

---

## PLANBESKRIVELSE

---

Detaljregulering for Humlestadgaten, gnr 46 bnr 572 m. fl. – plan  
19460001-01  
Eigersund kommune



Kunde: SV Betong

Prosjekt: Detaljregulering Humlestadgaten, gnr 46 bnr  
572 m. fl. – plan 19460001-01

Prosjektnummer: 3320

Rev.: 16

10.12.2021

## Sammendrag:

Detaljreguleringsplanen legger til rette for utbygging av 28 leiligheter i boligblokk/leilighetsbebyggelse.

Leilighetene etableres med parkeringskjeller, samt lekeplass og uteoppholdsareal.

Siden planområdet er sentrumsnært er det foreslått en relativt høy utnyttelse i tråd med overordnede føringer om å bygge tett i sentrumsområder og områder med god kollektivtilgjengelighet. Det er foreslått leiligheter i varierende størrelser som tilrettelegger for en boligmiks med unge, eldre, enslige, par og små og større familier.

Det fremlegges to alternativer til regulering:

- Alternativ 1: Atkomst via Humlestadgaten og TG i blokkbebyggelse er plassert 2,05 m høyere enn alternativ 2.
- Alternativ 2: Atkomst for beboere fra Vågsgaten, gjester og renovasjon fra Humlestadgaten. TG i blokkbebyggelse er plassert 2,05 m lavere enn alternativ 1.
- Tabell nedenfor viser høyde for begge alternativer

	Alt. 1	Alt 2.	Forskjell i høyde
TGB2	+17,55	+15,50	2,05 m
Maks. bebyggelse	+34,00	+33,00	1,00 m
TGB1	+14,00	+12,50	1,50 m
Maks. bebyggelse	+17,55	+16,00	1,55 m

Alternativene er beskrevet mer i detalj i planbeskrivelsen.

**Utbygger har et sterkt ønske om å regulere alternativ 1.**

## Rapporteringsstatus:

- Endelig  
 Oversendelse for kommentar  
 Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Eline Netland	EN
Kontrollert av:	Sign.:
Harald Brynlund-LIMA	HB
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Marie Brolev	Sven Olav Jensen

## Revisjonshistorikk:

1	16.05.2019	Justeringer etter første innlevering	SHA	EE
2	14.06.2019	Justeringer etter nye tilbakemeldinger	EN	SHA
3	26.08.2019	Justeringer etter nye tilbakemeldinger	MB	SHA
4	24.09.2019	Justeringer etter nye tilbakemeldinger	MB	SHA
5	28.04.2020	Justeringer etter behandling	MB	SHA

6	30.06.2020	Justeringer etter vedtak	MB	HØ
7	21.07.2020	Justeringer etter vedtak	MB	HØ
8	21.08.2020	Justeringer etter vedtak	MB	HØ
9	16.02.2021	Justeringer etter merknader fra offentlig høring (1.gangs behandling)	MB	HB
10	28.06.2021	Justert etter merknad fra fylkeskommunen	HØ	
11	05.07.2021	Justert etter merknad fra fylkeskommunen	HØ	
12	06.07.2021	Endre datonummerering for vedlegg	HØ	
13	15.09.2021	Mindre justeringer etter merknad	HØ	
14	28.10.2021	Mindre justeringer etter merknad	HØ	
15	25.11.2021	Mindre justeringer etter tilbakemeldinger	HØ	
16	10.12.2021	Revidere dato på vedlegg, endring kap. 3.6	HØ	
Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av

## Innholdsfortegnelse

1	Arealoppgave .....	6
2	Bakgrunn .....	7
2.1	Hensikten med planen .....	7
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold.....	7
2.3	Krav om konsekvensutredning?.....	7
3	Planprosessen.....	8
3.1	Varsel om oppstart .....	8
3.2	Varsel om utvidet varslingsgrense .....	9
3.3	Førstegangsbehandling .....	9
3.4	Offentlig høring etter 1.gangsbehandling.....	9
3.5	Endringer i planforslaget som følge av vedtaket.....	11
3.6	Endringer i planforslaget som følge av merknader fra offentlig høring.....	11
3.7	Planstatus.....	15
3.8	Gjeldende reguleringsplaner .....	17
3.9	Tilgrensende planer .....	17
4	Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold.....	18
4.1	Beliggenhet og avgrensning.....	18
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....	18
4.3	Stedets karakter .....	19
4.4	Landskap.....	19
4.5	Kulturminner og kulturmiljø .....	20
4.6	Biologisk mangfold .....	20
4.7	Sosial infrastruktur .....	21
4.8	Trafikk.....	22
4.9	Barn og unges interesser .....	22
4.10	Teknisk infrastruktur, eksisterende .....	22
4.11	Forurensning .....	23
4.12	Støy .....	23
4.13	Grunnforhold .....	24
4.14	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	25
5	Beskrivelse av planforslaget .....	26
5.1	Formål .....	26
5.2	Reguleringsformål/ arealregnskap .....	26
5.3	Boligtypologi og utforming .....	27
5.4	Uteoppholdsareal .....	28
5.5	Trafikkløsning .....	29
5.6	Universell utforming .....	31

5.7	Plan for vann- og avløp og tilknytting til offentlig nett .....	31
5.8	Plan for renovasjon .....	31
5.9	Avbøtende tiltak/løsninger som følge av ROS-analyse .....	32
5.10	Rekkefølgekrav og gjennomføring .....	32
6	Virkning av planforslaget .....	33
6.1	Overordnede planer .....	33
6.2	Konsekvenser for landskap og stedets karakter .....	33
6.3	Boligkvalitet .....	33
6.4	Rekreasjonsinteresser og uteområder .....	34
6.5	Sosial infrastruktur .....	34
6.6	Konsekvenser for trafikkforhold .....	35
6.7	Berørte eiendommer .....	36
6.8	Konsekvenser for barn og unges interesser .....	36
6.9	Konsekvenser for universell utforming .....	36
6.10	Overordnede tekniske forskrifter .....	37
6.11	ROS-analyse .....	37

## Vedlegg

1. Plankart:
  - a. Alt. 1: datert 18.03.21 (VN1) og 28.10.21 (VN2).
  - b. Alt. 2: datert 18.03.21 (VN1) og 28.10.21 (VN2)
2. Bestemmelser:
  - a. Alt. 1, datert 06.12.2021
  - b. Alt. 2, datert 24.11.2021
3. ROS-analyse, datert 25.11.2021
4. Sinus støyrapport, datert 24.11.2016
5. Tegningshefte, datert 03.18.2021
6. Notat med oppsummering av innkomne merknader til planoppstart, datert 31.10.2019
7. Notat med oppsummering av innkomne merknader ved utvidet plangrense, datert 19.08.2020
8. Notat med oppsummering av innkomne merknader høringsperioden, datert 02.11.2021
9. Notat oppsummering av innkomne merknader begrenset høring, datert 02.11.2021
10. Trafikkvurdering for alternativ 2, datert 12.11.2020
11. Skredfarekartlegging, datert 19.03.2021 og 01.11.2021
12. Illustrasjoner som viser utforming av kryss Jernbaneveien x Vågsgaten, datert 14.09.2021 og 07.02.2021

# 1 Arealoppgave

Nøkkelopplysninger			
<b>Gnr/bnr.</b>	46/572 m.fl.		
<b>Forslagsstiller</b>	SV Betong		
<b>Planen er utarbeidet av</b>	Sweco og Juul Frost Arkitekter AS		
<b>Konsulenter</b>	Arkitekt	Arkitektur og utforming	Juul Frost Arkitekter AS
	Rådgivende ingeniør arealplanlegging	Planforslag, ROS-analyse	Sweco Norge AS
<b>Planområdets størrelse*</b>	Regulert areal (nivå 2): Alternativ 1: ca. 4,5 daa Alternativ 2: ca. 5,7 daa		
<b>Hovedformål</b>	Boenheter i leilighetsbebyggelse		
<b>Antall boenheter</b>	28		
<b>Krav om KU</b>	Nei		
<b>Kunngjøringer</b>	Varsel om planoppstart	01.08.2016	

\*Alternativ 1 har atkomst via Humlestadgaten, alternativ 2 har atkomst via Våggaten.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for 28 boenheter i leilighetsbebyggelse på Hafsøy, Eigersund kommune. Det fremlegges to alternative planforslag til behandling.

Alternativ 1 regulerer atkomst via Humlestadgaten for beboere, gjester og renovasjon/utrykning.

Alternativ 2 regulerer atkomst via Vågsgaten for beboere, mens gjester og renovasjon har atkomst som i alternativ 1 via Humlestadgaten.

Utbygger ønsker at alternativ 1 blir den foretrukne løsningen.

### 2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller er SV Betong. Planarbeidet utføres av Sweco Norge AS i samarbeid med arkitektkontoret Juul Frost Arkitekter AS.

Planområdet berører direkte følgende gårds- og bruksnummer:

Gnr./Bnr.	Adresse/Eier	Merknad
46/594	Humblestadgaten 29/ Alf Sverre Feyling Andersen	Direkte berørt av planforslaget
46/572	Jernbaneveien 19/ Torbjørn Akre	Direkte berørt av planforslaget
46/571	Jernbaneveien 19/ Torbjørn Akre	Direkte berørt av planforslaget
46/436	Humblestadgaten 27/ Gunnar Iversen & Kirsten Aurdal	Direkte berørt av planforslaget
46/210	Vågsgaten 4A/B, 6A/B	Direkte berørt, men kun i alternativ 2
46/406	Veigrunn Humlestadgaten	Humblestadgaten
46/928	Veigrunn Jernbaneveien	Direkte berørt av planforslaget
46/588	Veigrunn Vågsgaten	Direkte berørt, men kun i alternativ 2
46/125	Markveien 4B	Tilstøtende planforslaget

### 2.3 Krav om konsekvensutredning?

Det er blitt vurdert av plankonsulent at planforslaget ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger. I det følgende er en kort redegjørelse for den vurderingen som er blitt gjort:

§2 i forskriften:

Detaljplanen utløser ikke direkte krav om konsekvensutredning etter § 2, vedlegg I.

§ 3 i forskriften:

Detaljplanen utløser ikke krav om konsekvensutredning etter § 3, vedlegg II og III.

Som det fremgår over er det vurdert at planen ikke medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det utløses dermed ikke krav til konsekvensutredning i henhold til FOR-2017-06-21-854, §§ 2-4.



## 3 Planprosessen

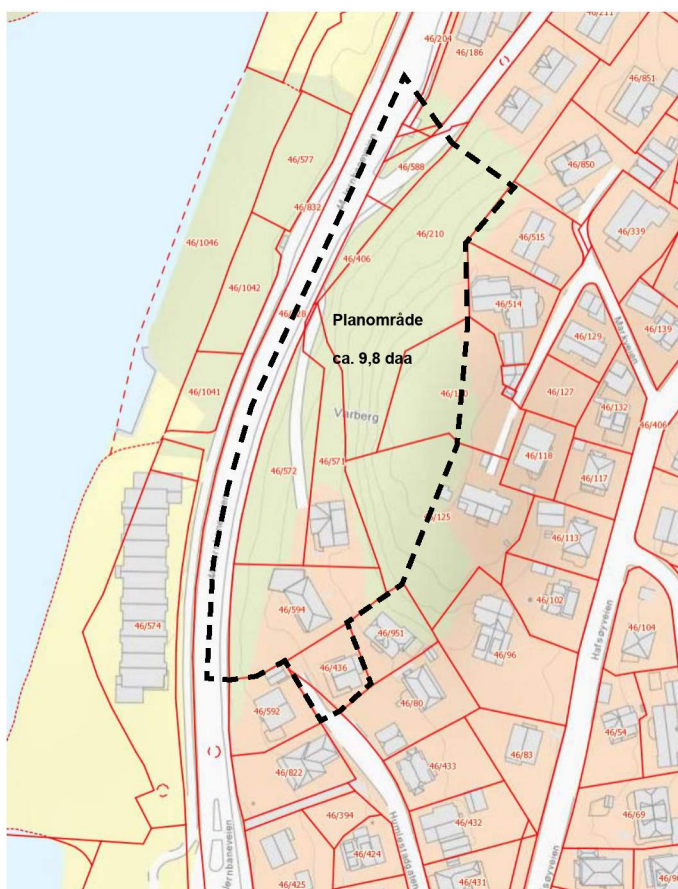
Oppstartsmøte med kommunen ble avholdt den 09.03.2016.

### 3.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i Dalane Tidende, på Eigersund kommunes og Juul Frost Arkitekters hjemmeside, og med brev til berørte høringsinstanser og berørte grunneiere den 01.08.2016. Frist for merknader ble satt til den 07.09.2016. Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 7 uttalelser, disse er kommentert i vedlegg 6.

Kort oppsummert omhandler merknadene som kom inn et ønske om vektlegging på bygningenes arkitektoniske utforming og tilpasning i terrenget og til eksisterende bebyggelse. Det påpekes viktigheten av gode uteoppholdsareal for barn, unge og voksne, og fokus på trafiksikkerhet for fotgjengere og syklister.

Atkomst for beboerne er vurdert i to alternativ. Det er i varslet skrevet at «Resterende eiendommer er tatt med ettersom det i planarbeidet skal det avklares om mulighet for atkomst fra Vågsgaten til planområdet». Denne løsningen har blitt vurdert til teknisk gjennomførbar, men det er ikke oppnådd enighet mellom partene når det gjelder kjøp av grunn. Det fremmes derfor to alternative planforslag med atkomst i, alternativ 1 via Humlestadgaten og alternativ 2 via Vågsgaten.



