentlig grøntstruktur
  - Semi-offentlig møteplass
  - ↔ Semi-offentlig grøntstruktur





Oversikt over allerede verna bygg, og bygg som skal vernast i nye reguleringsplanar

-  Bygg verna i reguleringsplan
-  Bygg som skal vernast i nye reguleringsplanar
-  Bygg som skal vernast i nye reguleringsplanar utanfor kommunedelplangrensa



## Vurdering av individuelle historiske bygningar

Vurderinga av individuelle og historiske bygningar er gjort av kommunen si kulturavdeling.



Vurderinga er basert på nasjonale tilstandsgrader frå Riksantikvaren sitt registreringsskjema.

Tilstandsgrad:

1. Ingen tiltak nødvendig
2. Ordinært tiltaksbehov
3. Moderat tiltaksbehov
4. Betydeleg tiltaksbehov
5. Tapt/fjerna
6. Ukjent/ikkje registrert

## Bygdahus

G.nr/B.nr	Adresse	Byggeår	Funksjon	Regulering	Tilstand
22/6	Jadarvegen 6	1882/1910	Næring	Forretning/Bustad/Kontor	Ukjend



Dette er ein viktig bygning for Nærbø. Jadarvegen 6 var del av ein melkefabrikk langs jernbanelinja gjennom Jæren. Nærleiken til Heradshuset og Nærbøgata gir ein god arkitektonisk samanheng om skifte i byggestil frå slutten av 1800-talet til den nordlege modernistiske stilen i mellomkrigstida.

Faktisk er det ein logisk forbindelse mellom Underhaugs fabrikk og Jadarvegen 6 (Nærbø bygdahus): dei har begge vore meieri. Den lille bygningen ved sida av Underhaug fabrikk var tettstadens første meieri (1886-1906), flytta til Jadarvegen 6 (1906 - 1955). Bygningen brant ned i 1910, og blei erstatta av dagens bygning same året.

1910-bygningen har ein svært karakteristisk silhuett, i jugendstil, og er eit ekko av Jadarheim-kinoen (1924) vidare langs same vegen (Jadarvegen 32).

Viktigaste element

- Karakteristiske fasadar
- Skifertak
- Fortrinnsvis utskifting til originale vindauge

## Jadarheim

G.nr/B.nr	Adresse	Byggeår	Funksjon	Regulering	Tilstand
21/37	Jadarvegen 32	1924	Forsamlingshus	Offentleg bygning	3/4



Staden sin originale kino og forsamlingshus, Jadarheim, er i rimeleg god stand på grunn av vedlikehald og regelmessig bruk, nå som scene for Nærbo musikkorps. Bygningen er i stein og bygd i Jugendstil, og er den einaste offentlege bygningen i denne stilen i Hå kommune. Sjølv om mange av vindaugo er blitt mura igjen, er form og posisjon framleis synlig.

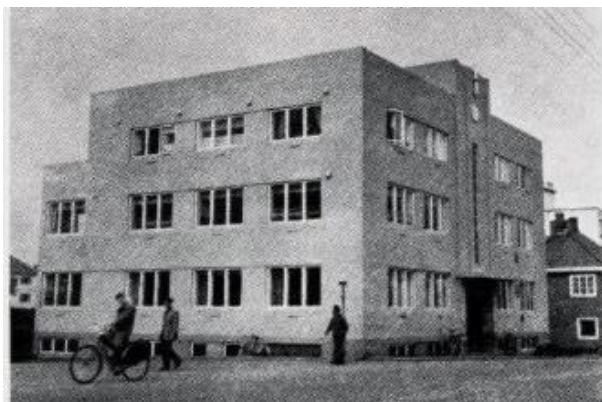
Bygningen er verd å ta vare på som ein representant for denne viktige europeiske arkitektoniske stilen. Den aktive bruken av huset som konsertstad, scene og forsamlingshus i lokalmiljøet er eit godt eksempel på at den beste form for bevaring er gjennom bruk. Nærområdet bør vidareutviklast som park og rekreasjonsområde. Å opne opp området med ein park vil resultere i ei betre forståing av denne symbolske bygningen, og vere ei god anerkjenning av aktivitetsnivået og historia som ligg i denne gamle bygningen.

### Viktigaste element

- Arkitektheikna Jugendstilbygning
- Behalde originale vindauge (helst gjenopne blenda vindauge)
- Skifertak
- Lister og profilar

## Heradshus

G.nr/B.nr	Adresse	Byggeår	Funksjon	Regulering	Tilstand
20/40	Jadarvegen 5	1939	Kontorbygg	Forretning/Bustad/Kontor	3/4



Det gamle rådhuset blei bygt i 1939 som midtpunkt for kommunen Nærbø. Hå kommune blei etablert i 1964 (ei samanslåing av tre kommunar) og rådhuset blei dermed overflødig. Det har fungert som kontor for ei rekke verksemder sidan. Den treetasjes rektangulære bygningen med uttalt sentral trappekolonne er eit utmerka eksempel på rein 'modernistisk' arkitektur, funkis, og var den mest sentrale bygningen i si tid. Rådhuset var ein stor og imponerende bygning i Nærbø på 1940-talet. Det viser til Nærbøs velstand og offentlege stoltheit i tida: "Her er plass til post, telefon, lensmann og sparebank utanom dei kommunale kontora. Det er òg god vaktmeisterbustad og heradstyresal, som og nyttast til andre samkomer" (frå "Norges bebyggelse" s.233 Nærbø).

