



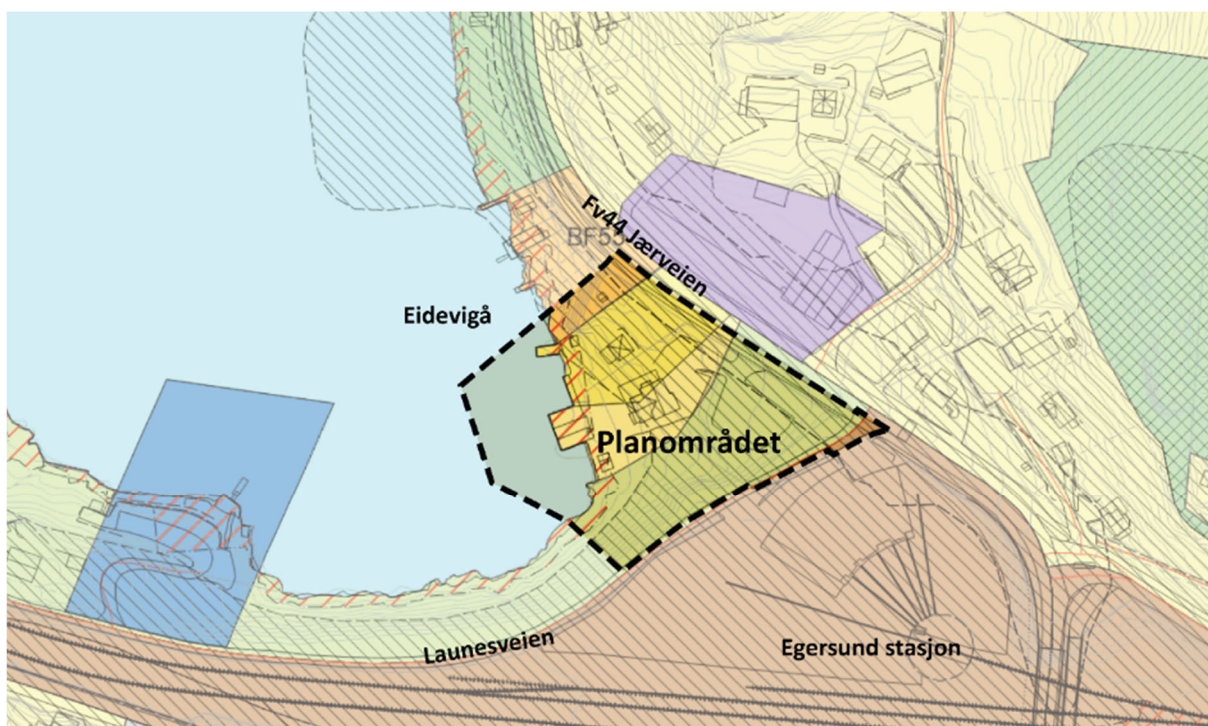
Eigersund kommune

PLANBESKRIVELSE

for

Detaljregulering for boliger Jærveien gnr./bnr. 47/66 mfl., Eie

Detaljregulering



Beskrivelse er datert:	21.01.2022
Dato for siste revisjon av beskrivelse:	24.06.2022
Dato for kommunestyrets vedtak:	20.06.2022

Prosjektinformasjon

Prosjektets tittel:	Detaljregulering for boliger Jærveien gnr./bnr. 47/66 mfl., Eie
Plan-ID:	19990006-02
Dokument:	Planbeskrivelse
Prosjektnummer:	934
Oppdragsgiver:	Hans Petter Bøgh Hafsfø
Rådgiver:	Vial AS
Versjon:	3
Dato:	24.06.2022
Prosjektleder:	Lina Grønnevik Dahle
Prosjektmedarbeider:	Stina Tran Huynh, Tom Koll Frafjord, Malgorzata Gumos
Andre nøkkelpersoner:	
Lagret:	P:\934_Detaljregulering for boliger i Jærveien\07_Beskrivelse\Planbeskrivelse

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av
1	21.01.22	Førstegangsbehandling	LGD	STH
2	24.05.22	Til 2. gangs behandling	LGD	TKF
3	24.06.22	Lagt til trafikkberegninger etter vedtak	LGD	STH

Innhold

1	Bakgrunn	8
1.1	Hensikten med planen	8
1.2	Forslagstiller, plankonsulent, berørte eiendommer	8
1.3	Tidligere vedtak i saken	8
1.4	Utbyggingsavtaler	8
1.5	Krav om konsekvensutredning	8
2	Planprosessen.....	9
2.1	Medvirkningsprosess, varsel om planoppstart, evt. planprogram	9
2.2	Innkommne merknader	9
3	Planstatus og rammebetingelser.....	15
3.1	Overordnede planer	15
3.1.1	Regionalplan for Dalane	15
3.1.2	Kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030	15
3.2	Gjeldende reguleringsplan	17
3.2.1	RV 44 – HP 03 EIE – TENGS	17
3.2.2	Omregulering Eie (10-11)	18
3.3	Tilgrensede planer	19
3.3.1	Småbåtanlegg Eidebukta gnr 47 bnr 719 mfl. (9-11) (20190003)	19
3.4	Temaplaner.....	19
3.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	19
4	Beskrivelse av planområder, eksisterende forhold	20
4.1	Beliggenhet.....	20
4.2	Dagens og tilstøtende arealbruk	20
4.3	Stedets karakter	21
4.4	Landskap.....	21
4.4.1	Topografi og landskap	21
4.4.2	Solforhold	22
4.4.3	Lokalklima.....	22
4.4.4	Estetisk og kulturell verdi	23
4.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	23
4.6	Naturverdier	23
4.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	23
4.8	Sosial infrastruktur	24
4.9	Barns interesser.....	24
4.10	Universell tilgjengelighet.....	25

4.11	Landbruk.....	25
4.12	Trafikkforhold.....	25
4.12.1	Kjøreatkomst.....	25
4.12.2	Vegsystem.....	25
4.12.3	Trafikkmengde.....	26
4.12.4	Ulykkessituasjon.....	26
4.12.5	Trafikksikkerhet for myke trafikanter.....	27
4.12.6	Kollektivtilbud.....	29
4.13	Teknisk infrastruktur.....	29
4.13.1	Vann og avløp.....	29
4.14	Grunnforhold.....	30
4.15	Støyforhold.....	31
4.16	Luftforurensning.....	33
4.17	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	33
4.17.1	Naturgitte forhold og natur- og kulturområder.....	33
4.17.2	Kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur.....	33
4.17.3	Andre tema.....	33
4.18	Næring.....	33
5	Beskrivelse av planforslag.....	34
5.1	Planlagt arealbruk.....	34
5.1.1	Reguleringsformål.....	34
5.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	35
5.2.1	Bebyggelse og anlegg.....	35
5.2.2	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.....	35
5.2.3	LNFR-område - Naturformål.....	36
5.2.4	Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone.....	36
5.2.5	Hensynssoner.....	36
5.3	Bebyggelsens plassering og utforming.....	36
5.3.1	Grad av utnyttning.....	36
5.4	Boligmiljø/ bokvalitet.....	37
5.5	Parkering.....	37
5.6	Tilknytning til infrastruktur.....	37
5.7	Trafikkløsning.....	37
5.7.1	Kjøreatkomst.....	37
5.7.2	Utforming av veger.....	38
5.7.3	Krav til samtidig opparbeidelse.....	38