Figur 3-1: Varslet plangrense.



## 3.2 Varsel om utvidet varslingsgrense

Den 10.03.2020 ble et varsel om utvidet varslingsgrense sent ut til berørte grunneiere etter politisk behandling. Frist for merknader ble satt til den 07.04.2020. Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 4 uttalelser, hvorav 1 er fra grunneiere og andre rettighetshavere, disse er kommentert i vedlegg 7.

Kort oppsummert omhandler merknadene som kom inn atkomstløsningene i henhold til alternativ 1 og 2. Det menes at alternativ 2 er den beste løsning, da alternativ 1 med atkomst via Humlestadgaten vil skape utrygge og trafikale utfordringer.

## 3.3 Førstegangsbehandling

Planen ble førstegangsbehandlet i Planteknisk Utvalg 22.06.2020. Vedtak:

*Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten, gnr. 46, bnr. 572 m.fl., både alt 1 og alt 2, med bestemmelser datert den 29.04.20, plankart datert den 29.04.20 (Nivå 1) og den 29.04.20 (Nivå 2), planbeskrivelse datert den 28.04.20 samt tilhørende tegningsmappe datert den 01.10.19 legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring med følgende endringer:*

*Alternativ 1:*

*I reguleringsbestemmelsene:*

*Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – parkering 15.2 endres til:*

*Det skal tilrettelegges for max 1 parkeringsplass per boenhet i et felles parkeringsanlegg plassert under bebyggelsen, hvorav 5 % av parkeringsplassene skal være HC plasser.*

*Det skal opparbeides minimum 2 sykkelparkeringsplasser pr boenhet. Minimum halvparten av sykkelparkeringene skal være overbygget eller plasseres i parkeringskjeller.*

*Det skal opparbeides 2 stk utvendige HC- plasser som skal benyttes som gjesteparkering. All annen gjesteparkering skal foregå på offentlige Parkeringsplasser.*

*Tillegg i paragraf 4 rekkefølgebestemmelser*

*Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest, skal fortau i Humlestadgaten være etablert.*

*Nytt punkt - rassikring:*

*Før igangsettingstillatelse innvilges, skal det utarbeides en rapport som omhandler rasfaren. Eventuelle tiltak må sikres.*

*Endring i kart:*

*Før plan sendes ut på høring, skal plankart justeres der det vises fortau fra trapp ned til sentrum (Jernbaneveien) og frem til omsøkt prosjekt*

*Vedtaket fattes med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-10, jf. § 12-11.*

## 3.4 Offentlig høring og begrenset høring

Planforslaget ble sendt på høring 08.09.2020 – 20.10.2020. Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 20 merknader, disse er kommentert i vedlegg 8.

Planforslaget ble sendt på begrenset høring 08.07.2021. Årsaken til begrenset høring var at fylkeskommunen fremmet innsigelse til alternativ 2, som viser adkomst via Vågsgaten. Fylkeskommunen hadde fortsatt noen kommentarer til løsningen i den begrensede høringen. Oppdaterte plandokumenter ble derfor sendt på ny til fylkeskommunen (16.09.21) med spørsmål om å trekke innsigelsen.

Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 9 merknader (hvor 3 merknader omhandler korrespondanse med fylkeskommunen). Merknadene er oppsummert og kommentert i vedlegg 9.

### **3.4.1 Innsigelse fylkeskommune 26.01.21, 31.05.21, 02.09.21 og 07.10.21**

Fylkeskommunen forespurte om tillegg til trafikkvurderingen som analyserte trafikken for atkomst via Vågsgaten/Jernbaneveien. Det ble godkjent en 3 ukers frist for gjennomgang av denne ved tilsendelse fra forslagsstiller. D. 19.11.2020 ble tillegg til trafikkvurdering tilsendt fylkeskommunen. Fylkeskommunen fikk godkjent utsettelse av tilbakemelding. Fylkeskommunen valgte å ta spørsmålet om trafikkvurdering opp til Fylkesutvalget møte d. 26.01.2021.

Vedtak fra Fylkeskommunen:

*Rogaland fylkeskommune fremmer innsigelse til alternativ 2 slik planforslaget foreligger. Før vi kan ta endelig stilling til dette alternativet må det gjøres nærmere utredninger. Innsigelsen kan frafalles dersom det fremlegges et planforslag som er dimensjonert iht. gjeldende tekniske krav og som er mulig å realisere sett ut ifra planområdets topografi.*

Etterfølgende hadde Eigersund kommune og Fylkeskommunen møte d. 12. februar, hvor innsigelsen ble diskutert. Resultatet av møtet var at kommunen utarbeider et notat i tillegg til trafikkvurderinger, som vil oppfylle ønsket fra fylkeskommunen d. 15.10.20.

Fylkeskommunen sendte over ny merknad 31.05.2021, hvor det vises til et møte mellom kommunen og fylkeskommunen 19.05.2021 hvor kommunen presenterte et trafikknotat. Fylkeskommunen aksepterer forslag til løsning beskrevet i trafikknotatet. Dette under forutsetning av at revidert planforslag sendes på høring. Veiformålene i reguleringskartet alternativ 2 skal dimensjoneres iht. kravene i gjeldende håndbøker og det skal dokumenteres at planforslaget er teknisk gjennomførbart. Avkjørselen til planområdet mot fv. 44 må utformes som et kryss iht. håndbok N100 kapittel D.1.4. Det er ikke krav om dråpeøy, men av hensyn til de myke trafikantene som skal krysse avkjørselen anbefaler vi at en dråpeøy reguleres inn.

Planforslag – alternativ 2 er oppdatert i tråd med innspill fra fylkeskommunen. Krysset mellom Jernbaneveien x Vågsgaten er foreslått endret for å oppfylle krav i N100. Det er vedheftet en C1 tegning som viser utformingen av krysset med tilhørende profiltegning. I tillegg er det vedheftet en illustrasjon som viser sporingskurver. Det er lagt til grunn at lastebil skal kunne kjøre fra Jernbaneveien og inn Vågsgaten og Humlestadgaten, dette blir en oppgradering av krysset da dette ikke er mulig i dag. Lastebil fra Jernbaneveien inn Humlestadgaten er primært tiltenkt brannbil/utrykningskjøretøy. Det er videre tatt utgangspunkt i at dagens løsning med venstresving-forbud fra Jernbanegaten inn Vågsgaten videreføres.

Bestemmelsene er i tillegg oppdatert med rekkefølgekrav (§ 4.1) om opparbeidelse av kryss mellom Jernbaneveien x Vågsgaten med tilhørende fortau før igangsettelsestillatelse. Rekkefølgekrav om opparbeidelse av infrastrukturtiltak § 4.2 er presisert, for å tydeliggjør hva som skal opparbeides av gangveier, renovasjon og parkering.

Fylkeskommunen sendte ny merknad 02.09.2021, med forslag til justeringer på plankart og bestemmelser i krysset mellom Jernbaneveien x Vågsgaten. I tillegg ble det påpekt at det burde utarbeides lengdeprofil fra senterlinjen i fv. 44 og innover Vågsgaten. Planforslaget er justert i tråd med innspillene.

Fylkeskommunen trakk innsigelsen til alternativ 2 i merknad datert 07.10.21.

### 3.5 Endringer i planforslaget som følge av vedtaket i planteknisk Utvalg 22.06.2020

#### På bakgrunn av vedtaket er følgende endringer utført i plankartet for alternativ 1:

- Det er regulert inn fortau med bredde 2,3 m langs Humlestadgaten fra omsøkt prosjekt og til trapp ned til sentrum, O\_SF2. Veibredden på Humlestadgaten er dermed redusert fra 5,5 meter til 3,2 m. Det er stilt krav i bestemmelsene om at fortauet skal etableres med ikke-avvisende kantstein. Planområdet utvides hvor fortau opparbeides til førnevnte trapp ned til Jernbaneveien.
- Vendehammeren endres fra f\_P1 til o\_V1 og inngår i offentlig vende plass for Humlestadgaten.
- Det er regulert 2 HC-plasser på bakken. Størrelsen på HC-parkeringsplassen er endret til 4,5 x 5 m iht. anbefaler i Sintef Byggforsk. Resterende gjesteplasser utgår på bakken.
- Blågrønnstrukturen endres fra f\_GV til f\_blaugrønnstruktur.
- Atkomst-pil til parkeringskjelleren er tilføyet.

#### På bakgrunn av vedtaket er følgende endringer utført i bestemmelsene for alternativ 1:

- § 13 samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – parkering er endret til:
  - Det skal tilrettelegges for max 1 parkeringsplass per boenhet i et felles parkeringsanlegg plassert under bebyggelsen, hvorav 5 % av parkeringsplassene skal være HC-plasser.
  - Det skal opparbeides minimum 2 sykkel-parkeringsplasser pr. boenhet. Minimum halvparten av sykkel-parkeringene skal være overbygget eller plassert i parkeringskjeller.
  - Det skal opparbeides 2 stk utvendige HC-plasser som skal benyttes som gjesteparkering. All annen gjesteparkering skal foregå på offentlig parkeringsplasser.
- § 4.2 tilføyes: Før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest, skal fortau i Humlestadgaten være etablert.
- Det ble innarbeidet et krav om utarbeidelse av rasvurdering før igangsettingstillatelse før høring. Som følge av merknad fra NVE ble det utarbeidet supplerende rasvurdering slik at hele området er vurdert i forbindelse med planprosessen. Bestemmelsene ang. ras er deretter oppdatert iht. rasvurderingene.
- § 11 samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – veg og fortau suppleres med følgende på bakgrunn av endringen som er utført i plankartet:
  - O\_V1 skal opparbeides med 3,2 m bredde med ikke-avvisende kantstein til o\_SF2.
- § 13.1 er endret fra f\_P1 til o\_V1 da det i samråd med kommunen er kommet frem til at det er ønskelig å legge til rette for vendehammer som følge av at parkeringsplassen er redusert.

## 3.6 Endringer i planforslaget som følge av merknader i høringsperioden

I etterkant av høringsperiodene er det foretatt noen mindre justeringer av planforslaget.

Endringer for alternativ 1 og 2:

- Ytterligere nedtrapping av bygget er tilføyet både i den sørlige og nordlige del av bygget. Dette gir en bedre tilpassing til terreng og virkningen av bygget i området er forbedret. Soldiagrammer er oppdatert etter ny nedtrapping.
- Svalgang på byggets østside og bakside tilføyes. Fra svalgang er det adgang til boenhetene.
- For å optimalisere nedtrapping samt endring til svalgang endres BRA. BRA av bygget endres fra 2300 m<sup>2</sup> til 2500 m<sup>2</sup>. BTA endres fra 3030 m<sup>2</sup> til 3136 m<sup>2</sup>.
- Det stilles krav til sammenheng mellom lekeplass og oppholdsareal for å skape et samlet uteoppholdsareal.
- Det er utarbeidet tillegg til trafikkvurdering fra 12.11.2020. Deler av denne er innarbeidet i planbeskrivelsen.
- Soldiagrammer er oppdatert i henhold til de endret nedtrappinger.
- Parkeringsdekningen i alternativ 1 er oppdatert iht. vedtak. Parkeringsdekningen i alternativ 2 er redusert med 0,2 parkeringsplasser per boenhet som følge av justeringer på bygget etter høringsperioden, samt tilrettelegging for gangforbindelse og trapp utvendig for å sikre bedre kobling mellom parkering og uteområdet.
- Det er utarbeidet supplerende rasvurdering.

### 3.6.1 Endringer i plankart

#### Alternativ 1:

##### Nivå 1, under grunnen:

- Mindre justering av f\_GV2.

##### Nivå 2, på grunnen:

- Trappen som skaper forbindelse mellom gjesteparkering og uteoppholdsarealet flyttes. Betegnelsen for trappen endres fra o\_GV2 til o\_GV3. Renovasjonsanlegg, f\_RE1, HC-parkering og parkeringsplassen, o\_V1, er justert som følge av dette.
- Gjennomgang og adgang til B1 sikres med en gangvei (o\_GV4) ved siden av trappen.
- Hensynssone fra ras og skredfare er justert iht. supplerende rasvurdering.

#### Alternativ 2:

##### Nivå 1, under grunnen:

- Gangveien (f\_GV2) til B1 utvides, da trappen flyttes og B1 reduseres.

##### Nivå 2, på grunnen:

- Utformingen av kryss mellom Vågsgaten og Jernbaneveien er endret.
- Hensynssone fra ras og skredfare er justert iht. supplerende rasvurdering.

- Trappen som skaper forbindelse mellom gjesteparkering og uteoppholdsarealet flyttes. Betegnelsen for trappen endres fra o\_GV2 til o\_GV3. Renovasjonsanlegg, f\_RE1, HC-parkering og parkeringsplassen, o\_V1, er justert som følge av dette. Adgang til parkeringskjelleren sikres på siden av bygget (o\_GV5).
- Innretningen i kjelleren er endret, som resulterer i en reduksjon av 3 parkeringsplasser i parkeringskjelleren. Da trappen flyttes reduseres gjesteparkeringsplassene med 3 på bakken. Parkeringsdekningen reduseres med 0,2.

