

## **Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten. Planen sendes tilbake til reguleringsarkitekten for ytterligere utredninger**

Dette notatet, opprinnelig datert 01.03.2022, ble oversendt fra plankontoret til forslagsstiller som oppfølging av politisk vedtak av 07.02.22. Notatet beskriver administrasjonens tolkning av vedtaket. Forslagsstillers kommentarer til de ulike punktene er merket med gult.

### **Innledning**

Kommunestyret behandlet plansaken i møte den 07.02.22, sak 005/22, og fattet følgende vedtak:

«Kommunestyret sender saken vedrørende Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten. gnr. 46 bnr. 572 mfl. Andre gangs behandling tilbake til kommunedirektøren.

*Kommunestyret ønsker en grundig saksbehandling av begge adkomstveier som sikrer bomiljøer og trafiksikkerhet, jmf. PTU sitt vedtak ved førstegangsbehandling.*

*Konsekvenser for folkehelse, klima og miljø innarbeides i saken.*

*Saken prioriteres og fremmes så snart som praktisk mulig.»*

I møte mellom forslagsstiller og administrasjon 17.06.2022 var administrasjonens tilbakemelding tema. Det ble i møte avklart at administrasjonen skiller mellom de punkter som skal besvares, og de som bør besvares.

*Dag Kjetil Tonheim påpekte at det er et skille mellom punktene avhengig av om de er fremstilt med «må» eller «bør». I dette skille ligger det en forventning om at de punkter som er formulert med «må» følges opp, mens de punkter som er formulert med «bør» er anbefalte tema. (referat fra møte 17.06.2022, revidert 04.07.2022)*

Med utgangspunkt i denne oppklaringen redegjøres det for hvordan kommuneadministrasjonens tilbakemelding datert 1.3.2022 er svart ut under det enkelte punkt. Det er lagt spesielt vekt på å svare ut de punkt som faller inn under kategorien «må».

**For at begge planalternativene skal være tilstrekkelig opplyst, trenger vi følgende utredninger mv. fra reguleringsarkitekten, jf. saksforelegget og vedtaket i Kommunestyret:**

#### **1. Planens konsekvenser for folkehelsen**

Blant de momentene som bør omtales her er:

- A) Bokvalitet
- B) Nærmiljø
- C) Universell utforming
- D) Fysisk aktivitet
- E) Sykkelparkering

Vi viser bl.a. til Meld.St. 19 (2018-2019) «Folkehelsemeldinga – Gode liv i eit trygt samfunn»

Trafiksikkerhet for myke trafikanter omtales i egen rapport, se punkt 7 nedenfor.

**Punktene over svares ut i punkt 5 og 5.1**

#### **2. Planens konsekvenser for klima**

Blant de momentene som bør omtales her er:

- A) Hvor mange ekstra kjøremeter hver kjøretur til og fra boligblokka vil medføre fram til

hhv. krysset Jernbaneveien / Kjerjanesveien og krysset Jernbaneveien / Bøckmans gate, sammenlignet med kjøreavstanden til de samme kryssene ved atkomst via Vågsgaten (planalternativ 2) og hvor stort «klimaavtrykk» den økte kjørelengden vil medføre årlig.

- B) Hvor stort vil forventet CO<sub>2</sub>-ekvivalenter utslipp bli som følge av anleggs- og byggeprosjektet? Se bl.a. «Bygg- og anleggssektorens klimagassutslipp» fra Asplan Viak AS i 2019.
- C) Hvordan fortetting nær sentrum vil påvirke klima, sammenlignet med at et tilsvarende antall boliger bygges andre steder i kommunen.

Punkt 2A antydes en forskjell i kjørelengde i de to alternativene. Etter en nærmere vurdering ser vi at kjørelengden lokalt avhenger av målpunkt og hvor biltrafikken kommer fra. Prosjektet legger opp til en reisemiddeldreining i tråd med kommuneplanens mål om økt sykkel og gange. Dette er nærmere omtalt under punkt 5, «klima». Vi har valgt å ikke gå i dybden på punktene 2A og 2B da det er omfattende å beregne klimaavtrykk og forventet CO<sub>2</sub>-ekvivalent utslipp og det vil være stor usikkerhet knyttet til vurderingene. Den lokale belastningen som følge av anleggsgjennomføring er beskrevet i 4 *Anleggstrafikk og gjennomføring*.