5.7.4	Tilgjengelighet for gående og syklende	38
5.7.5	Felles atkomstveger, eiendomsforhold	38
5.8	Planlagte offentlige anlegg	39
5.9	Miljøoppfølging	39
5.10	Universell utforming	39
5.11	Uteoppholdsareal	39
5.11.1	Privat og felles uteoppholdsareal	39
5.11.2	Lekeplasser	39
5.11.3	Ivaretakelse av eksisterende og evt. ny vegetasjon	39
5.11.4	Offentlige friområder	39
5.11.5	Turveier	39
5.12	Kollektivtilbud	40
5.13	Kulturminner	40
5.14	Sosial infrastruktur	40
5.15	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	40
5.16	Plan for avfallshenting	40
5.17	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	40
5.18	Rekkefølgebestemmelser	40
6	Virkninger av planforslaget	41
6.1	Overordnede planer	41
6.2	Landskap	41
6.3	Stedets karakter	41
6.4	Hensyn til naboer	41
6.5	Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi	41
6.6	Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven	41
6.7	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	42
6.8	Ute- og oppholdsareal	42
6.9	Trafikkforhold	42
6.10	Barns interesser	42
6.11	Sosial infrastruktur	42
6.12	Universell tilgjengelighet	42
6.13	Energibehov - energiforbruk	42
6.14	ROS	42
6.14.1	Naturgitte forhold og natur- og kulturområder	43
6.14.2	Kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur	43
6.14.3	Andre tema	43

6.15	Teknisk infrastruktur	43
6.16	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	43
6.17	Konsekvenser for næringsinteresser.....	44
6.18	Interessemotsetninger	44
6.19	Avveining av virkninger	44
7	Referanser	45

Vedlegg

1. Plankart, datert 24.05.22
2. Planbestemmelser, datert 24.06.22
3. ROS-analyse, datert 21.01.22
4. Rapport – Støyvurdering, datert 10.01.22
5. Illustrasjon – VA oversikt, datert 03.01.22
6. Illustrasjon – Veg – plan og profil, datert 24.05.22
7. Merknadsbehandling, datert 21.01.22
8. Kunngjøring Dalane avis, datert 05.07.21

Sammendrag

Planforslaget for Jærveien 14 mfl. fremmes på vegne av Hans Petter Bøgh Hafsø som grunneier. Planområdet er på ca. 6,2 daa og omfatter eiendommene med gnr. 47 og bnr. 66, 790 og 920, samt deler av 211 og 809. Hensikten med detaljreguleringen er å omregulere til boligbebyggelse og naust for å utnytte tomten mer og tilrettelegge for tilhørende adkomst og parkering.

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Vial AS har på vegne av Hans Petter Bøgh Hafsø utarbeidet forslag til detaljregulering for boligbebyggelse i Jærveien 14 mfl., plannummer 19990006-02, i Eigersund kommune. Formålet med detaljreguleringen er å omregulere tomt bnr. 47/66 til boligbebyggelse med tilhørende anlegg og båthus, samt mindre justeringer for Omregulering Eie (10-11) plan ID 19990006-01.

1.2 Forslagstiller, plankonsulent, berørte eiendommer

Vial AS er forslagsstiller og plankonsulent, og Hans Petter Bøgh Hafsø er tiltakshaver. Planområdet omfatter eiendommene med gnr. 47 og bnr. 66, 790 og 920, samt deler av bnr. 211 og 809. Planområdet utgjør et areal på ca. 6,2 daa og disponeres av Hans Petter Bøgh Hafsø.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Planområdet omfatter gjeldende reguleringsplan 19990006, «RV 44 – EIE – HP03 (10-11)» fra 06.10.1999, hvor deler av denne planen er erstattet av plan 19990006-01, «Omregulering Eie (10-11)» fra 08.09.2003. Planområdet grenser direkte til plan 20190003, «Småbåtanlegg Eidebukta gnr 47 bnr 719 mfl.(9-11)» fra 15.06.2020.

1.4 Utbyggingsavtaler

Det er ikke igangsatt forhandlinger om utbyggingsavtale.

1.5 Krav om konsekvensutredning

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) § 6 og § 8 skal planer og tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn konsekvensutredes.

Planen omfatter et boligområde, og det er ingen forhold som utløser krav om behandling etter KU-forskriften. Planforslaget utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning eller utarbeidelse av planprogram.

2 Planprosessen

2.1 Medvirkningsprosess, varsel om planoppstart, evt. planprogram

Oppstart av reguleringsplanarbeid ble varslet 05.07.21, med frist om innspill 03.09.21. Høringsperioden var forlenget ut over lovens minstekrav grunnet fellesferie. Varsel om detaljregulering ble annonsert på Eigersund kommunes hjemmeside og i Dalane Tidende, i tillegg til brev til berørte partier og instanser.

25.06.2021	Oppstartsmøte på Vial sitt kontor i Auglendsmyrå 17B med Eigersund kommune v/Dag Kjetil Tonheim og Vial AS v/Stina Tran Huynh og Kristin Yoon.
05.07.2021	Brev om melding om igangsetting av reguleringsarbeid sendt ut til berørte partier og instanser, med frist for merknad satt til 03.09.2021.
05.07.2021	Kunngjøring i Dalane Tidende, med frist for merknader satt til 03.09.2021.
14.02.2022	Førstegangsbehandling i Planteknisk utvalg. Det ble foretatt befaring i saken, og kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.
22.02.22- 05.04.22	Høring og offentlig ettersyn.
13.06.22	Andregangsbehandling i Planteknisk utvalg.
20.06.22	Møte i kommunestyret. Planen vedtas som fremlagt, med mindre endringer i bestemmelsene og i planbeskrivelsen.

Tabell 1: Oversikt over prosessen.

2.2 Innkommne merknader

Det har kommet inn totalt fem merknader, som alle ligger vedlagt med planen. Det kom følgende merknader fra offentlige myndigheter og organisasjoner:

INNKOMNE UTTALELSER VED OPPSTARTSVARSEL	VÅRE KOMMENTARER
<p>06.07.2021 Kystverket</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ved eventuell planlegging i sjø må det tas hensyn til sjøvertsferdsel, og det må ikke planlegges tiltak/aktiviteter som kan komme i konflikt med fremkommeligheten i farvannet. Tiltak som planlegges etablert må dimensjoneres for å motstå påregnelig drag og bølgeslag i området. 2. Det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet. 3. Kystverket vil be om at planforslaget oversendes for uttale når dette foreligger. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planforslaget tilrettelegger for et nytt naust/båthus nord på tomten. Utbygging skal skje etter byggeforskriftene for å sikre minst mulig skade på bebyggelse ved mulig drag og bølgeslag i området. 2. Inkludert i planbestemmelsene. 3. Tatt til orientering.
<p>27.07.2021 Fiskeridirektoratet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I Eideviga er det registrert et bløtbunnsområde klassifisert som lokalt viktig. Generelt fritids- og yrkesfiske med garn, teiner og line kan utføres videre. 2. Bløtbunn er svært viktig i en større økologisk sammenheng, og gruntvannområder med denne 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tatt til orientering. 2. Tatt til orientering.