### 3.6.2 Endringer i bestemmelsene

#### Alternativ 1:

- Endret § 3.2 rasfare: «Planområdet er utsatt for steinsprang. For å sikre området mot ras- og skredfare skal rekkefølgekrav 4.6 og 4.7 utføres».
- Tilføyes: § 4.6: «Sikringstiltak må gjennomføres før oppstart av grunnarbeid i områdene med løsningsannsynlighet >1/5000, iht. rasvurderinger utarbeidet av Procon datert 03.04.20 og 01.11.21. Aktuelle sikringstiltak er rensk eller bolting av blokkene. Tekniske planer for tiltaket skal godkjennes av Eigersund kommune».
- Tilføyes: § 4.7: «Det skal utføres ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter ferdig utsprenning. Fagligperson må vurdere skjæringsstabilitet og evt. sikringstiltak etter rensk».
- § 5.4 suppleres med følgende: «Sammen med søknad om rammetillatelse skal følgende dokumentasjon for støyforhold og nødvendige avbøtende tiltak (støyskjerm/fasadetiltak).
- § 5.9 tilføyes: «Svalgang tillates utkraget over byggegrense mot øst».
- § 7.1 er endret. Maks BRA økes fra 2 300 m<sup>2</sup> til 2500 m<sup>2</sup>.
- §10.2 tilføyes: «Lekeplass må etableres i sammenheng med felles uteoppholdsareal».
- § 11.1 endres til: «Opparbeiding av gangveg/gangareal skal utføres etter tekniske planer godkjent av ansvarlig myndighet».
- §13.2 er supplert med nye gangveier.

#### Alternativ 2:

- Endret § 3.2 rasfare: «Planområdet er utsatt for steinsprang. For å sikre området mot ras- og skredfare skal rekkefølgekrav 4.6 og 4.7 utføres».
- Tilføyes § 4.2: «Kryss mellom Jernbaneveien og Vågsgaten, o\_V1, med tilhørende fortau o\_SF1 og o\_SF3, skal være opparbeidet før igangsettingstillatelse for arbeider i området B2 kan gis».
- Tilføyes § 4.3: «f\_GV1, f\_GV3, f\_GV4, f\_GV5, f\_P1 og f\_RE skal være ferdigstilt før brukstillatelse eller ferdigattest for nye boenheter gis. Planer og utførelse skal godkjennes av vegeier.
- Tilføyes: § 4.7: «Sikringstiltak må gjennomføres før oppstart av grunnarbeid i områdene med løsningsannsynlighet >1/5000, iht. rasvurderinger utarbeidet av Procon datert 03.04.20 og 01.11.21. Aktuelle sikringstiltak er rensk eller bolting av blokkene. Tekniske planer for tiltaket skal godkjennes av Eigersund kommune».
- Tilføyes: § 4.8: «Det skal utføres ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter ferdig utsprenning. Fagligperson må vurdere skjæringsstabilitet og evt. sikringstiltak etter rensk».

- Tilføyes § 4.9: «Når krysset via Vågsgaten etableres må bergmassen i skråningsfoten fra Jernbaneveien og opp til oversiden av innkjøringsveien fjernes».
- Tilføyes § 4.10: «Det skal utarbeides tegningsgrunnlag i tråd med håndbok R700 for alle tiltak som berører fv.44. Tegningsgrunnlaget skal oversendes vegmyndighetene for gjennomsyn».
- Tilføyes § 4.11: «Det skal utarbeides gjennomføringsavtale med vegmyndigheten for alle tiltak som berører fv. 44. Avtale for gjennomføring skal være inngått før byggestart».
- § 5.4 suppleres med følgende: «Sammen med søknad om rammetillatelse skal følgende dokumentasjon for støyforhold og nødvendige avbøtende tiltak (støyskjerm/fasadetiltak).
- § 5.9 tilføyes: «Svalgang tillates utkraget over byggegrense mot øst».
- § 7.1 er endret. Maks Bra er økt fra 2300 m<sup>2</sup> BRA til 2455 m<sup>2</sup> BRA.
- §10.2 tilføyes: «Lekeplass må etableres i sammenheng med felles uteoppholdsareal».
- §13.2 er supplert med nye gangveier.
- §15.2 er endret. Antall parkeringsplasser er redusert fra 1,5 til 1,3 parkeringsplass per boenhet. Etter høringsperioden er det gjort noen justeringer på bygget, samt tilrettelegging for gangforbindelse og trapp utvendig for å sikre bedre kobling mellom parkering og uteområdet. Dette har medført en reduksjon i antall parkeringsplasser.



## 3.7 Planstatus

### 3.7.1 Overordnede planer

Plandokumentet berører ikke nasjonale plandokumenter. Likevel ligger nasjonale og rikspolitiske retningslinjer til grunn for planleggingen i området:

- **Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging**  
RPR for areal- og transportplanlegging har bl.a. som mål å sikre at arealplanleggingen legger til rette for en arealdisponering som bygger opp rundt kollektivnettet, som bidrar til reduksjon i bruken av privatbil, og som bidrar til at hverdagen kan organiseres slik at de daglige gjøremål nås med minst mulig bruk av privatbil.
- **Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge T-2/08**  
RPR for barn og unge skal bidra til å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Det skal opparbeides gode utearealer for variert bruk. Det stilles krav om erstatning for nedbygging av areal som er i bruk for lek.
- **Den europeiske landskapskonvensjonen**  
Målene med konvensjonen er å fremme vern, forvaltning og planlegging av landskap. Konvensjonen ønsker å fremme livskvalitet og helse, det lokale selvstyret og muligheten for aktiv medvirkning, bærekraftige lokalsamfunn og attraktive steder som stimulerer folks skaperevne og tiltakslyst.
- **Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442**  
Retningslinjen skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene anbefaler at det beregnes to støysoner rundt viktige støykilder, rød og gul sone. I rød sone er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås, mens det i gul sone kan vurderes hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.
- **Retningslinje for verna vassdrag T-1082**  
Retningslinjen legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene følger verneobjekter i et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse. Intensjonen er å sørge for at verneverdiene som er knyttet til vassdraget ikke blir ødelagt.
- **Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen**  
Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen jf. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven.
- **Klima og energiplanlegging**  
Den statlige planretningslinjen skal legges til grunn for statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Den skal også legges til grunn når ulike statlige, regionale og kommunale organer treffer enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven. Dette innebærer at den statlige retningslinjen også kan gi grunnlag for innsigelse fra fylkesmennene, som fagmyndighet på miljøområdet, der arealplaner anses å være i strid med retningslinjen. Dersom planlegging og enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven berører natur, skal også naturmangfold-lovens mål, prinsipper og bestemmelser legges til grunn. Siktemålet er å redusere klimautslipp samtidig som man sikrer en bærekraftig bruk av naturmangfoldet.
- **Riks- og fylkesveger**  
De rikspolitiske retningslinjene skal legges til grunn for utarbeiding og behandling av planer for riks- og fylkesveg, herunder også gang- og sykkelveger.

### 3.7.2 Kommuneplanens arealdel 2018-2030

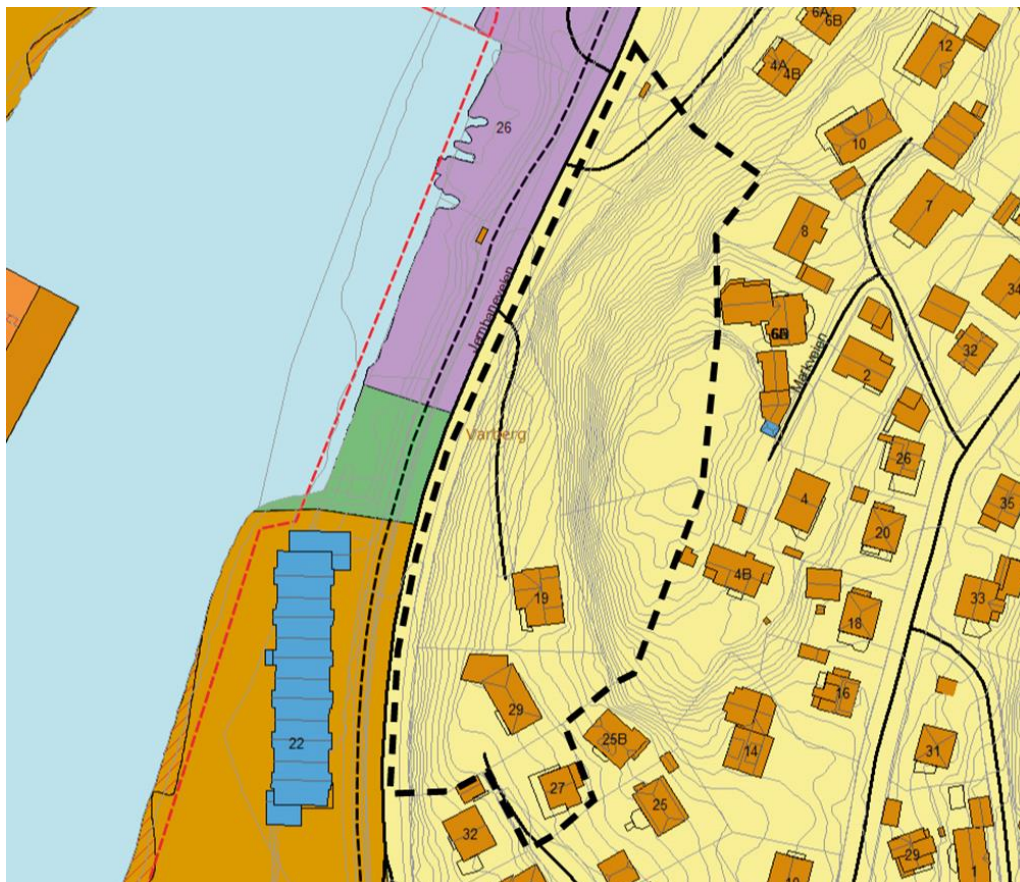
Planområdet er i gjeldende kommuneplan for Eigersund sentrum 2018-2030, avsatt til boligformål.

Følgende bestemmelser fra kommuneplanen er vurdert som viktig med hensyn til planlagt tiltak:

- § 6.1 Universell utforming, jfr. Pbl § 11-9 nr. 5
- § 6.2 Barns interesser, herunder trafikksikre snarveier, gang- og sykkelveier.
- § 6.5 Parkeringskrav. Boligbebyggelse med mer enn én bruksenhet (boenhet) skal ha oppstillingsplass på fellesareal på egen tomt for minimum 1,25 pr. boenhet, parkeringstall rundes opp til nærmeste hele tall. Likeledes skal det avsettes areal for minimum én sykkel pr. bruksenhet.
- § 6.12 Uteoppholdsareal. Det skal avsettes uteareal på 25m<sup>2</sup> per bolig. 9 m<sup>2</sup> av disse kan være på privat område (altan/balkong). 16 m<sup>2</sup> må derfor være på felles uteoppholdsareal. Uteoppholdsareal må være tilgjengelig og egnet til lek og opphold utendørs.
- § 6.13 Område for lek, kvalitetskrav for lek- og uteoppholdsarealer, minimumsstørrelse, mm.

### 3.7.3 Energi- og klimaplan for Eigersund kommune 2012-2020

Klima- og energiplanen utgjør kommunens fundament for: "kommunens strategiske og konkrete arbeid for å bedre bymiljøet og redusere Eigersundsamfunnets utslipp av klimagasser". I forhold til transport og arealplanlegging har kommunen konkrete mål om blant annet: "tilrettelegging ved kollektivknutepunkt for å gi god tilgjengelighet for brukerne", "gjennom kommuneplanen legge nye byggeområder slik at de primært kan benytte seg av kollektivtilbudet" og "klimahensyn og energibruk vektlegges ved etablering av nye boligfelt og næringsområder".