### 3. Planens konsekvenser for miljø

Blant de konsekvensene som bør omtales er:

- A) Støy
- B) Støv
- C) Luftforurensning

Punktene over er nærmere beskrevet i punkt 5 om *Miljø, rystelser og støv i anleggsfasen*

### 4. En detaljert plan for omfang og organisering av trafikken i forbindelse med anlegg og bygging, helt fra Jernbaneveien til byggeplassen. Herunder evt. behov for å stenge deler av Jernbaneveien i forbindelse med transport av materialer mv.

Planen må bl.a. inneholde:

- A) Forventet antall lastebillass e.l. med masser som skal transporteres ut av byggeområdet
- B) Forventet antall lastebillass e.l. med bygningsmaterialer som skal transporteres inn til byggeområdet
- C) Forventet trafikk til og fra byggeplassen som ikke er tungtrafikk (bygg- og anleggsarbeidere, varelevering mv.)
- D) Hvilken kjørerute til / fra Jernbaneveien eller Bøckmans gate som transportene som er beskrevet i punkt 4A og 4B skal benytte
- E) Evt. behov for å levere bygningsmaterialer fra lastebiler e.l. som er plassert på Jernbaneveien og de konsekvensene det evt. får for trafikkavviklingen på venne veggen
- F) Om det blir mulighet for de kjøretøyene som er omtalt i pkt. 4A og 4B til å snu på byggeplassen eller om de må rygge i nordre del av Humlestadgaten enten på vei til eller fra byggeplassen
- G) Vil det være mulig for vogntog eller semitrailere til å kjøre inn og ut fra byggeplassen, eller blir det begrensninger i kjøretøyenes lengde?
- H) Hvor skal «riggplassen» for bygningsarbeidene plasseres, samt hvor skal bygningsarbeidernes firmabiler stå i arbeidstiden?

Punktene over svares ut i punkt 4 om *Anleggstrafikk og gjennomføring*.

Punkt B og C etterspør tall som er vanskelig å si noe om i denne fasen. Blant annet er det ikke tatt stilling til materialvalg på nåværende tidspunkt. Vi har derfor angitt antall biler i makstimen i de ulike

fasene. Sammen med anslått varighet på anleggsperioden gir disse tallene en god indikasjon på den lokale trafikkbelastningen i makstimen for de ulike fasene. Punkt E er ikke aktuelt.

Bestemmelsen § 4.5 «Før anleggsarbeider kan starte skal det utarbeides plan for anleggstrafikk til og fra området. Planen skal godkjennes av Eigersund kommune» videreføres. Det vil dermed bli krav om å etablere en mer detaljert plan i neste fase.

#### Kommentar:

I reguleringsbestemmelsene for planalternativ 1 (atkomst via Humlestadgaten) har reguleringsarkitekten selv lagt inn følgende rekkefølgebestemmelse:

*4.5 Før anleggsarbeider kan starte skal det utarbeides plan for anleggstrafikk til og fra området. Planen skal godkjennes av Eigersund kommune.*

Denne bestemmelsen har ligget inne i dokumentet siden den 16.05.19.

Dersom bestemmelsen blir vedtatt, vil tiltakshaver måtte utarbeide denne planen før anleggsarbeidene kan starte. Nå krever vi at planen skal foreligge før reguleringsplanen skal vedtas.

Det er sjelden at politikerne får seg forelagt reguleringsplaner der man skal velge mellom to så vidt forskjellige løsninger som det er i denne saken. F.eks. på Eigerøy skole var det klart at skolen skulle bygges uten at det var ulike alternativer for atkomst i anleggsfasen. I Humlestad-saken er anleggstrafikken en viktig del av beslutningsgrunnlaget og det vil etter kommunens vurdering være nødvendig at Kommunestyret kjenner til hvordan anleggstrafikken vil bli løst – og omfanget av denne – når vedtaket fattes. I en klagesak vil klager kunne hevde at saken ikke var tilstrekkelig opplyst dersom denne utredningen ikke foreligger når vedtaket blir fattet. Det kan føre til at klageorganet (Statsforvalteren) kommer til at det er en saksbehandlingsfeil at dette ikke var avklart og kjent på vedtakstidspunktet og at dette kan ga innvirket bestemmende på vedtakets innhold og dermed oppheve vedtaket, jf. forvaltningsloven § 42.