<p>naturtypen fungerer som beiteområde for fugl og fisk samt levested for akvatiske organismer. Enkeltstående episoder med artikkelspredning og forurensning kan endre produktiviteten i bløtbunnsområder.</p> <p>3. Fiskeridirektoratet region Sør anbefaler å lokalisere alle planlagte inngrep eller aktiviteter som kan påvirke livet i sjøen slik at det gjør minst mulig skade. Det må være minst mulig arealbeslag, mudring, dumping, utfylling, utslipp og sprenging i sjø.</p> <p>4. Fiskedirektoratets interesser vil ikke berøres ut ifra mottatte plandokumenter, men kan bidra med innspill dersom planene endrer seg i området i eller mot sjøen. Fra erfaring vil planer om bolig- og fritidsboliger nær sjø ofte medføre ytterligere ønsker og behov, som V/A-ledninger i sjø, brygger, naust, anlegg/tilrettelegging for badeplasser, utfylling, mudring o.l.</p> <p>5. Fiskedirektoratet vil inkluderes i det videre planarbeidet.</p>	<p>3. Tatt til orientering. Planforslaget inkluderer nå et naust/båthus, men det skal sikres at inngrep og aktiviteter skal ha minst mulig innvirkning på livet i sjøen.</p> <p>4. Tatt til orientering. Planforslaget består nå av et nytt naust/båthus ved vannkanten.</p> <p>5. Tatt til orientering.</p>
<p><u>25.08.2021 Statsforvalteren i Rogaland</u></p> <p>1. I planarbeidet må det vurderes om utbyggingen vil påvirke Eidevigå negativt for den viktige naturtypen bløtbunnsområde, og ev. avbøtende tiltak må fastsettes i bestemmelsene. Vurderingene må gjelde for både anleggsfase og permanent situasjon.</p> <p>2. Planområdet ligger under marin grense. Statsforvalteren påpeker at området er utsatt for stormflo samt at området ligger i et lavpunkt i terrenget. Det må utarbeides en ROS-analyse med nærmere undersøkelser for flomfare og grunnforhold.</p> <p>3. Støyforholdene i og ved framtidig bebyggelse må sikres, jf. Støypåvirkning fra fylkesvegen.</p> <p>4. Statsforvalteren forutsetter at planarbeidet utføres etter kommuneplanens føringer og utnyttelse, parkeringsdekning, solforhold m.m.</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. ROS-analyse over planområdet er inkludert i reguleringsarbeidet.</p> <p>3. Egen rapport med støyvurdering er vedlagt i planforslaget.</p> <p>4. Tatt til orientering.</p>
<p><u>31.08.2021 Rogaland fylkeskommune</u></p> <p>1. På tross av områdets nærhet til stasjon og framtidige sentrumsfunksjoner vil fylkeskommunen fraråde en tett utbygging i planområdet da området er lite og avgrenset av vei med høy trafikk.</p>	<p>1. Det skal kun bygges én ny bolig innenfor tomt gnr./bnr. 47/66 samt et nytt naust/båthus.</p>

<p>2. Viktig å ivareta særlig støyforhold innendørs og utendørs. Nærhet til trafikkert vei tilsier at uteoppholdsareal må vendes bort fra veien. Dette samsvarer med solforhold i området.</p> <p>3. Fylkesrådmannen har ingen vesentlige merknader til endringen fra fritidsbolig til bolig. Det vil være forutsetning at videre planarbeid sikrer en god tilpasning til landskapet.</p> <p>4. Planområdet omfatter strandsone som i dag allerede er sterkt privatisert. Vi anbefaler derfor at det i reguleringsarbeidet sikres at allmenheten har adkomst og kan passere langs tomtene i planområdet. Planinitiativet omtaler ikke ytterlige utbygging i strandsonen, og vi forutsetter derfor at det ikke legges til rette for dette.</p> <p><u>Samferdselstekniske innspill:</u></p> <p>5. Ny reguleringsplan medfører endrede trafikkforhold. Det må gjøres en trafikkanalyse som redegjør for trafikksituasjonen i området, hvilke konsekvenser planforslaget får for det offentlige veinettet og eventuelle behov for tiltak.</p> <p>6. Transport i forbindelse med utbygging innenfor planområdet kan medføre tung og bred last. Utbygger må ta hensyn til lastekapasiteten til brua over Egersund stasjon. Vi minner om at en eventuell overskridelse av lasten må varsles og omsøkes.</p> <p>7. I henhold til «Forskrifter etter vegloven § 13» skal veinormalene gjelde for all planlegging og bygging av veier og gater på det offentlige vegnettet. Alle tiltak i tilknytning til fylkesveinettet skal gis en teknisk utforming iht. blant annet håndbøkene «N100 Veg- og gateutforming» og «V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss».</p> <p>8. Vi forutsetter at avkjørselen fra det varslede planområdet legges til den eksisterende avkjørselen på gnr. 47 bnr. 920. Avkjørselen skal være utformet iht. N100 og målsettes med siktlinjer og kurveradius på plankartet. Følgende krav må sikres i bestemmelsene: «I områdene</p>	<p>2. Planen legger opp til at uteoppholdsareal ved ny bolig skal ligge mellom nybygg og vann for å bli skjermet mot trafikkstøy, samt få gode solforhold og utsikt. Se vedlagt rapport om støysituasjon.</p> <p>3. Tatt til orientering.</p> <p>4. Tatt til orientering. Planområdet består av private boligtomter, hvor planforslaget nå inkluderer et areal avsatt til båthus nord i tomt gnr./bnr. 47/66. Det skal ikke skje endringer i naturområdet i sør, som grenser til vannet.</p> <p>5. Planbeskrivelsen inneholder en analyse for trafikkforholdene i tilknytning til planområdet. Risikoen ved trafikkulykker vurderes i ROS-analysen.</p> <p>6. Tatt til orientering.</p> <p>7. Tatt til orientering. Egen tegning for plan og profil for adkomstvegen til boligtomtene er vedlagt i planforslaget.</p> <p>8. Tatt til orientering. Avkjørselen er utformet iht. N100 og kravet inkluderes i planbestemmelsene.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>regulert til frisisiktsoner skal det være fri sikt innenfor en høyde fra 0,5 meter over tilstøtende veibaner.»</p> <p>9. For nye reguleringsplaner er «Rammeplan for avkøyrslar og byggegrenser på riks- og fylkesveg» utgangspunkt for fastsetting av byggegrenser. Vi kan akseptere byggegrenser på minimum 15 meter målt fra Fv.44 sin senterlinje, men anbefaler likevel byggegrenser på 20 meter fordi deler av planområdet ligger i rød støysone. Eventuelle bygg vil komme tett opp mot støykilden, og det må sikres tilstrekkelig areal til støyskjerming. Byggegrensen målsettes på plankartet. Gjeldende forskrift T1442 må legges til grunn i planarbeidet og sikres i bestemmelsene.</p> <p>10. Nødvendig areal til grøfter, skråninger og fyllinger mot sideterreng må reguleres inn på plankartet. Behovet for arealer til rigg- og anleggssoner samt ledningsnett må vurderes som en del av planarbeidet. Prosjekterende må gjøre en vurdering av nødvendig areal. Dette avhenger av terrenget og type tiltak som skal gjennomføres.</p> <p>11. Det må reguleres inn annen veggrunn langs fv. 44. Langs fortau og gang- og sykkelvei skal annen veggrunn ha en bredde på minimum 0,50 meter. Langs vei uten fortau eller gang- og sykkelvei skal bredden være minimum 3,0 meter.</p> <p>12. I forbindelse med tiltakene i planforslaget må det utarbeides et tegningsgrunnlag i tråd med håndbok R700. Det må sikres i et eget punkt i reguleringsbestemmelsene at alle planer for tiltak som berører fv. 44 skal oversendes til veimyndigheten for gjennomsyn.</p> <p>13. For tiltak som berører veigrunnen langs fylkesveinettet kreves det gjennomføringsavtale med veimyndigheten. Avtale for gjennomføring skal være inngått med Rogaland fylkeskommune før byggestart. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>9. Byggegrensene i planområdet tar utgangspunkt i 15 meter fra Fv.44 sin senterlinje, ettersom den vil dekke både den røde og en del av den gule støysonen. Gjeldende forskrift T1442 er lagt til grunn i planarbeidet og sikret i bestemmelsene.</p> <p>10. Tatt til orientering.</p> <p>11. Tatt til orientering. Det er avsatt areal for annen veggrunn mellom gang- og sykkelveien og adkomstvegen.</p> <p>12. Tatt til orientering. Kravet er inkludert i planbestemmelsene.</p> <p>13. Tatt til orientering. Kravet er inkludert i planbestemmelsene.</p>
<p>01.09.2021 Statens vegvesen</p> <p>1. Det er ikke krav til konsekvensutredning, men det må opparbeides en analyse som vurderer trafiksikkerhet og krav til trygg skolevei i henhold til rikspolitiske retningslinjer for barn og unges medvirkning i planleggingen.</p>	<p>1. Planbeskrivelsen inneholder en analyse for trafikkforholdene i tilknytning til planområdet. Risikoen ved trafikkulykker vurderes i ROS-analysen.</p>