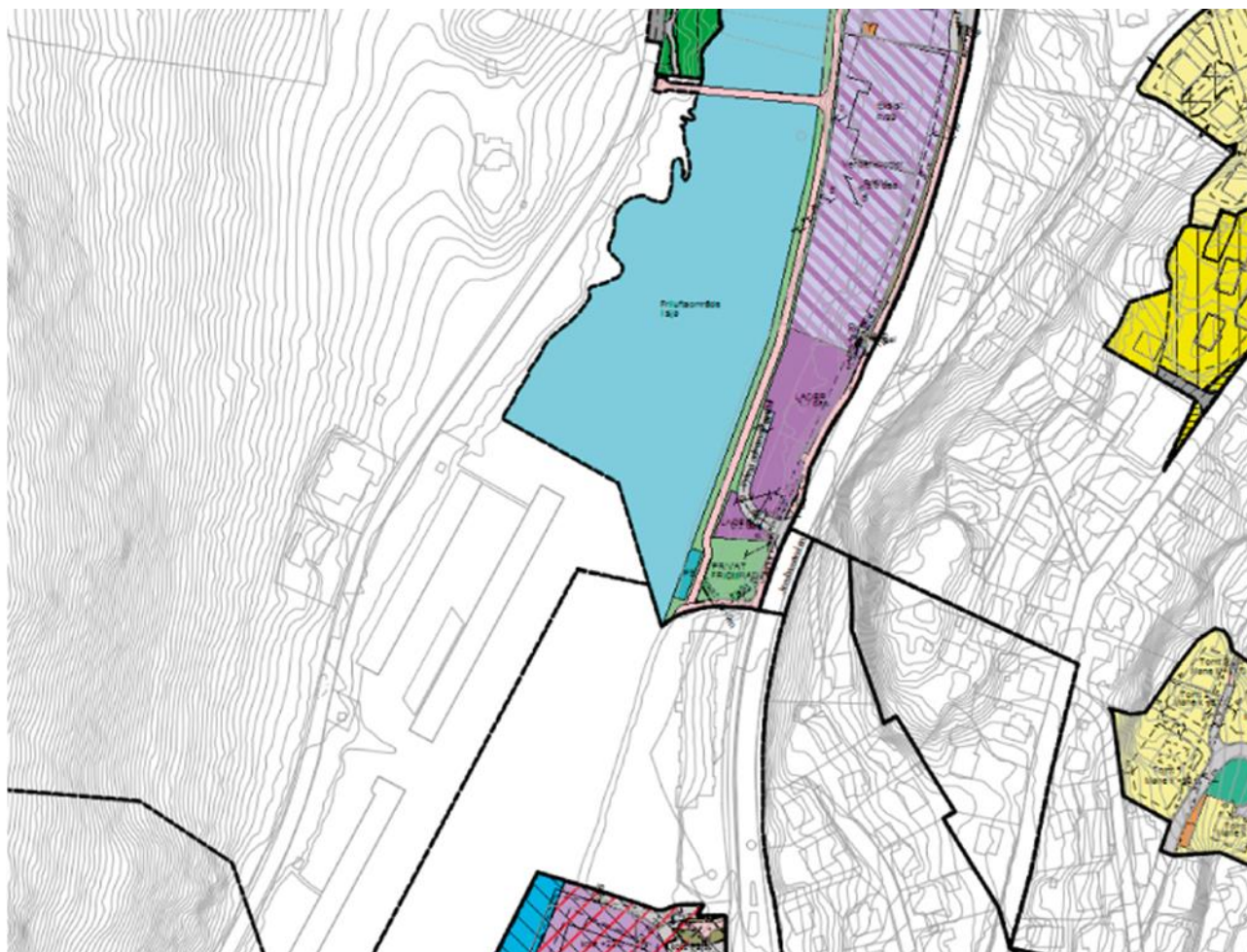
Figur 3-2: Utsnitt av kommuneplanen. Grensen for varslet planområdet er vist med svart stiplet linje. Kilde: eigersund.kommune.no.

### 3.8 Gjeldende reguleringsplaner

Området omfattes i dag av flere eldre reguleringsplaner som overlapper innenfor planområdet: Humlestad Feyersbakken 1-8 (1946), Havsøyområdet 1-2 (1964), Havsø 1954 (1-1) samt Gruset – RV44 MM (1-6) vedtatt i 1989.

### 3.9 Tilgrensende planer

Reguleringsplan for Indre Vågen 1-18 (vist som næring i kommuneplanen) tilstøter Havsøyområdet 1-2.



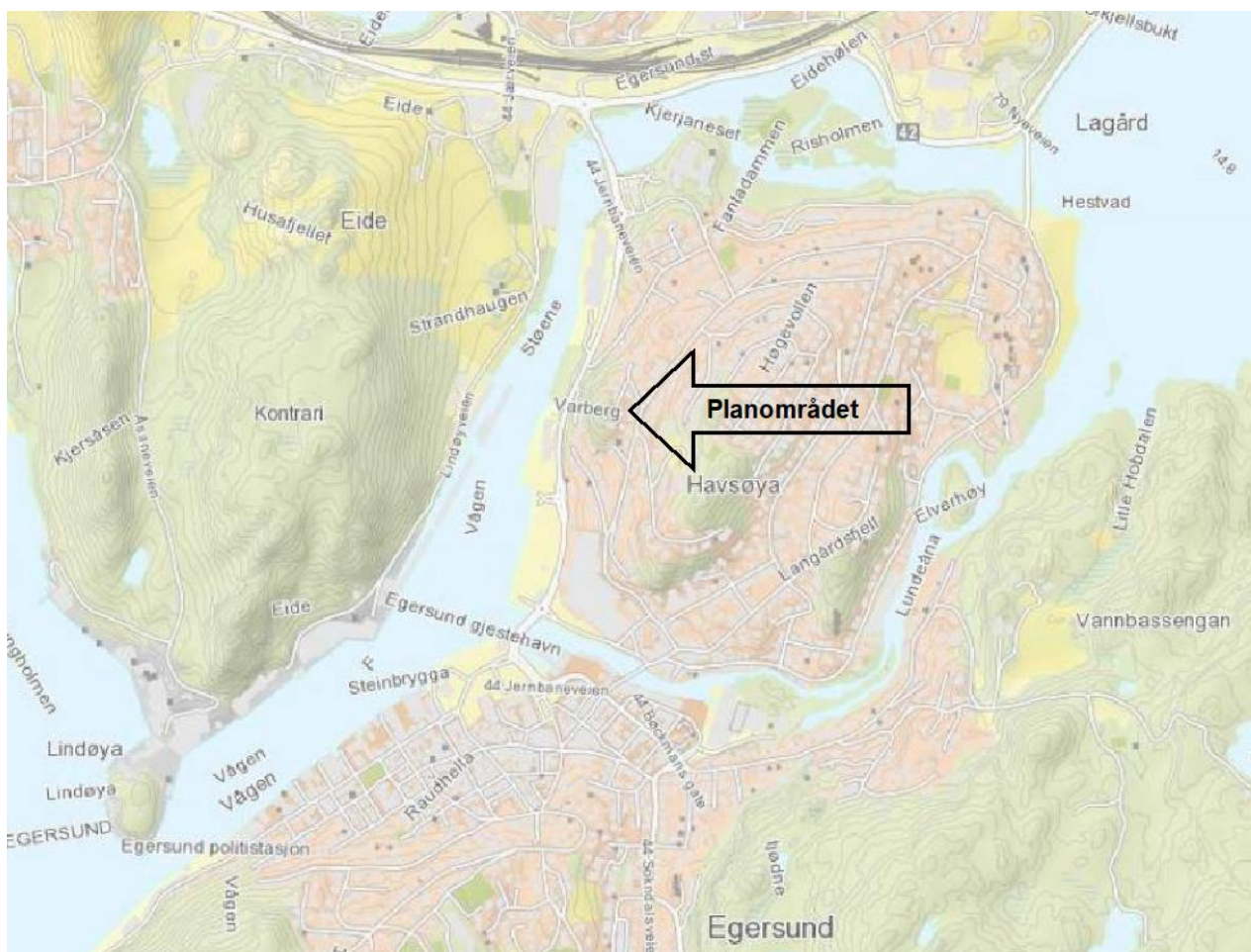
Figur 3-2: Figuren viser hvordan de fire eldre reguleringsplanene overlapper og møtes innenfor planområdet. Kilde: eigersund.kommune.no



## 4 Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet og avgrensning

Området ligger på Havsøy, nord for Egersund sentrum, sentralt langs Jernbaneveien. Det er per i dag to atkomster til eiendommene; fra Humlestadgaten i et etablert nabolag og direkte fra Jernbaneveien som er fylkesvei. Planområdet avgrenses av fylkesvei 44 (Jernbaneveien) mot vest, og tilstøtende bebyggelse på Varbergtoppen i øst. Krysset mellom Jernbaneveien og Vågsgaten er inkludert i planområdet (alternativ 2) i nord, mens den nordlige enden av Humlestadgaten er inkludert i syd. Varslet planområdet har en størrelse på ca. 9,8 daa (dekar).



Figur 4-1: Planområdets beliggenhet på Havsøy langs Fv44.

### 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

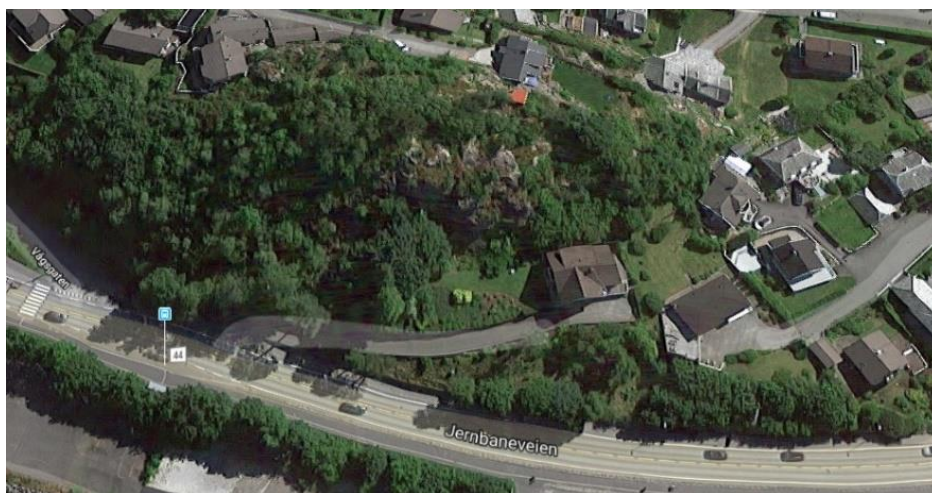
Planområdet er i dag nyttet til boligbebyggelse i form av 3 eksisterende eneboliger med tilhørende uthus/garasjer. I nord er området ubebygget og består av fjell og natur. Deler av planområdet er vegareal.

Vest for området ligger Jernbaneveien (Fv44) og næring/industriarealer som grenser mot Vågen. Elva Eideåna renner ut i Vågen nord for planområdet. Sør for området ligger boligbebyggelsen i Humlestadgaten som gradvis går over i sentrumsbebyggelse med andre funksjoner.

### 4.3 Stedets karakter

Planområdet ligger langs fylkesvei 44 i enden av Humlestadgaten. Det er relativt bratt opp til planområdet. Fra Fv44 er de to eneboligene på skrenten så vidt synlige i den grønne skråningen. På lengre avstand er området preget av fjellknausen Varberget og stupet ned mot fylkesveien mot nordvest.

Nærområdet er preget av eksisterende frittliggende småhusbebyggelse med tilhørende garasjer. De aller fleste har saltak eller valmet tak. Ut i fra bilder fremstår bebyggelsen i enden av Humlestadgaten fra 1980-tallet, mens resten av Humlestadgaten eneboligbebyggelse er fra 1950-60 tallet og eldre jo lenger mot sentrum man kommer. Byggeskikken er av ulik art. Det er ikke registrert SEFRAK-bygninger i nærheten av planområdet.



Figur 4-2: Oversiktsbilde fra vest mot øst. Kilde: Google Maps.



Figur 4-3: Oversiktsbilde.

## 4.4 Landskap

### 4.4.1 Topografi og landskap

Planområdet har et sterkt skrånende terreng, hvor to av eiendommene ligger opp mot fjellknausen Varberg på et platå i enden av Humlestadgaten. Toppen av Varberg er på kote +43, mens atkomst fra Fv44 til Jernbaneveien 19 ligger på kote +6.

Bebyggelsen øst for planområdet ligger delvis bak fjellknausen. Fra platået skråner terrenget kraftig ned mot Jernbaneveien. Dette stykket består av naturlig skog og trær som skjærer noe for den daglige trafikkstøyen. Veien opp til Jernbaneveien 19 fremstår som en skjæring i terrenget fordi deler av fjellknausen er sprengt vekk for å gi plass til atkomsten. Fjellknausen dominerer planområdet frem mot krysset Vågsgaten/Jernbaneveien.

Platået har utsikt mot Vågen og Kontrari i vest, og mot sentrum og hav i sør. Fordi planområdet ligger på denne høyden vil det være eksponert fra flere steder. Det må tas estetiske hensyn til dette i planarbeidet. Området ligger som en del av naturlig grøntområde og fjell med Vågen nedenfor. Det vil være fokus på samspill mellom naturen og bebyggelsen i planforslaget.

### 4.4.2 Estetikk

Det er krav i bestemmelsene om at bygg skal holde en høy arkitektonisk kvalitet. Skisser viser eksempler på hvordan dette kan læses og synes tilpasset området og dets karakter. Bebyggelsens varierende høyde fra



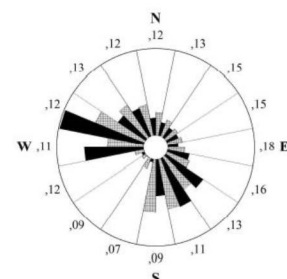
vest mot øst samt inntrukket øverst etasje er i tråd med terrengets stigning og de eksisterende bebyggelse skaper en overgang mellom disse høyder.

### 4.4.3 Solforhold

Planområdet har gode solforhold, da det er primært vestvendt og ligger på et høydedrag. Området er åpent mot vest bortsett fra noen trær.

### 4.4.4 Lokalklima

Eigersund kan periodevis oppleve en del regn og kraftig vind. Vindrosen (figur 5-4) er fra målinger fra vindmølleparken på Åseheia, ca 5 km sør for planområdet i luftlinje. Det antas at vindretninger er de samme på planområdet, altså sterkest vind fra sør og vest. Planområdet ligger noe utsatt til for vind fordi det ligger på en høyde.



Figur 4-4: Vindrose.

Kilde: Norsk Vind Energi AS

## 4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjennskap til kultur- eller fornminner innenfor planområdet (eigersund.kommune.no og miljostatus.no).