Dessverre har denne bygningen mangla korrekt vedlikehald i fleire år, og står i fare for å gå inn i ein irreversibel nedgang. Bygningen har alvorlege problem med drenering frå det flate taket. Originale fotografi viser også den negative effekten av feil val ved utskifting av vindauge. Ei restaurering av denne bygningen vil gje besøkande med tog ein slåande vakker modernistisk fasade når dei kjem til Nærbø. Bygningen er eit flott eksempel på eit offentleg funksjonalistisk bygg frå 1930-talet, då modernismen sin funkisstil var rådande byggeskikk.

Viktigaste element:

- Offentleg symbolbygg
- Eksempel på funkisarkitektur
- Klassisk rein bygningskropp med rein gjennomtenkt symmetrisk form
- Vindauge må skiftast tilbake til opphavleg stil





Kommunedelplan for Nærbø sentrum  
Temakart 13. Flom og overvann





## Vurdering av tekniske utfordringar

Halvor Øverland si utgreiing for flaumtiltak i tettstaden Nærbø datert 15.mars.2016 ligg som bakgrunn for notatet frå kommunalteknikk. Me har nokre utfordringar i samband med infiltrasjon i grunnen, overvatn og flaumvatn.

### Grunnvasskjelda

1. Tine si grunnvasskjelde ligg under stort sett heile Nærbø. Over kjelda ligg det 2 tettesjikt, jf. Tine. Det første tettesjiktet mellom grunnvatn og kjelde ligg mellom kote 22 – 24, ifølge målingar utførde av Tine. .
2. Det betyr at ingen kjellarar bør koma lågare enn kote 24 inklusive fundamentering, utan at spesielle undersøkingar blir gjorde og eventuelle forholdsreglar tekne.
3. På same måten bør det ikkje tillatast bygt parkeringskjellarar med drencasfalt i botnen, men tette kjellarar utan avrenning til grunnvatnet.

### Overvatn og avløp til leidningsnett:

1. Eksisterande leidningsnett ligg slik at nye bygg ikkje kan ha avløp lågare enn frå golv på kote 24 nær Store Ring. Det vil seie minst 90 cm over topp innvendig hovudløp. Utgangspunktet er eit minimum og stig i takt med stigninga på leidningen oppover mot Torget og Bernervegen, og må derfor sjekkast for kvart bygg.
2. Eksisterande leidningar for overvatn følgjer ikkje Torggata og kan ikkje ligge slik dei ligg i dag, delvis under bygningar. (Torgsenteret). Dei må oppdimensjonerast og flyttast inn i Torggata før nye bygg blir reiste.
3. Endeleg traséløysing må avklarast i samband med plasseringa av bygg og tiltak som gjer det mogleg å få til ein korridor for leidningar frå Torggata og inn til området for tilkomst til P kjellaren under Coopbygget, sør for bygget. I prinsippet omtrent som i dag, kanskje med noko flytting og tilpassing av trasé.
4. Coop må skilje overvatn og kloakk til eksisterande og/eller nye leidningar.

### Moglege flaumtiltak:

1. Torggata vil måtte vere flaumveg for dalen innover, kanskje også for undergangen i Bernervegen (mellom Tine si gamle tomt og Coopbygget).
2. Leidningssystem og inntak av flaumvatn frå Bernervegen i undergangen ved Coop må detaljplanleggast og ein må vurdere kva som er den beste tekniske og økonomisk løysinga.
3. Torggata må seinkast ca. 1,5 m i krysset ved Store Ring og om lag opp til torget for å få jamt fall ned til Skjærpebekken.
4. Torggata bør byggast om til V profil i samband med sanering av eksisterande leidningar for å kunne transportere flaumvatn i vegbanen ned til Bøbekken.
5. Nedkjørsler til framtidige og også eksisterande garasjar under bakken må sjekkast slik at flaumvatn og overvatn ikkje renn dit i framtida.
6. I krysset Opstadvegen / Store Ring skulle Store Ring ha vore seinka om lag 1 m, men dette kan òg løysast med ein flaumkulvert under Store Ring, slik at flaumvatn frå Monterområdet kan renne over Tine sitt brunnområde ute med Store Ring, inn i flaumkanal og ut i Dalabekken /Skjærpebekken. Eit anna alternativ kan vere om dette kan løysast ved å styre flaumvatn frå Opstadvegen over Tine sitt brunnområde og over Store Ring nær Biblioteket i samband med seinking av Torggata / Store Ringkrysset.