<p>2. Området er svært støyutsatt på grunn av sin beliggenhet i forhold til riksveg, fylkesveg og jernbane samt driftsbanegård. Det må derfor utarbeides en grundig analyse av støyforholdene i henhold til gjeldende retningslinjer i forskrift T1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen.</p> <p>3. I reguleringsbestemmelsene må det tas med som eget punkt at lokale støyskjermingstiltak må være gjennomført før en innflyttingstillatelse kan gis.</p> <p>4. Statens vegvesen ber kommunen vurdere arealbehovet i forbindelse med utvidelse til dobbeltspor til Eigersund samt behov for omlegging/justering av Fv.44 ved etablering av Eie bru.</p> <p>5. Vi må ta forbehold om eventuelle merknader/kommentarer når det foreligger et konkret planforslag.</p>	<p>2. Det er utført en støyanalyse av planområdet som legges ved plandokumentene.</p> <p>3. Punktet er inkludert i planbestemmelsene.</p> <p>4. Tatt til orientering.</p> <p>5. Tatt til orientering.</p>
<p><u>02.09.2021 Norges vassdrags- og energidirektorat NVEs veiledning</u></p> <p>1. Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi at dere følger vår kartdatabaserte veiledning for reguleringsplan.</p> <p>2. Spesielt må planarbeidet avklare om det er kvikkleire i området (arealene ligger under marin grense) og evt. fare for områdeskred. Det renner en bekk ut i sjøen innenfor planområdet. Evt. flomfare og verdier knytta til bekken må være en del av planarbeidet. Det må drøftes evt. utredes om inntaket til den lukka bekken kan være en fare for planområdet. Kan inntaket gå tett og vannet renne ut av bekkeløpet og ned mot det regulerte området slik at det gir skade på evt. bygninger?</p> <p><u>Generelle råd</u></p> <p>3. Ellers anbefaler vi å bruke følgende veiledere og verktøy.</p> <p><u>NVEs oppfølging av planarbeidet</u></p> <p>4. I plandokumentene må det komme tydelig fram hvilke vurderinger som er gjort, og det må komme tydelig fram hvordan hensyn er innarbeidet i planen. Det er viktig at alle relevante fagutredninger innenfor NVEs</p>	<p>1. Tatt til orientering.</p> <p>2. Vurderinger av faren for skred og flom er inkludert i planbeskrivelse og i ROS-analysen som er vedlagt i planforslaget.</p> <p>3. Tatt til orientering.</p> <p>4. Tatt til orientering.</p>

saksområder er vedlagt. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.	
----------------------------------------------------------------------------------------	--

Tabell 2: Innkomne merknader.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

3.1.1 Regionalplan for Dalane

I Regionalplan for Dalane 2019-2030 er det lagt føringer for boligbebyggelse, hvor Egersund er definert som et regionsenter for Dalane. Planen legger til rette for flere boliger i by- og tettstedsentre med prioritering av fortetting og transformasjon på allerede utbygd areal, samt i sentrumsnære områder tilrettelagt for gående og syklende.

Ifølge planen skal det være 4-8 boliger per dekar i og nært sentrum, og minst 2,5 boliger per dekar innenfor tettsteder. Det bør tilrettelegges for et variert boligtilbud, særlig leiligheter i byen og de større tettstedene. For å sikre bokvalitet er det utarbeidet krav til minste felles uteoppholdsareal innenfor sentrumsområder på minimum 16 m², hvor alle boenheter bør ha egen private uteplass skjermet for innsyn og med gode solforhold. Det skal også være tilgang til områder for variert lek og aktivitet tilrettelagt for alle aldersgrupper.

Ifølge regionalplanen for Eigersund er det et stort behov for utbedring av kryssområdene på Eie, ved jernbanen.

3.1.2 Kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030

Av bebyggelse og anlegg er planområdet i kommuneplanen for Eigersund kommune avsatt til både bolig- og fritidsbebyggelse, se Figur 1. Nordlige delen av boligformålet er regulert som framtidig boligbebyggelse. Den sørlige delen av planområdet er regulert til nåværende LNFR-område for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag, og Eideviga er regulert til næværende friluftsområde. Planområdet grenser til området regulert for bane (nærmere angitte baneformål).