## 4.6 Biologisk mangfold

Det er ikke kartlagt viktige naturtyper innenfor planområdet (miljostatus.no). Det antas at det ikke er særlig natur- eller biologisk mangfold innen planområdet ettersom deler har vært bebyggt med bolig over lengre tid.



Figur 4-5: Planområdet sett fra Jernbaneveien, med vei opp til Jernbaneveien 19. Kilde: Google Maps.



## 4.7 Sosial infrastruktur

Området har god dekning av sosial infrastruktur med barnehage og skole i en radius av 2 km. Togstasjon ligger ca. 500 meter fra området, det samme gjør sentrum med sine tilbud som kafeer, underholdning og handel.

Nærmeste skole er Gamleveien (privat, 1.-10. kl.) som ligger ca. 1 km i gangavstand (Google Maps) øst for planområdet. Husabø barnehage, barneskole og ungdomsskole ligger like i nærheten av hverandre ca. 1,3 km sør for planområdet i gangavstand (Google Maps). Lovverket sier at elever har rett på å gå på nærmeste skole. Ifølge kommunens kultur- og oppvekstavdeling opplyses det om at det er tilstrekkelig kapasitet på Husabø skole til denne utbyggingen. Dette gjelder også kapasitet på barnehageplasser.



Figur 4-6: Oversiktskart med omringliggende områder. Kilde: kart.finn.no.

## 4.8 Trafikk

### 4.8.1 Kjøreatomst og trafikksystem

Eiendommen Jernbaneveien 19 (46/571,572) har per i dag atomst fra Fv44 med kryssing av eksisterende fortau langs fylkesveien. Humlestadgaten 27 (46/436) og 29 (46/594) har atomst via Humlestadgaten.

Humblestadgaten har en fartsgrense på 30 km/t, og Fv44 har en fartsgrense på 40 km/t på strekningen forbi planområdet.

### 4.8.2 Trafikkmengde

Statens vegvesens nasjonale vegdatabank (NVDB) inneholder trafikktall for Fv44/Jernbaneveien, men ikke for de kommunale veiene på Hafsøy. Tallene i NVDB gjelder for 2017. Fv44 har en trafikkbetastning på 15000 ÅDT. Det er ikke kjennskap til at det er utført trafikkmålinger på resten av Hafsøy.

### 4.8.3 Ulykkessituasjon

Det er ikke kjennskap til spesielt utsatte ulykkessituasjoner i området, jf. vegdatabanken, men i krysset mellom Vågsgaten og Jernbaneveien har det skjedd noen mindre trafikkuhell og en alvorlig ulykke i 2004.

### 4.8.4 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Humblestadgaten er en kommunal vei. Deler av veien har fikk opparbeidet fortau i forbindelse med tidligere utbygging (Humblestadgaten 16-18). Stykket fra Humlestadgaten 20 til 29 har i dag ikke fortau. Fra sentrum til Humlestadgaten 16 er det heller ikke opparbeidet fortau. Det er en fotgjengerforbindelse fra Humlestadgaten til Jernbaneveien via en offentlig trapp mellom Humlestadgaten 30 og 28. Fylkesvegen har tosidig fortau/gang- og sykkelveg mellom Egersund stasjon og Egersund Sentrum.

### 4.8.5 Kollektivtilbud

Det er bussforbindelse til Egersund sentrum fra Fv44, 20 meter fra atomst til Jernbaneveien 19, samt bussforbindelse til Egersund stasjon ved Fv44/Vågsgaten. Fra Egersund stasjon går Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Stavanger, samt at den er endestasjon for lokaltog på Jærbanen. Det går omtrent to tog i timen mellom Egersund og Stavanger, og ca. hver andre time mellom Egersund og Kristiansand.

## 4.9 Barn og unges interesser

Det er ikke etablert lekeplass i eller i umiddelbar nærhet av planområdet. Nærmest lekeplass er ca. 240 meter i luftlinje mot Kråkefjellet. Planområdet er lokalisert i et område med gode turmuligheter og nærhet til Vågen. Det er planlagt tursti langs Vågen/Eideåna som i fremtiden vil ha gode forbindelser til Kontrari på andre siden av elven. Kråkefjellet er ikke lang unna, har gode utkikksmuligheter og fungerer som friområde. Det er ikke kjennskap til spesielle områder innenfor planområdet som har særlig interesse for barn.

## 4.10 Teknisk infrastruktur, eksisterende

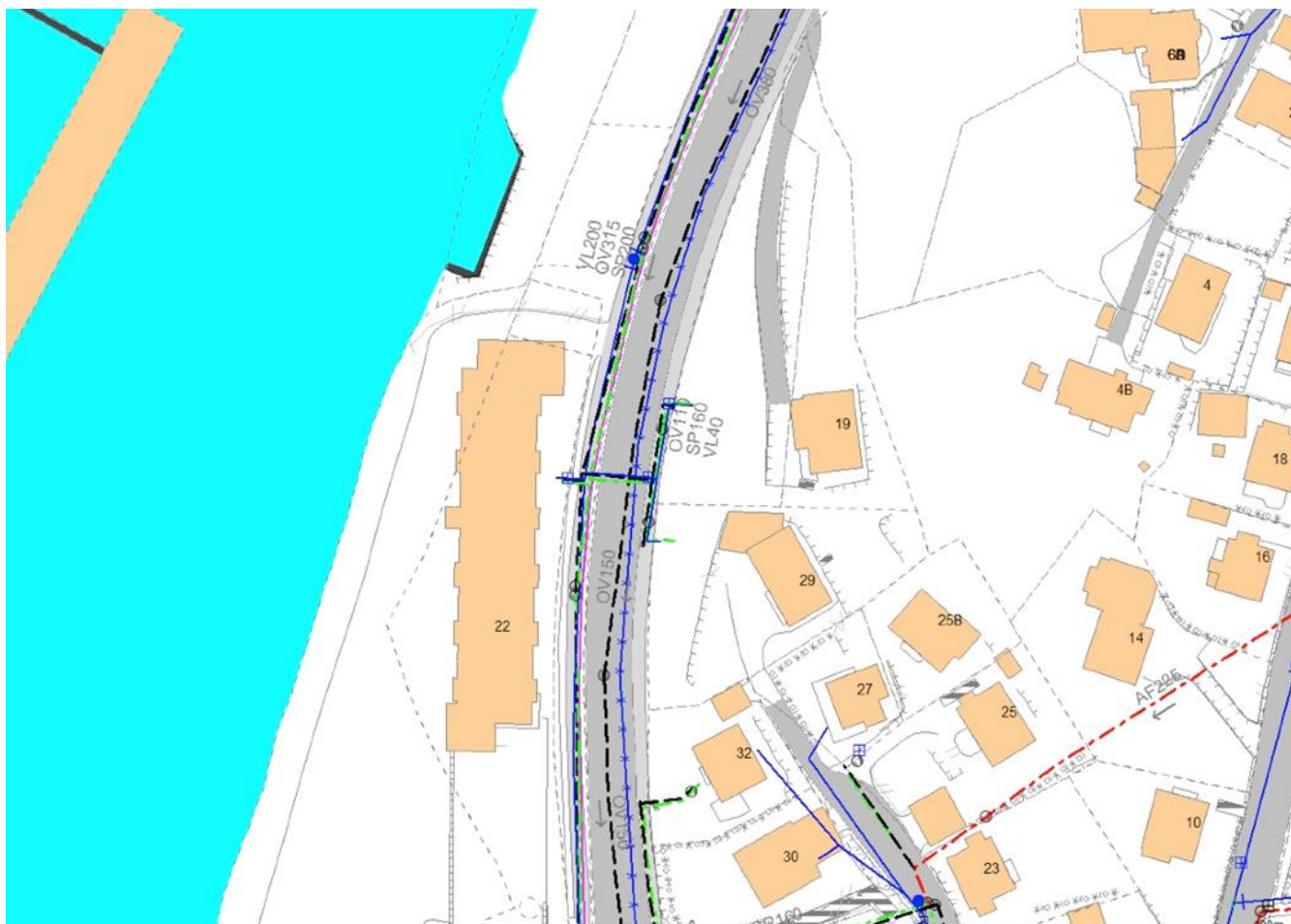
Eksisterende boenheter innenfor planområdet er tilkoblet kommunalt VA-system.

Det er eksisterende pumpeledning, spillvann, vannledning, overvannsledning og dremsledning langs Fv44 i forbindelse med planområdet. Kartutsnitt viser eksisterende vann og avløpsledninger i området med påkoblingspunkt for eksisterende boenheter ved fortau på Jernbaneveien.

Overflatevann i planområdet har drenering til eksisterende ledningsnett og naturterreng.

Det er ikke høyspentledninger gjennom planområdet. Strømforsyning og lignende avklares etter detaljregulering er vedtatt.

Renovasjonsløsningen for boenheter i området er i dag henteordning. Hver bolig setter ut avfallssekker etter avtale med DIM (Dalane Miljøverk IKS) på hentedagen.



Figur 4-7: Ledningsnett. Kilde: Eigersund kommune, kommunalteknikk.

## 4.11 Forurensning

Det er ikke kjennskap til forurensningskilder innenfor planområdet med unntak av noe svevestøv og miljøgasser fra veitrafikken på fylkesveien (miljostatus.no).

## 4.12 Støy

Planområdet påvirkes av støy fra Fv 44. Det ble i oppstartsmøtet opplyst om støy fra tungtrafikk og båter i området. En vurdering er gjort av SINUS den 18.11.2016. Rapporten viser at bebyggelsen ligger i gul sone. Dette er akseptabelt i forhold til leiligheter, men der anbefales visse avbøtende tiltak, eksempelvis tette rekkverk, ved balkonger.

Det etableres støyskjerm på 1,4 m over terreng for å skjerme uteoppholdsareal. Se kap. 6 i vedlegg 4.



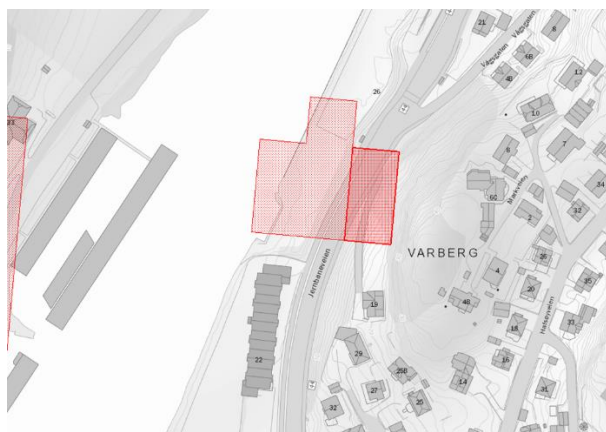
### 4.13 Grunnforhold

Løsmassekartet viser at planområdet består av morenemateriale som et tynt dekke over berggrunnen. Grensen for marin leire og kvikkleire (arealet innenfor grensen viser hvor det ikke finnes slike løsmasser) går igjennom planområdet. Det er derfor usannsynlig at det finnes hav- og fjordavsetninger innenfor planområdet (geo.ngu.no).



Figur 4-8: Løsmassekart. Kilde: <http://geo.ngu.no>.

Planområdet er markert med moderat/lav radonforekomst (temakart rogfk.no).



Figur 4-9: Utsnitt fra NVEs skrednett. Kilde:  
<https://www.nve.no/flaum-og-skred/skrednett/>.

Deler av planområdet er markert i aktsomhetskart for snøskred i NVEs skrednett. Det er ellers ingen faresoner registrert på området.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en skredkartlegging, se vedlegg 11 a og b. Vurderingen konkluderer med at det ikke er fare for skred av typen jord, flom, sørpe og snø. Hensynssonen for snøskred kan dermed utgå.

Innenfor området er det registrert flere utløsningsområder for steinsprang. Det må dermed gjennomføres sikringstiltak før oppstart av grunnarbeider i områdene med løsnings sannsynlighet på  $>1/5000$ . Aktuelle sikringstiltak er rensk eller bolting av blokkene.

Dersom det skal etableres innkjøring til planområdet via Våggsgaten, må bergmassen i skråningsfoten fra Jernbaneveien og opp til oversiden av innkjøringsveien fjernes.

Det må kreves en ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter utsprenning, da forholdene i skjæringen vil endres. Ingeniørgeolog må vurdere skjæringsstabilitet og evt. sikringstiltak etter rensk.

Området som er utsatt for steinsprang bør markeres med hensynssone skred.

## 4.14 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I forhold til dagens situasjon vurderes atkomsten til Jernbanevegen 19 som sårbar. Den er svært bratt, noe som kan være utfordrende om vinteren når det er is og glatt. Vanskeligheter kan også oppstå i perioder med mye regn.

På grunn av topografien er det bygget opp en rekke murer som representerer fare for fall. Avbøtende tiltak er å sikre i henhold til gjeldene tekniske krav.

Støy havner i rød sone på grunn av nærhet til Fv 44. Med de avbøtende tiltak som er beskrevet i støyrapporten reduseres risikoen til grønt.

Skoleveg havner i gul sone på grunn av det ikke er etablert fortau eller gang- og sykkelveg i Humlestadgaten. Alternativt kan fortau eller gang- og sykkelveg langs Fv 44 benyttes.

Klima-utfordringer havner i gul sone, da økt intensitet i nedbør kan føre til at store vannmengder kan samle seg på overflaten og finne nye veier.