#### **5. En detaljert plan som viser hvilke tiltak som kan gjøres i krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien for å bedre framkommeligheten i dette krysset samt i andre kritiske kryss**

Planen må minst vise:

- A) Hvilke kjøretøytyper som kan benytte dagens vegger, helt fra Jernbaneveien og Bøckmans gate, og særlig i krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien, uten å måtte foreta rygging i kryssene
- B) Illustrasjoner med sporingskurver for ulike kjøretøytyper i de kritiske kryssene
- C) Hvilke utvidelser mv. av kjørebanelen som er mulig å få til i krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien og hvilke konsekvenser disse endringene evt. får for omgivelsene og for bedring av framkommeligheten for store kjøretøyer i dette krysset
- D) Dagens vegstandard på de aktuelle vegene sammenlignet med «Vegnorm Sør-Rogaland»

Punktene over svares ut i punkt 4 om *Anleggstrafikk og gjennomføring.*

Punkt D ber om en klassifisering av dagens vegger i området sammenlignet med «vegnorm Sør-Rogaland». Det er gjennomført befarings- og testkjøring i de aktuelle gatene, en klassifisering av eksisterende gater og veier vil ikke påvirke konklusjonene i notatet, dette er derfor ikke gjennomført.

#### **6. En uavhengig fagkyndig trafiksikkerhetsanalyse for myke trafikanter i bygge- og anleggsfasen og etterpå**

Analysen må minst inneholde:

- A) Beskrivelse av trafikkforholdene på de aktuelle vegene for myke trafikanter i dag (fortau, gangfelt mv.)
- B) Med utgangspunkt i bl.a. planen i punkt 4 ovenfor må det gjennomføres en analyse for hvordan trafikken som genereres i bygge- og anleggsfasen og etter at boligblokka er tatt i bruk vil påvirke trafiksikkerheten for myke trafikanter på strekningen fra

05.12.2022

boligblokka via Humlestadgaten og Haføyveien helt fram til Jernbaneveien i nord og Bøckmans gate i sør

C) Nødvendige trafikksikkerhetstiltak må beskrives

Punktene over er nærmere beskrevet i punkt 2.1 *Gatenettet*, punkt 3 *Trafikksikkerhetsvurderinger* og 3.1 *Eventuelle andre tiltak*.

## **7. En analyse av hva det reduserte parkeringskravet vil medføre for parkering i Humlestadgaten og nærliggende gater og vegger**

Planen må mist vise:

- A) Hvor mange parkeringsplasser beboerne i boligblokka forventes å ha behov for til eget bruk og til gjesteparkering
- B) Hvilke parkeringsplasser som er tilgjengelige innen en 200 m gangavstand fra inngangen til boligblokka
- C) Om det kan forventes at beboerne i boligblokka og deres besøkende vil benytte nærliggende vegger og gater til parkering («fremmedparkering»)

Punktene over svares ut i punkt 6 *Vurdering av parkeringsbehov*.

### **Geotekniske undersøkelser**

Når det gjelder behovet for geotekniske undersøkelser i nordre del av Humlestad-gaten (fra krysset med Haføyveien) så vil kommunedirektøren legge det inn som en rekkefølgebestemmelse for reguleringsplanalternativ 1 før planforslagene kommer til ny behandling i Planteknisk utvalg. Det vil av den grunn ikke bli krav om en slik undersøkelse før den nye behandlingen i Planteknisk utvalg.

### **Utredningene kan sees i sammenheng**

Reguleringsarkitekten står fritt til å vurdere om noen av de ovenstående syv hovedpunktene kan sees sammen. De er viktig at alle hovedpunktene og underpunktene besvares.

### **Kostnader forbundet med utredningene mv.**

Vår vurdering er at planen er sendt tilbake til tiltakshaver ettersom alternativ 1 ikke tidligere er tilstrekkelig utredet. Det er av den grunn tiltakshaver som må dekke kostnadene som er forbundet med de etterspurte utredningene mv.

### **Tidlig kontakt med plankontoret**

Vi ber om at de som skal utarbeide disse rapportene mv. tidlig tar kontakt med plankontoret for å diskutere opplegg og gjennomføring av oppdraget.

Dersom reguleringsarkitekten vurderer at det er behov for det, må de ovenstående punktene også omhandle alternativ 2.