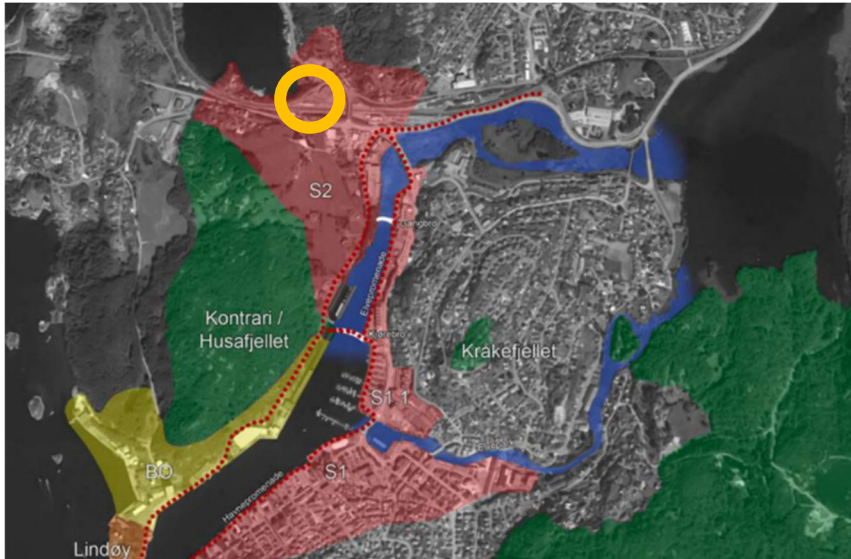
Av hensynssoner er deler av området langs vannkanten innenfor faresone relatert til flomfare. Store deler av planområdet er dekket av gul støysone iht. T-1442, og delvis innenfor rød sone langs Jærveien (Fv44) i nordøst.



Figur 1: Utsnitt fra kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030. Planområdet, markert med stiplet linje, dekker tomter avsatt til både bolig- og fritidsbebyggelse (Kilde: Eigersund kommune - Geoinnsyn).

Deler av tomten i sør er en del av planens fokusområde 6, over S2 Eie og knutepunktutvikling Egersund stasjon, se Figur 2. Her legges det opp til utvikling rundt stasjonen, gode overgangsmuligheter og blandet bruk, samt utvikling av det regionale knutepunktet ved stasjonen.

En faktor i utviklingen av stasjonsområdet er «Utviklingsplan for Jærbanen» og etablering av dobbeltspor. Figur 3 viser en skisse for hvordan utviklingen ved Stasjonen på Eie kan bli.



Figur 2: Fokusområdene i kommuneplanen for Eigersund. Planområdet er merket med sirkel i nord i område S2 (Kilde: Kommuneplan for Eigersund 2018-2030).



Figur 3: Skisse for hvordan utviklingen av stasjonsområdet på Eie kan se ut (Kilde: Kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030).

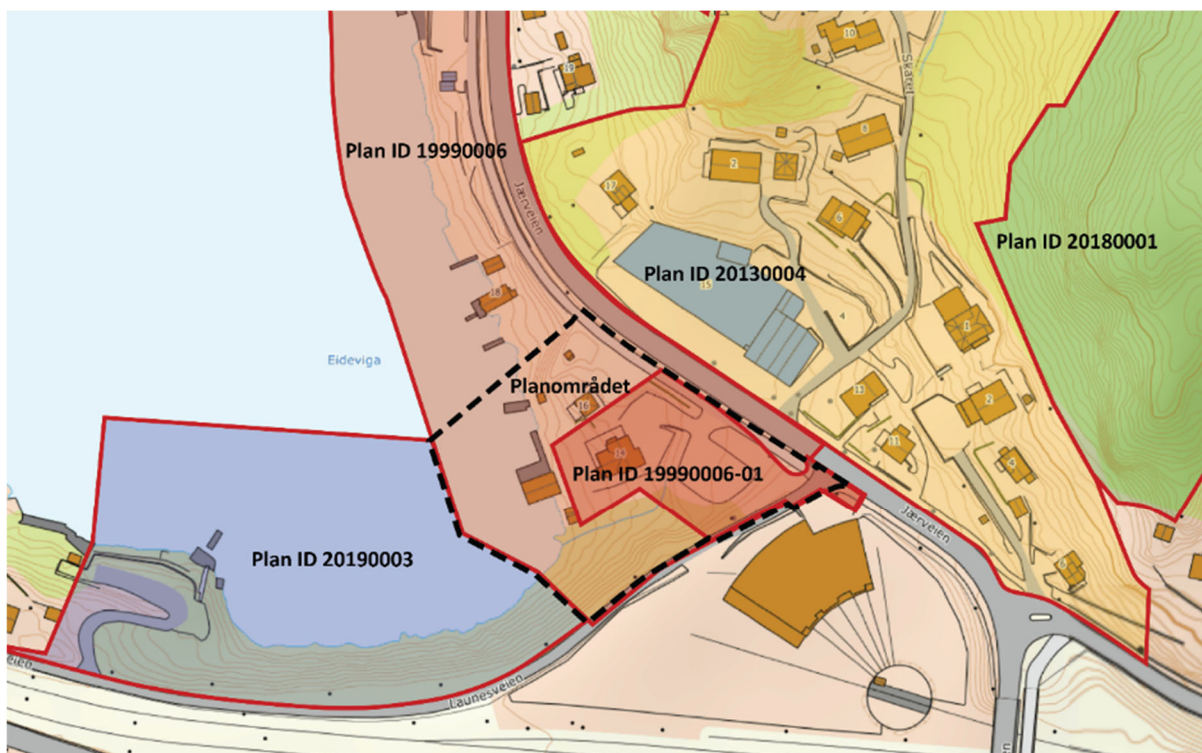
I bestemmelser og forutsigbarhetsvedtak for kommuneplanens arealdel 2018-2030 er det bestemt at:

- Uteareal:
 - I sentrumsområdene er det krav til minste uteoppholdsareal MYA pr. boenhet på minst 25 m².
 - Øvrige områder: Det er krav til minste uteoppholdsareal MUA pr. boenhet på minst 150 m², tilgjengelig og egnet til lek, utfoldelse og opphold utendørs.
- Garasje
 - For boligbebyggelse skal det settes av plass til én garasje pr. boenhet.
 - Garasje/uthus kan ha et maksimalt bebygd areal på 60 m² BYA. Maksimal gesims høyde kan være 3,3 meter og maksimal mønehøyde 5,5 meter, begge målt fra overkant garasjeggulv.

- Bygg nær vannet
 - Byggehøyde over havet (gulvnivå) minimum 3,0 m over havnivå med mindre det er fagkyndig rapport.
 - Innenfor hensynssone for 200-års flom tillates ikke oppført ny eller vesentlig utvidelse av eksisterende bebyggelse i sikkerhetsklasse 2. Bebyggelse i andre flomutsatte områder må legges høyt nok for å unngå flomskader.
 - I byggeområder må enkeltnaust for enkelteiendommer ikke overstige 45 m² BYA med gesimshøyde inntil 4 m og mønehøyde inntil 6 m over topp fundamentering (peler/ringmur). Fasadeutformingen må samsvare med bruken og utformes etter lokal byggeskikk.

3.2 Gjeldende reguleringsplan

Figur 4 viser gjeldende reguleringsplaner for planområdet, samt andre tilgrensende planer.



Figur 4: Utsnitt av gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner. Planområdet er markert med svart, stiplet linje, og gjeldende reguleringsplaner for planområdet er markert rødt.