Terrangformasjoner i omgivelsene havner i gul sone på grunn av kote-forskjellen mellom eksisterende bebyggelse til Fv44 er fra kote+ 16 til kote+ 6.

Det er utført ROS-analyse for planområdet. Se vedlegg 3.

## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Formål

Planforslaget legger til rette for boenheter i form av leilighetsbygg med tilhørende lekeplass, uteoppholdsareal og parkering. For alternativ 1 vil atkomst være via Humlestadgaten til parkeringskjeller. Dette vil også være atkomst for renovasjon og gjesteparkering for HC. For alternativ 2 vil adkomsten være via Vågsgaten for beboerne, mens gjester og renovasjon vil få adkomst via Humlestadgaten. Tiltakshaver ønsker alternativ 1.

Planforslaget fortetter området med 28 boenheter, hvor 2 av de eksisterende eneboligene rives og erstattes av overnevnte.

### 5.2 Reguleringsformål/ arealregnskap

Til planforslaget følger det plankart for vertikalnivå 1 (under bakken) og vertikalnivå 2 (på bakken). Følgende formål er regulert i planforslaget:

Tabell 5-1 Arealtabell vertikalnivå 2 (på bakken)

	Alternativ 1	Alternativ 2
Reguleringsformål	Størrelse/areal (m <sup>2</sup> )	Størrelse/areal (m <sup>2</sup> )
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>		
Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	339,8	339,8
Boligbebyggelse -blokkbebyggelse	1162,1	1107,8
Renovasjonsanlegg	12,5	13,5
Uteoppholdsareal (f_UT1, f_UT2, o_UT3 og o_UT4)*	765,7	643,3
Lekeplass	168,1	168,1
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
Veg	745,5	1505,6
Fortau	450,9	433,3
Gangveg/gangareal	296,3	310,2
Annen veggrunn – grøntareal		528,5
Parkering	45	323,8
<b>§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur</b>		
Blågrønnstruktur	538,6	666,5



<b>Sum totalt alle kategorier, vertikalnivå 2</b>	<b>4,51 daa</b>	<b>6,04 daa</b>
---	-----------------	-----------------

\* Området mellom plangrensen og sørlige del av bygg, samt f\_UT1, o\_UT3 og o\_UT4, inngår ikke i felles uteoppholdsareal som innfrir kommuneplanens krav, men beregnes med i samlet størrelse.

Tabell 5-2 Arealtabell vertikalnivå 1 (under bakken)

Reguleringsformål	Størrelse/areal (m <sup>2</sup> )	Størrelse/areal (m <sup>2</sup> )
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>		
Boligbebyggelse-blokkbebyggelse	268	260,7
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
Gangveg/gangareal	63,8	67,3
Parkering	1389,2	1389,2
<b>Sum totalt alle kategorier, vertikalnivå 1</b>	<b>1,72 daa</b>	<b>1,72 daa</b>

## 5.3 Boligtypologi og utforming

Innenfor B1 og B2 er nye boenheter foreslått i blokkbebyggelse/leilighetsbygg med 28 leiligheter til sammen. 3 av disse leilighetene er plassert under lekeplassareal i forkant av hovedbygget, på samme nivå som parkeringskjelleren. Eksisterende bolig BF1 er foreslått som den er.

Planforslaget foreslår 1 leilighetsbygg med 5 plan + kjeller, hvor de øverste etasjene er delvis inntrukket. Det legges til rette for en nedtrapping av bygget både mot nord og sør. Nedtrappingen hjelper til innpassing av bygget til omkringliggende landskap og terreng. Bygget er plassert langs kotene i forlengelse av eksisterende boligbebyggelse, og parkeringskjelleren plasseres inn i terrenget. Svalgang etableres på østsiden av bygget og vender mot terrenget mot øst. Svalgangen gir atkomst til leilighetene via innvendig trappe og heis. Svalegangen vender mot terrenget mot øst. Se vedlegg 5.

I «Rammeplanen for avkøyrsløp og byggjeregner på riks- og fylkesvegar» er det krav om en byggegrense på 30 meter langs Fv44. Byggegrensen er redusert til 13 meter etter dialog med Statens vegvesen (e-post datert 11.04.2018). Korrespondansen er oversendt kommunen.

### 5.3.1 Byggehøyder

Parkeringskjelleren er tenkt på kote +14 meter i alternativ 1 og kote +12,5 i alternativ 2. Leilighetsbygget vil ha forskjellige høyder for å tilpasses det skrånende terrenget og omkringliggende bebyggelse. Maksimal kote vil være +34 meter i alternativ 1 og kote +33 i alternativ 2. Det forslås i tillegg å tillate nødvendige oppbygg for tekniske anlegg. Disse skal innordnes en arkitektonisk tilfredsstillende helhetsløsning. Grunnen for lavere høyder i alternativ 2 er for å gjøre atkomsten fra Vågsgaten slakere.

Murer som tilpasses terrenget (gjesteparkering og lekeplass) er tegnet inn i forslag til plankart. Det er i bestemmelsene sikret at det tillates gelender på inntil 1,2 meter over murer for å sikre skjæringer i terrenget.

### 5.3.2 Grad av utnytting

Varslet planområde har en størrelse på ca. 9,8 daa. Plankartet har en størrelse på ca. 4,5 daa i alternativ 1 og ca. 6 daa i alternativ 2 (vertikalnivå 2). Grunnen til at alternativ 2 krever mer areal er atkomsten fra Vågsgaten.

Planforslaget legger til rette for maksimal total BRA på 2700 m<sup>2</sup> (B2: 2500 m<sup>2</sup> BRA, B1: 200 m<sup>2</sup> BRA) og ca. 3136 m<sup>2</sup> BTA. Arealet av eiendommene 46/571, 46/572 og 46/594 er ca. 3185 m<sup>2</sup>. Dette gir en bebyggelsesprosent på ca. 98. Utover dette er det en parkeringsetasje på ca. 1200 m<sup>2</sup> BTA.

### 5.3.3 Boenheter

Planforslaget legger til rette for maksimalt 28 nye boenheter. Leilighetene har varierende størrelse med minimumsstørrelsen satt til 53 m<sup>2</sup>. Alle boenheter er foreslått med privat balkong/terrasse med minimumsstørrelse på 10 m<sup>2</sup> og bod på minimum 5 m<sup>2</sup> (TEK17) per boenhet.

Ett av de tre eksisterende bolighusene markeres som bebyggelse (BF1) og inngår i planen. De andre to forutsettes revet i planforslaget.

### 5.3.4 Boligmiljø

Planområdet ligger fint til rette for å kunne dra nytte av natur til tur og rekreasjon. Kråkefjellet er markert som rekreasjonsmulighet i nærmiljøet med sitt utsiktspunkt utover Egersund. Det er regulert inn ny tursti langs Vågen/Eideåna inn til sentrum i kommuneplanen. Det er generelt gode turmuligheter i kommunen. I Humlestadgaten er det et etablert bomiljø.

### 5.3.5 Brann

Boenhetene skal utformes med to rømningsveier slik at brannkrav er oppfylt. Eigersund kommune har ikke høyderedskap, derav kravet om to rømningsveier. Det er lagt inn rømning i bakkant av blokken, mot fjellskjæringen.

## 5.4 Uteoppholdsareal

### 5.4.1 Privat og felles uteoppholdsareal

Det er lagt til rette for at leilighetene skal ha privat uteoppholdsareal på terrasse/balkong på minimum 10 m<sup>2</sup> pr boenhet. Samlet sett utgjør private balkonger og terrasser ca. 630 m<sup>2</sup>. Det er i tillegg foreslått felles uteoppholdsareal på bakkeplan i en størrelse på ca. 528 m<sup>2</sup> (f\_UT1 ikke medregnet). Inkluderes lekeplassen er arealet på ca. 696 m<sup>2</sup>. En mindre del av f\_UT2 innfrir ikke kravene gitt i kommuneplanen. De 73 m<sup>2</sup> som ikke innfrir kravene regnes ikke med. Det er i alt ca. 623 m<sup>2</sup> felles uteoppholdsareal, som innfrir kravene i kommuneplanen. Inkluderes lekeplassen ikke er størrelsen ca. 455 m<sup>2</sup>. Kommunens krav om minste felles uteoppholdsareal i sentrumsområder er på 16 m<sup>2</sup> per boenhet, hvilket er 448 m<sup>2</sup> i alt.

	Alt. 1	Alt. 2
Felles uteoppholdsareal (f_UT2)	532 m <sup>2</sup>	528 m <sup>2</sup>
Lekeplass	168 m <sup>2</sup>	168 m <sup>2</sup>
Privat uteoppholdsareal	630 m <sup>2</sup>	630 m <sup>2</sup>
Totalt	1330 m <sup>2</sup>	1326 m <sup>2</sup>

Både private og felles uteoppholdsarealer er foreslått i vest. Dette sikrer at de har gode utsikts- og solforhold.

I tillegg kommer lekeplass med areal på 168 m<sup>2</sup>. Lekeplass er foreslått som en integrert del av utearealet på vestsiden av bygget. Dette sikrer at lekeområdet har gode utsikts- og solforhold. Det legges til rette for en

lekeplass som etableres i sammenheng med uteoppholdsarealet. Det må være en naturlig sammenheng mellom uteoppholdsareal og lekeplass, som skaper et sammenlagt godt felles uteoppholdsareal så tett på sentrum. Ved at lekeplassen etableres i sammenheng med annet felles uteoppholdsareal høynes kvaliteten av lekeplassen. Det legges til rette for etablering av lekefunksjoner.

Felles uteoppholdsareal er tilgjengelig for beboere og naboer. De er forslått med universell utforming.

Ved behandling av planen ble det vurdert at en del av felles uteoppholdsareal (f\_UT2) ikke innfrierte kommuneplanens krav og at arealet dersom var for lite. Området ble etter det omstrukturert og felles uteoppholdsareal ble økt.

Uteoppholdsarealene o\_UT3 og o\_UT4 er ikke medregnet.

## 5.5 Trafikkløsning

### 5.5.1 Atkomst

Atkomsten er det som i størst grad skiller alternativene. Grunnen til at det legges frem to alternativer til behandling er tiltakshaver ønske om å bruke Humlestadgaten som atkomst for alle brukere. Alternativ 2 har vist seg vanskelig å få gjennomført på grunn av grunnerverv, samt er atkomst fra fylkesveien Jernbaneveien medfører store inngrep ved tiltak på veien. Det er utført tillegg til trafikkvurdering samt notat. Det er i planprosessen blitt gjennomført forhandlinger uten at dette har ført frem. På grunn av dette vil prosjektet ha betydelig større mulighet for å bli realisert dersom alternativ 1 blir valgt.

Det legges til grunn at hver boenhet vil genere 3,5 bilturer per dag. Dette er 98 bilturer per dag. I trafikkanalysen er det lagt til grunn at ny utbygning vil genere 90 bilturer i gjennomsnittet, da planområdet ligger i så kort avstand til sentrum.

#### Alternativ 1. Atkomst fra Humlestadgata

Atkomst for beboere vil være via Humlestadgaten til parkeringskjeller. Dette vil også være atkomst for renovasjon og HC-gjesteparkering.

Ved å utvide enden av Humlestadgaten og opparbeide veien med ikke-avvisende kantstein og fortau på 5,5 meter bredde til sammen, vil den bli mer oversiktlig i tråd med kommunalteknisk standard, og nødeter og teknisk drift vil kunne manøvrere på veien. Etablering av en snuhammer og klart definert HC-gjesteparkering vil bedre de trafikale forholdene.

I og med at en bolig fjernes blir trafikken fra denne erstattet med trafikk fra utbygningen, samtidig som det vil være en økning på fra de nye boligene.

28 nye boenheter, minus de som skal rives, gir en økning i trafikkmengde på ca. 100-130 kjøretøy pr. dag. Dette vil gi en ulempe for eksisterende boenheter i Humlestadgaten. Selv om trafikkmengden vil øke betydelig i prosent fra dagens situasjon vurderes en økning på 100-130 kjøretøy pr. dag som en relativt beskjeden økning totalt sett. For eksisterende boenheter i Humlestadgaten blir det mindre aktuelt med gateparkering, da Humlestadgaten har bredde på 8 m enkelte steder. Her kan det fortsatt være aktuelt med gateparkering, men det blir mindre aktuelt der veien er smalere. Med den trafikkmengden det er snakk om her, vurderes trafikk-kapasiteten til å være tilstrekkelig.

#### Alternativ 2. Atkomst for beboere fra Vågsgaten.

Atkomsten vil være fra Vågsgaten for beboere i prosjektet. Renovasjon og gjesteparkering skjer via Humlestadgaten. Dette alternativet endrer krysset mellom Vågsgaten og Fv 44 Jernbaneveien ved å koble atkomsten til Vågsgaten og trekke krysset inn i en fjellskjæring. Alternativet vil redusere trafikkmengden gjennom Humlestadgaten i forhold til alternativ 1, men er vanskelig å realisere. Alternativet er oppdatert etter høringsperioden i tråd med innsigelse fra fylkeskommunen. Krysset mellom Jernbaneveien x Vågsgaten er

foreslått endret for å oppfylle krav i N100. Det er utarbeidet en C1 tegning som viser utformingen av krysset med tilhørende profiltegnning. Illustrasjonene viser at tiltaket kan gjennomføres. Tiltaket vil medføre at det blir etablert en skjæring med en høyde på inntil ca. 14 meter øst for krysset. I tillegg vil endringen medføre et arealinngrep på eiendom 46/588 på 36,1 m<sup>2</sup> og eiendom 47/210 på 249,4 m<sup>2</sup>.