3.2.1 RV 44 – HP 03 EIE – TENGS

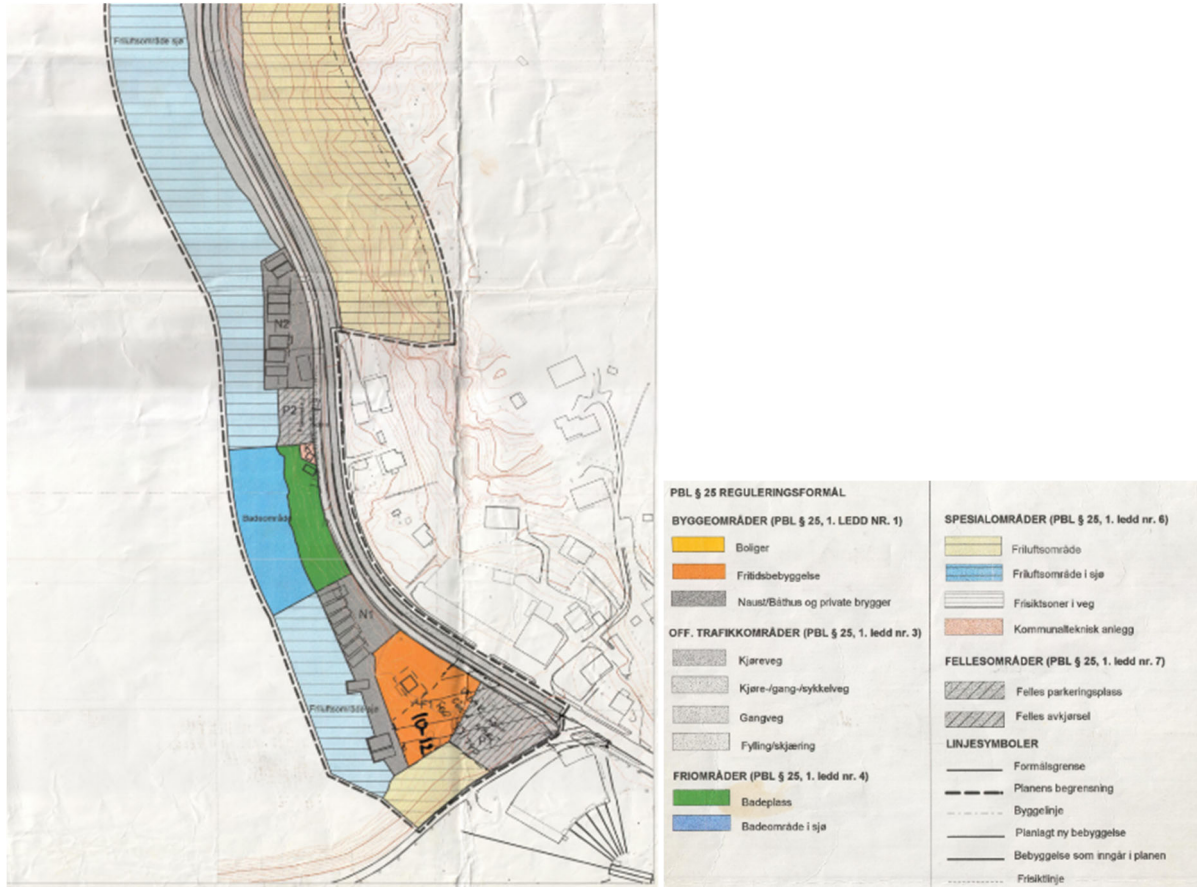
Gjeldende reguleringsplan med plan ID 19990006, «RV 44 – EIE – HP03 (10-11)» fra 06.10.1999. Av bebyggelse legger planen til rette for boliger, fritidsbebyggelse og naust/båthus med private brygger. Også regulert til offentlige trafikkområder og friområder, spesialområder og fellesområder.

Tillatt bebygd areal (BYA), inkludert garasje, kan ikke overstige 20% av tomtens areal. Garasjer kan oppføres som tilbygg til bolighuset med krav om å tilpasse material, form og farge. Den felles parkeringsplassen innenfor planområdet gir parkeringsplass til de sørlige eiendommene og friområdet. Felles adkomstveg må opparbeides og godkjennes av Statens vegvesen før bygging av bolighus tillates igangsatt.

Nye naust/båthus kan oppføres innenfor området N1, samt brygger innenfor viste byggelinjer i plankartet. Det skal være tradisjonell form og utseende på naust, og maks. 40 m² i grunnflate.

Gesimshøyde må ikke overstige 3 meter fra planert terreng, og takvinkel må ha mellom 35 og 45 grader. Skal sikres ny biloppstillingsplass, ved parkeringen i planområdet, per nytt naust/båthus.

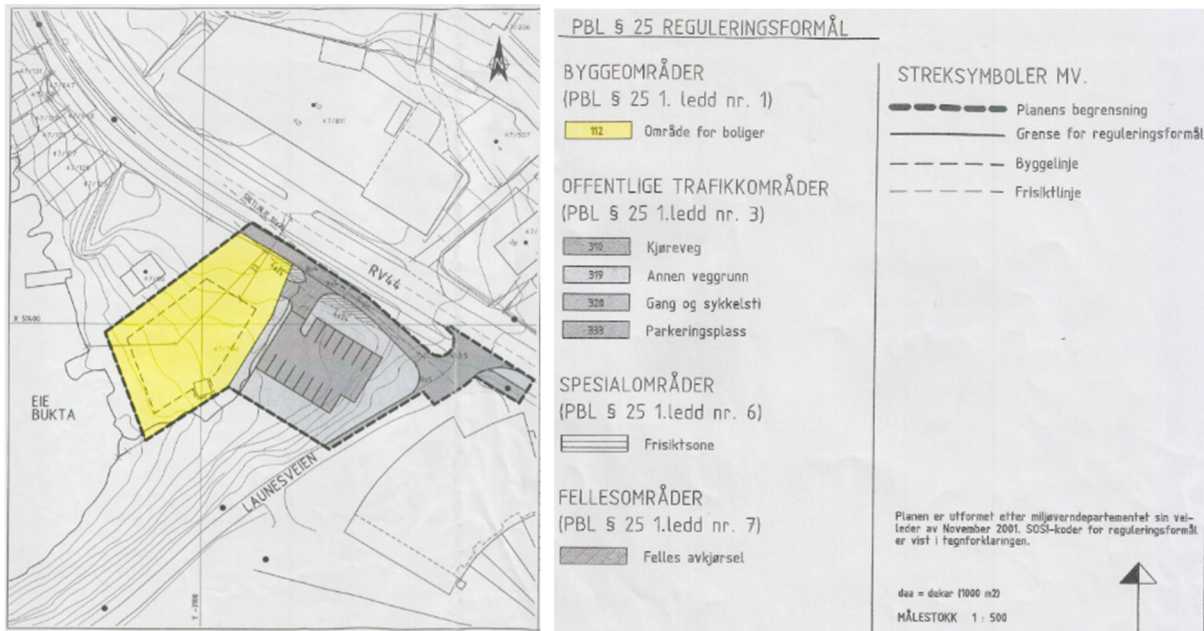
Deler av reguleringsplanen er senere oppdatert av Omregulering Eie (10-11), hvor de tidligere formålene fritidsbolig, parkering og friluftsliv vises i Figur 5.