### **Krysset mellom Humlestadgaten og Hafsøyveien.**

Krysset er et utfordrende Y-kryss. Svingebevegelsene til personbil fungerer i alle retninger, men er avhengig av kjøremåte C (bruk av hele vegbredden). Renovasjon og brannutrykning vil ikke kunne benytte krysset med svingebevegelse Humlestadgaten x Hafsøyveien (nordover). På samme måte som i dag må disse benytte Humlestadgaten ned mot sentrum. Krysset har samme konsekvenser i begge alternativer, siden renovasjon og gjester skal bruke Humlestadgaten i begge alternativene.

## **5.5.2 Bredde og stigningsforhold**

Vei og fortau ved atkomst til parkeringskjeller vil i alt være minimum 5,5 meter i alternativ 1 og opparbeides med en ikke-avvisende kantstein. Med en bredde på i alt 5,5 meter er det stadig mulighet for å manøvrere på veien, samtidig med at det blir mere sikkert for gående med et fortau på 2,3 meter. Atkomsten i alternativ 2 via Vågsgaten har veibredde på 5 meter og stigning på 10 %.

## **5.5.3 Krav til opparbeidelse**

Humblestadgaten skal opparbeides med fortau på sørvest siden av vegen til trappen mot Jernbaneveien, samt veg ved gnr/bnr 46/436 med en samlet bredde fortau og vei på 5,5 m i alternativ 1. I alternativ 2 legges det opp til atkomst for beboere med bredde 5 meter fra Vågsgaten. Fra Humlestadgaten legges det bare opp til atkomst for gjester og renovasjonsbil.

## **5.5.4 Parkering**

Parkering er foreslått i lukket parkeringsanlegg for begge alternativer.

### **Alternativ 1**

Det er foreslått en parkeringsdekning på 1,1 p-plass pr. boenhet i alternativ 1. Dette er svarende til 28 p-plasser, 1 bil per boenhet, samt to HC-gjesteparkeringsplasser. Det er foreslått at det tilrettelegges for at 5% av parkeringsplassene tilpasses bevegelseshemmede i parkeringskjeller, samt to gjesteparkeringsplasser tilpasses bevegelseshemmede utvendig. 28 parkeringsplasser (inkl. 2 HC-plasser) opparbeides i parkeringskjeller med unntak av 2 HC plasser til gjesteparkering, som legges i forbindelse med atkomst til parkeringsanlegg og snuplass ved leilighetsbebyggelsen.

### **Alternativ 2**

Det er foreslått en parkeringsdekning på 1,3 pr. boenhet i alternativ 2. 28 parkeringsplasser er foreslått i lukket parkeringsanlegg med unntak av gjesteparkering som legges i forbindelse med atkomst til parkeringskjeller, samt snuplass foran leilighetsbebyggelsen (7 stk.). Det er foreslått at det tilrettelegges for at 5% av gjesteparkeringsplassene tilpasses bevegelseshemmede.

Det sikres tilgjengelighet for side- og bakmontert rullestolheis for HC-plassene. Med HC-plassenes bredde er det plass til sidemontert rullestolheis, og det er fritt bak HC-plassene, som sikrer tilgjengelighet for bakmontert rullestolheis.

### **Sykkelparkering**

Sykkelparkering for både alternativ 1 og 2 er tenkt i forbindelse med parkeringskjeller og boder. Det er i planforslaget lagt opp til en parkeringsdekning for sykkel på minimum 2 per boenhet, altså 56 stk. Minimum 50 % av sykkelparkeringen skal være overbygget eller i parkeringskjeller. Det legges til rette for sykkelparkering for begge mulige sykkelatkomstveier.

### 5.5.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Der er i prosjektet lagt til rette for gode atkomstforhold for både gående og syklende. Der er adgang til tomten fra sør via Humlestadgaten med fortau og via gangsti fra Jernbaneveien.

### 5.6 Universell utforming

Det er stilt krav i bestemmelsene om at det skal tilrettelegges for universell utforming i tråd med krav i gjeldende bygningsteknisk forskrift. Dette gjelder bygninger, anlegg og uteoppholdsareal, med tilrettelagt universell utformet atkomst til områder for lek.

Det vil være direkte adgang fra parkeringskjeller med heis til alle leiligheter i boligblokken B2.

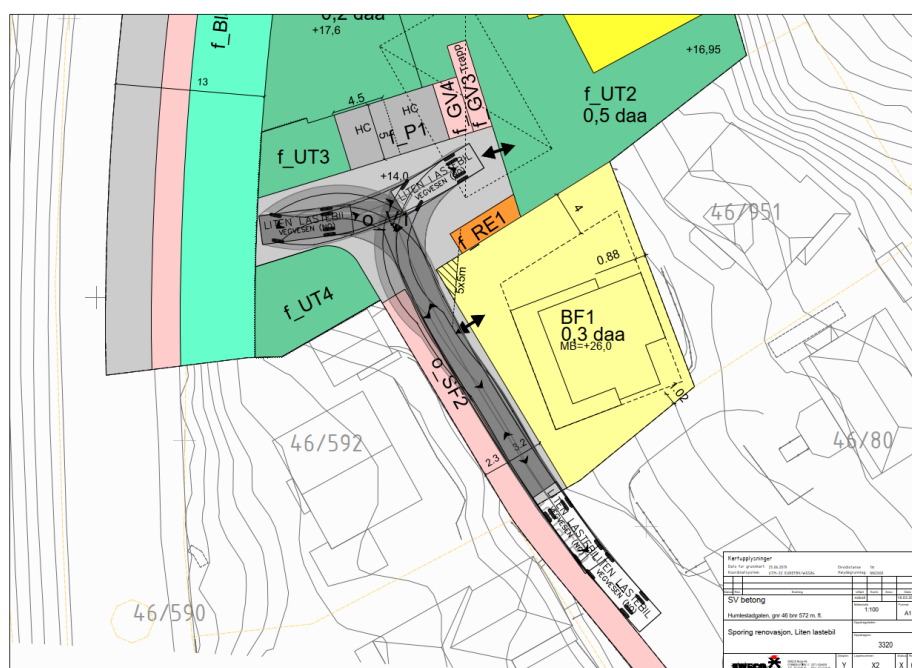
### 5.7 Plan for vann- og avløp og tilknytting til offentlig nett

Vann- og avløpsløsninger må redegjøres i egen plan i forbindelse med byggesøknad. Det er foreslått at nye boenheter kobler seg på eksisterende VA-nett i området.

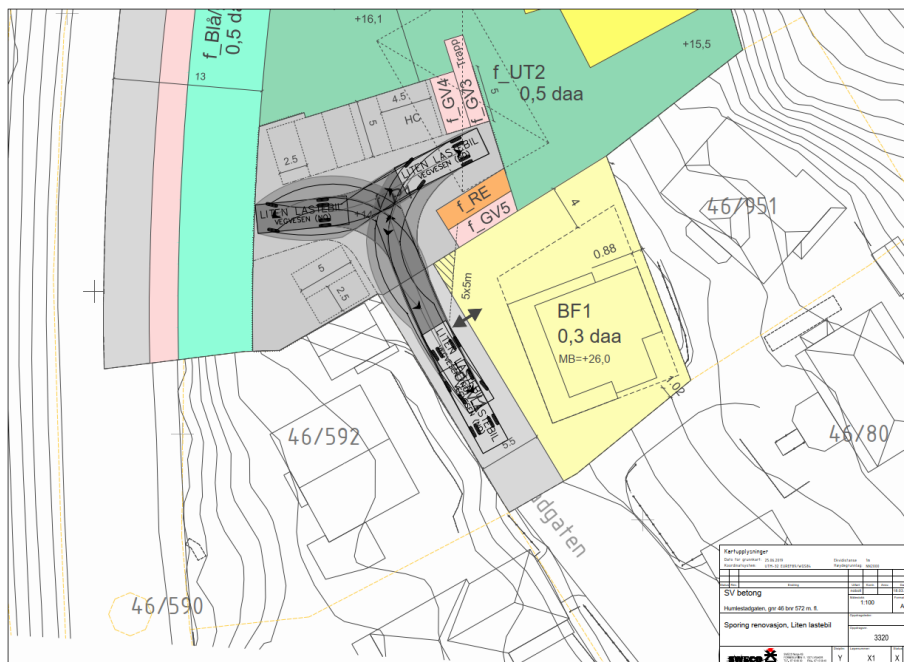
Utomhusplan for planområdet viser at man legger opp til en lokal overvannshåndtering i forbindelse med nytt lekeområde.

### 5.8 Plan for renovasjon

Der er planlagt at løsning for avfall/renovasjon plasseres ved snuhammeren like utenfor svingradien ved atkomst fra Humlestadgaten. Det er gjennomført sporing i snuhammeren for kjøretøy LL etter Statens vegvesen.



Figur 5-1 Sporing alt. 1



Figur 5-2 Sporing alt. 2

## 5.9 Avbøtende tiltak/løsninger som følge av ROS-analyse

Se egen ROS-analyse, vedlegg 3

## 5.10 Rekkefølgekrav og gjennomføring

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for nye boenheter gis. For Alternativ 1 er det stilt krav om at fortau i Humlestadgaten skal være etablert før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest. Nødvendige sikringsgjerder må være montert før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest. Lekeplass med utstyr skal være klar til bruk før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest, dette inkluderer støyskjerming etter forutsetnings satt i støyrapport.

For alternativ 2 er det stilt krav om opparbeidelse av kryss mellom Jernbaneveien x Vågsgaten med tilhørende fortau før igangsettelsestillatelse kan gis.

Det skal i forbindelse med gjennomføring av tiltaket utarbeides plan for anleggstrafikk som skal vise hvordan den midlertidige trafikksituasjonen skal løses på en mest mulig skånsom måte. Planen skal godkjennes av Eigersund kommune.

Byggetiden for prosjektet er estimert til 1,5 år fra start til innflytting. Så langt det er mulig skal anleggstrafikken ha atkomst til planområdet fra Jernbaneveien. Det anbefales at fortauet på østsiden av Jernbaneveien stenges i anleggsperioden. Myke trafikanter henvises i denne perioden til gang- og sykkelvegen på vestsiden av veien.

For begge alternativene er det stilt krav om at sikringstiltak må gjennomføres før oppstart av grunnarbeid i området med løsesannsynlighet > 1/5000, iht. rasvurderinger fra Procon datert 03.04.20 og 01.11.21. Aktuelle sikringstiltak er rensk eller bolting av blokkene. Det skal utføres ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter ferdig utsprengning. Fagligperson må vurdere skjæringsstabilitet og ev. sikringstiltak etter rensk.

## 6 Virkning av planforslaget

### 6.1 Overordnede planer

Uteoppholdsarealet oppfyller de overordnede planer med en størrelse på 455 m<sup>2</sup> for felles uteoppholdsareal med lekeareal på 168 m<sup>2</sup> i tillegg. Ifølge kommuneplanen skal det være 25 m<sup>2</sup> per boenhet uteoppholdsareal. 9 m<sup>2</sup> av disse kan være på privat uteoppholdsareal. 16 m<sup>2</sup> må derfor være på felles uteoppholdsareal, som inkluderer lekeareal.

Uteoppholdsarealene har gode solforhold, både ved vårjevndøgn og sommer. Se vedlegg 5 og kap. 6.3.

### 6.2 Konsekvenser for landskap og stedets karakter

Planområdet ligger i en skråning og det er fjell i bakkant. Foreslått tiltak er planlagt med en høyde og nedtrapping som tilpasser seg det naturlige landskapet, samt eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen er ikke høyere enn terrenget mot øst, og ligger å tett som mulig opp mot terrenget.