Figur 5: Utsnitt fra reguleringsplanen for RV44 – Eie – Tengs.

3.2.2 Omregulering Eie (10-11)

Tilgrensende plan med plan ID 19990006-01, «Omregulering Eie (10-11)» fra 08.09.2003, vist i Figur 6. Planen regulerer for boliger, parkerings- og vegareal, og er en omregulering av «RV 44 – EIE – HP03 (10-11)».



Figur 6: Utsnitt fra reguleringsplanen for Omregulering Eie (10-11).

3.3 Tilgrensede planer

3.3.1 Småbåtanlegg Eidebukta gnr 47 bnr 719 mfl. (9-11) (20190003)

Tilgrensende plan med plan ID 20190003, «Småbåtanlegg Eidebukta gnr 47 bnr 719 mfl.(9-11)» fra 15.06.2020. Planen legger til rette for småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, kjøreveg, parkeringsplasser, friluftsmål, friluftsområde i sjø og vassdrag, samt hensynssonene Frisiktsone H140, Gul sone iht T-1442 H220 og Flomfare H320. Planen tillater brygge, kai og flytebryggeanlegg for inntil 18 småbåter.

3.4 Temaplaner

Planområdet berører følgende temakart for Eigersund kommune:

- **Temakart for støy:** En liten del av det nordøstlige området er innenfor rød støysone, mens resterende areal ligger innenfor gul sone.
- **Temakart for gang- og sykkelveinett:** Langs Fv 44 går det gang- og sykkelvei.
- **Temakart for grønnstruktur, hensyn friluftsliv, landskap og bevaring naturmiljø // sjøområdene:** Er registrert grønnstruktur/friområde langs Fv.44.

3.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Følgende statlige planretningslinjer (SPR'er) har relevans for oppgaven:

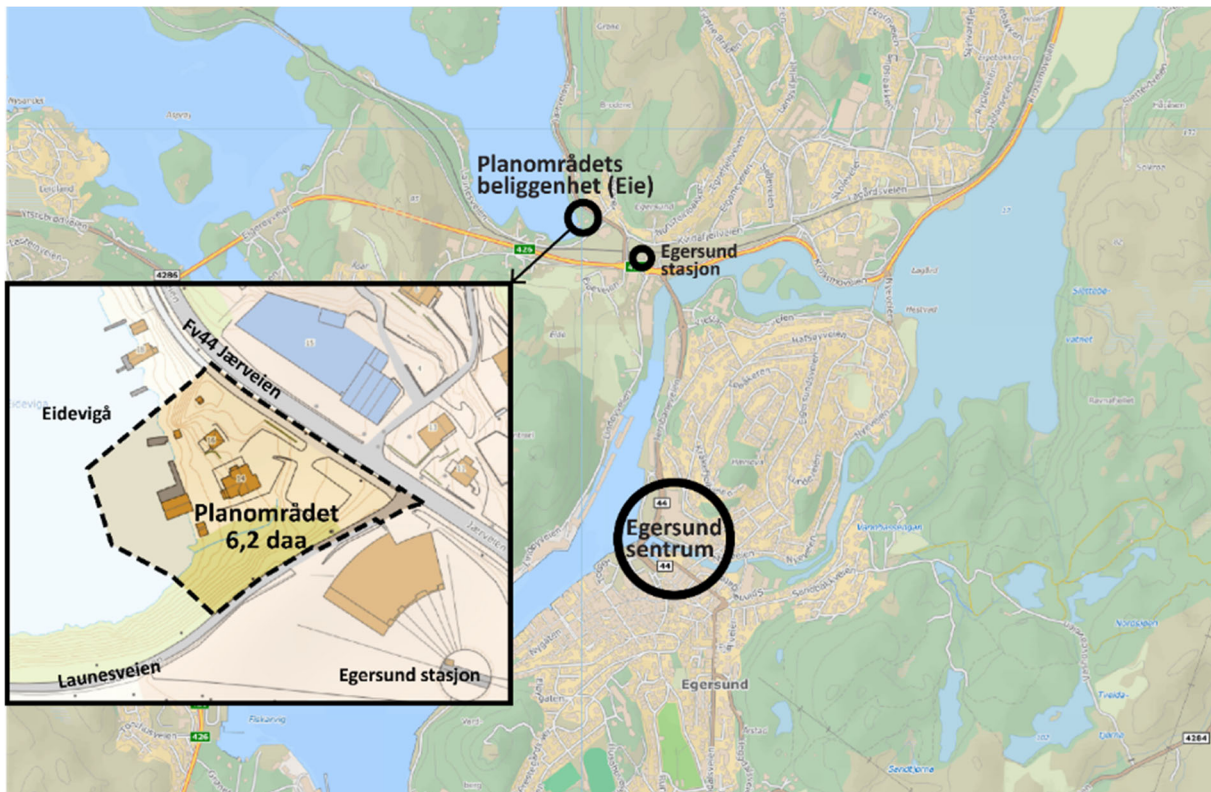
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)
- Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (1994)

4 Beskrivelse av planområder, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Eie i Eigersund kommune, omtrent 1 km fra Eigersund sentrum, vist i Figur 7. Området er lokalisert i nærheten av Eigersund stasjon, hvor Jærbanen går sør for planområdet.

Planavgrensningen er også markert og utgjør et areal på ca. 6,2 daa. Planområdet grenser til Fv44 i nordøst og til Eidevigå i sørvest.



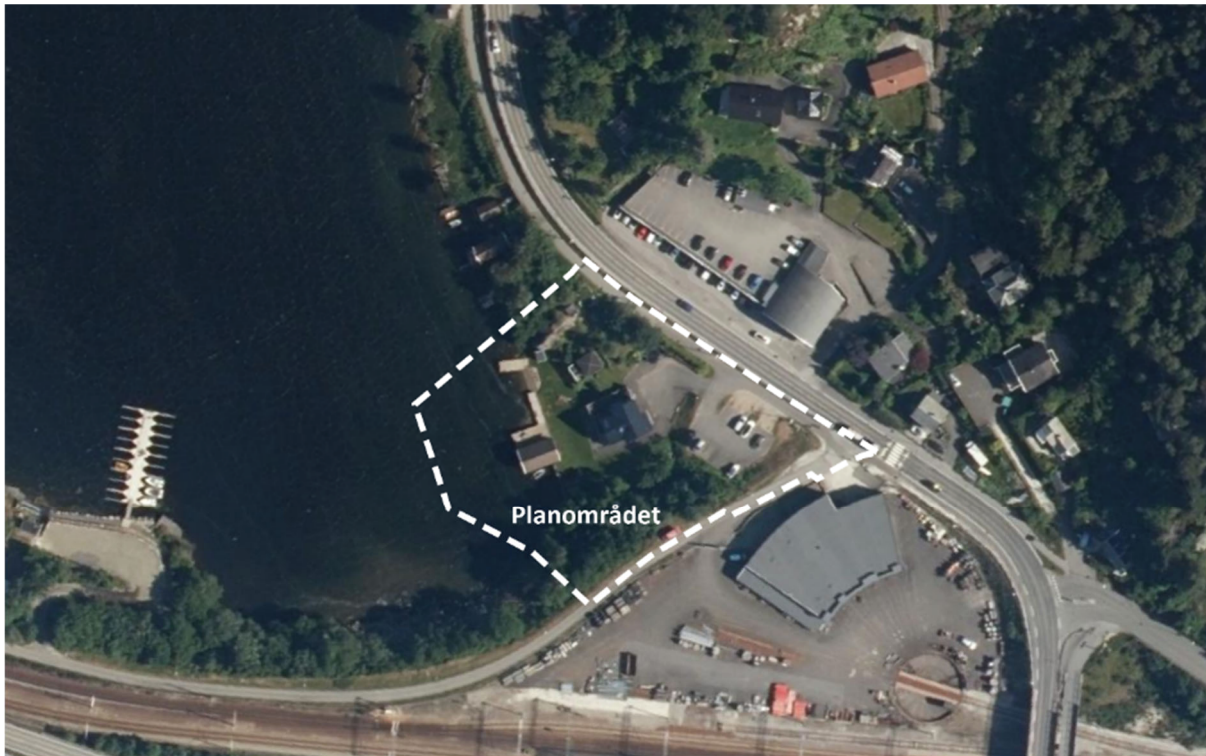
Figur 7: Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse.