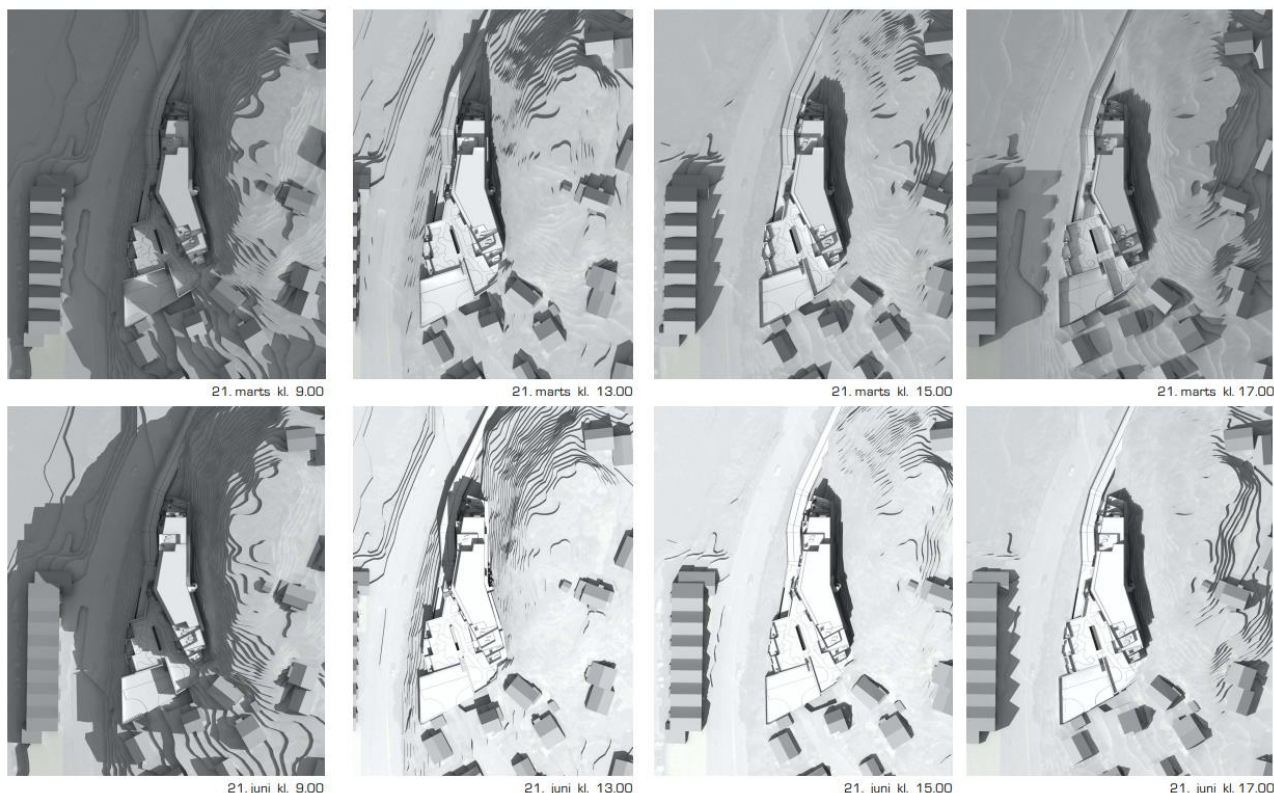
Planområdet og omkringliggende omgivelser er i dag preget av spredt eneboligbebyggelse. Det er i planforslaget foreslått et mer urbant uttrykk, da området ligger som en del av Egersund sentrum. Foreslåtte tiltak vil endre områdets karakter noe og gi det et mer urbant preg, men vil likevel være i tråd med eksisterende boligbebyggelse. Det er foreslått en relativt høy utnyttelse i tråd med overordnede føringer om å bygge tett i sentrumsområder og områder med god kollektivtilgjengelighet. Det er foreslått leiligheter i varierende størrelser som tilrettelegger for en boligmix med unge, eldre, enslige, par og små og større familier.

Det er krav i bestemmelsene om at bygget skal holde en høy arkitektonisk kvalitet. Maksimale koter er satt i tråd med eksisterende bebyggelse og sikrer at ny bebyggelse forholder seg til eksisterende bebyggelse samt til landskapet.

Det er utarbeidet visualiseringer for planområdet, se vedlegg 05

### 6.3 Boligkvalitet

Tegning A 5.02 i tegningsheftet, vedlegg 5, viser soldigrammer for vårjevndøgn og sommersolverv.



Prosjektet ligger godt til rette med tanke på solforhold for tilstøtende eiendommer. Det ses at både den 21. mars kl. 15 og 21. juni kl. 17 er gode solforhold på felles og private uteoppholdsarealer. Dette inkluderer lekeplassen som har full sol.

## 6.4 Rekreasjonsinteresser og uteområder

Områdets beliggenhet tilsier godt bomiljø i forhold til nærhet til rekreasjonsmuligheter. Planområdet ligger i direkte tilknytning til natur og rett ved sjøen. Området er således tilrettelagt for maritime friluftaktiviteter som båt, bading og fiske ved Vågen/Eideåna. I tillegg har området nærhet til sentrum og rekreasjonsområder ved Kråkefjellet.

Kommuneplanen setter krav til minimum uteområde på 150 m<sup>2</sup> utenfor sentrum for 25 boenheter og 25 m<sup>2</sup> i sentrumsområder. Det er tilføyet 6 m<sup>2</sup> ekstra lekeplassareal per ekstra boenhet over 25 boenheter. Dette er 3 boenheter og dermed 18 m<sup>2</sup> ekstra lekeplassareal. På grunn av planområdets nærhet til sentrum og jernbanen kan planområdet regnes som en del av sentrum og planforslaget er således i tråd med kommunens føringer. Privat uteoppholdsareal samt felles uteoppholdsareal (inkl. lekeplass) er på i alt 1330 m<sup>2</sup>.

## 6.5 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger i nærheten av sentrum og har nærbutikk og bensinstasjon i kort avstand. De fleste daglige innkjøp og annet kan nås som gående eller på sykkel.



## 6.6 Konsekvenser for trafikkforhold

### 6.6.1 Vegforhold

Planforslaget legger til rette for trafikale løsninger som på best mulig måte sikrer en sikker atkomst for både myke og kjørende beboere.

Humlestadgaten er en kommunal veg og har smal vegbredde på ca. 3 meter i sin nordligste ende. Se figurer nedenfor.



*Figur 6-2 Humlestadgaten mot nord ses med en smal vegbredde.*



*Figur 6-1 Humlestadgaten og trapp mot Jernbaneveien*

Planforslaget avsetter areal til veg i alternativ 2 samt fortau i alternativ 1 langs siste del av Humlestadgaten for en utvidelse på i alt 5,5 meter for begge alternativene.

For alternativ 1 opparbeides veien til ca. 3,2 meter på det smaleste og blir derfor bredere enn nåværende situasjon. Planforslaget foreslår en relativt smal kjørebane, som kan medføre noen ulemper for plassering av store kjøretøy, men virker positivt på fartsnivået da det virker fartsreduserende. Veien opparbeides med en ikke-avisende kantstein, som gir mulighet for å manøvrere for kjørende. En utvidelse av veien sammen med etablering av fortau vil bedre de trafikale forholdene.

For alternativ 2 opparbeides veien til ca. 5,5 meter på det smaleste og blir vesentlig bredere enn nåværende situasjon.

Alternativ 1 vil gi en høyere økning i trafikken i Humlestadgaten enn alternativ 2. Se for øvrig kap. 6.5.

### 6.6.2 Trafikkøkning

Planforslaget angir en økning på 28 nye boenheter i området. Hvis det legges til grunn en gjennomsnittlig turproduksjon pr døgn på rundt 3,5 pr boenhet vil dette gi en økning på 98 ÅDT (iht. Statens Vegvesens veileder V713 for trafikkberegninger) for alternativ 1. Atkomst fra Humlestadgaten vil bli en fordobling av trafikkmengde i området. Denne er dog relativt lav, da det allerede er få eksisterende boliger i gaten og området ligger tett på sentrum. Da området er tett på sentrum legges det til rette for mindre bruk av bil.

I alt. 2. er det vurdert en vanskelig løsning med atkomst fra Jernbaneveien/Vågsgaten, da veien er en byggate og har en ÅDT på 15.000. En sikker kryss-løsning på Jernbaneveien vil kreve store inngrep og areal, og vil være en uvanlig løsning med direkte adkomst fra en fylkesveg og byggate.

Det vurderes i alt. 1 at trafikkøkningen som følge av planlagt boligprosjekt ikke er direkte utløsende for strakstiltak i gaten og at samlet trafikkmengde, inkl. boligprosjektet, er relativt beskjeden. I tillegg til trafikkvurderingen (se vedlegg 9) vurderes trafikkmengdene i krysset ved Humlestadgaten X Hafsøyveien til å være lave og at det ikke er kapasitetsmessige utfordringer som for eksempel gir kø oppstilling eller endret kjøreadferd. Løsningen for alt. 1 ses derfor på som tilfredsstillende.

### 6.6.3 Trafikksikkerhet

Trafikkmengde totalt i øvre del av Humlestadgaten, som sum av gammel og ny bebyggelse, er relativt beskjeden – og det er ingen direkte risikoforhold i dag som stikker seg ut som særskilt farlige og dermed blir eksponert for større risiko med mer trafikk i denne del av Humlestadgaten.

Eksempel på generelle trafikksikkerhetstiltak som kan være aktuelle er blant annet etablering av fartshumper, innsnevringer og/eller fortausser. For Alternativ 1 opparbeides veien til ca. 3,2 meter på det smaleste med et fortau på 2,3 meter. Fortauet gjør det sikre for gående å bevege seg på Humlestadgaten, samt ned til Jernbaneveien via eksisterende trapper.

Langs fylkesvegen er det gang- og sykkelvei på vestsiden av vegen og fortau på østsiden. Det er etablert en trapp opp fra Jernbaneveien til Humlestadgaten.

Videre nedover Humlestadgaten mot Nyeveien har vegen varierende snitt og fremstår som byggate. På en del av strekningen av Hafsøyveien og nedre del av Humlestadgaten mangler det fortau.

Anleggstrafikken ved gjennomføring av utbyggingen skal legges i en midlertidig situasjon med atkomst fra Fv 44 Jernbaneveien. Trafikk til og fra planområdet skal i minst mulig grad belaste Humlestadgaten. I rekkefølgebestemmelsene er det gitt at det skal utarbeides en plan for gjennomføringen av anleggstrafikken på en mest mulig skånsom måte. Denne skal godkjennes av Eigersund kommune. Byggetiden estimeres til 1,5 år og det anbefales at fortauet på østsiden av Jernbaneveien stenges i denne perioden.

## 6.7 Berørte eiendommer

Alternativ 2 medfører et inngrep på eiendom 46/588 på ca. 41 m<sup>2</sup> og eiendom 47/210 m<sup>2</sup> på ca. 249 m<sup>2</sup> i forbindelse med opparbeidelse av kryss Jernbaneveien x Vågsgaten.

## 6.8 Konsekvenser for barn og unges interesser

Det stilles krav om å tilrettelegge for lekeplass i forbindelse med utbygging av leilighetsblokken.

Planområdet ligger som en del av sentrum. Dette sikrer barn og unge tilgang til sentrum med de tilbud som sentrum innehar for barn og unge som kino, biblioteket, kafeer og handel.

Hafsøyveien og nedre del av Humlestadgaten er en del av Barnetråkk (Barnetråk 2017). Det samme er Jernbaneveien. For de dele av veiene som mangler fortau er veien mindre sikker for barn. Dette påpekes i rapporten fra 2017. Per dags dato er en oppdatert reguleringsplan for Hafsøy-området under utarbeidelse.

## 6.9 Konsekvenser for universell utforming

Nye boenheters planløsning og uteområder skal utføres i tråd med krav i gjeldende bygningsteknisk forskrift.

## 6.10 Overordnede tekniske forskrifter

### 6.10.1 Grenseverdier for støy T-1442 og forurensning

Planområdet er utsatt for støy fra Fv44. For å ivareta forholdet til støy for nye boenheter stiller bestemmelsene krav til at boenheter innenfor støysonen skal tilfredsstillere kravene til grenseverdier for støy i henhold til Miljøverndepartementets veileder T-1442. Nye boenheter skal bygges i henhold til gjeldende bygningstekniske forskrift som stiller krav til støy i bolig og uteområde.

Det ble foretatt en vurdering av støynivå fra veitrafikken den 18.11.2016. Se vedlegg 4.

### 6.10.2 100-metersbeltet fra sjø (pbl § 1-8)

Planområdet vil være mindre enn 100 meter fra vassdraget Vågen/Eideåna. Foran planområdet ligger Fv44 og eksisterende areal med formål forretning/industri. Planforslaget er en fortetting av eksisterende bomiljø og kan ikke synes å være i strid med formålet plan- og bygningsloven § 1-8.

### 6.10.3 Energibehov - energiforbruk

Nye boenheter skal ved prosjektering/oppføring tilfredsstillere minimumskrav til tetthet/isolering i henhold til enhver tids gjeldende forskrifter/lover.

## 6.11 ROS-analyse

Se vedlegg 3. Identifiserte risikoer:

Deler av planområdet er markert som aktsomhetsområde (utløsningsområde) for snøskred i NVEs skredatlas. I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en skredkartlegging, se vedlegg 11 a og b. Vurderingen konkluderer med at det ikke er fare for skred av typen jord, flom, sørpe og snø. Hensynssonen for snøskred kan dermed utgå. Innenfor området er det registrert flere utløsningsområder for steinsprang. Områdene som er utsatt for steinsprang er markert med hensynssone for ras i plankartet med tilhørende bestemmelser.

Klimaet er i endring og de må påregnes en økning i nedbørsmengde på 20 % i løpet av de neste 50-100 årene. Reguleringsbestemmelsen sikrer at det i forbindelse med byggesøknad skal fremlegges dokumentasjon som viser løsninger for drenering av overvann og fallforhold/flomveier i utomhusarealer. Overvann må håndteres lokalt og på en måte som forebygger utvasking, erosjon eller flomskade i planområdet.

Det er ikke etablert gang og sykkelvei i Humlestadgaten. Det er etablert en trapp opp fra Jernbaneveien til Humlestadgaten.

Prosjektet ligger langs Fv 44 og er utsatt for støy. Sinus har utarbeidet støyrapport med avbøtende tiltak. Når tiltakene blir gjennomført reduseres risikoen til 1 (grønn).

Prosjektet ligger i skrående terreng og ferdig utbygd vil området ha høye stup som kan medføre fare. Ny bebyggelse og terreng rundt skal sikres i henhold til teknisk forskrift.