4.2 Dagens og tilstøtende arealbruk

Planområdet omfatter tomten gnr./bnr. 47/66, som i dag består av en bolig og to små boder. Tomten er på ca. 901 m², og omreguleringen vil hovedsakelig gjelde for denne tomten, i tillegg til mindre endringer for reguleringsplan for Omregulering Eie (10-11). Tomt 47/790 er også inkludert i planområdet for å sikre helhetlig plan. Denne tomten består av en bolig og båthus.

Figur 8 viser arealbruket for planområdet i 2019, som består av både skog, veg- og parkeringsareal, hageareal og vann. Særlig sør i planområdet er dekket av skog. Langs vannkanten er det to brygger og et båthus.

Planområdet grenser til noe av veiarealet på østsiden og er i nærheten av Eigersund stasjon. Nordøst for planområdet er det boligbebyggelse, grønnsstruktur og annen offentlig eller privat tjenesteyting. Nordvest for området befinner det seg flere naust/båthus, og i sørvest fortsetter skogen og naturområdet langs vannkanten.



Figur 8: Oversiktskart over arealbruken for planområdet og tilstøtende områder.

4.3 Stedets karakter

Planområdet består i dag av to frittliggende hus, hvor det nordlige huset har valmet tak og det i sør har saltak. I nord er det to mindre boder og i sør et båthus. Alle bygningene har kvadratiske grunnplan, med unntak av båthuset som er rektangulært.

Det er en del naturlige elementer innenfor planområdet, med grønt-/friområde i nord, friluftsområde i sør, Eideviga i vest samt hageareal. Kontakt mellom bygninger og naturen kan bidra til å skape gode rammer for bokvalitet og fungere som en buffersone mot de omkringliggende veiene og jernbanen. I dag består den østlige delen av området av parkeringsplass og veiareal.

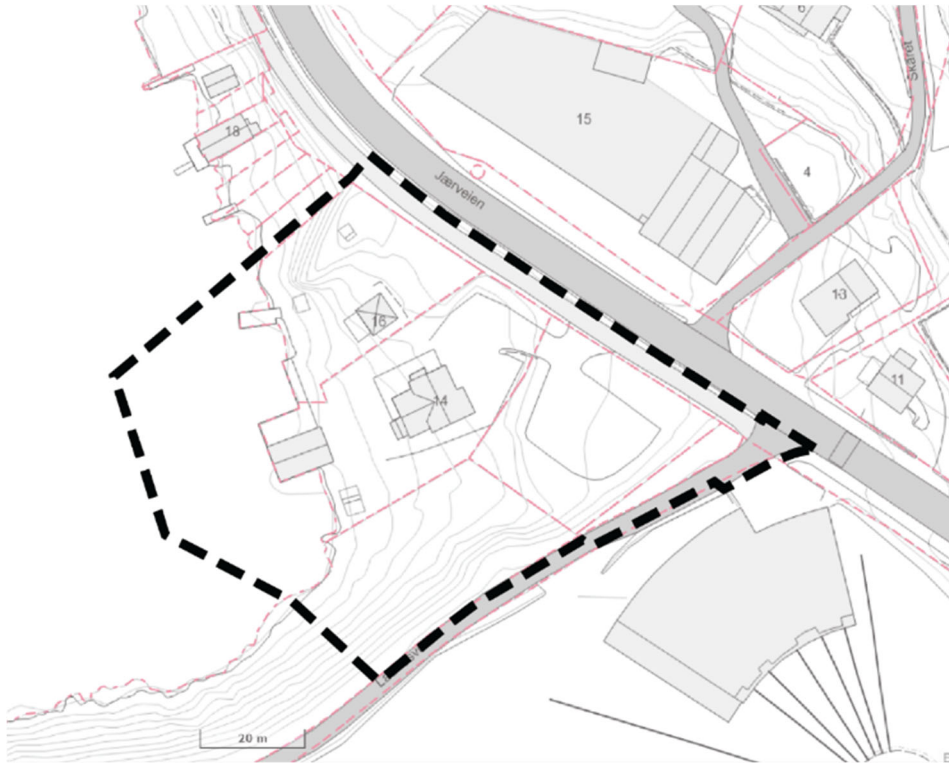
Nærområdet omfatter en del areal til jernbane og stasjon, samt veier og parkeringsareal. Den nærmeste boligbebyggelsen er hovedsakelig frittliggende eneboliger og har en organisk veistruktur innimellom grønnstrukturen. Lengre øst er boligbebyggelsen tydeligere strukturert lineært etter veiene.

4.4 Landskap

4.4.1 Topografi og landskap

Planområdet er lokalisert langs vannkanten til Eideviga, omringes av en del vegetasjon og samtidig infrastruktur som sammen skaper et variert landskap i planområdet. På tomten heller terrenget nedover mot Eideviga fra 8-1 moh, se koter i Figur 9. Dette gir en høydeforskjell på 7 meter fra nordøst til sørvest.

Tomten i nord består av noe mer kupert terreng, med et bergknaus i nord og har noe bratt fjellterreng mot sør. Boligtomten sentralt i planområdet og parkeringsplassen i øst har et mer jevnere terreng. Også bratt i skogområdet i sør, med tettere koter mellom vannkant og Launesveien.



Figur 9: Kotehøyder innenfor planområdet.

4.4.2 Solforhold

Det er ingen høye bygg eller andre konstruksjoner som skaper store skygger over planområdet i dag, og det vurderes å være gode solforhold. Viktig å ta til orientering ved eventuell bygging på Egersund stasjon og andre nyregulerte boligområder.

4.4.3 Lokalklima

Nærmeste målestasjon er Eigerøya målestasjon i Eigersund kommune. Figur 10 viser en vindrose fra denne målestasjonen fra 2011-2020. Hovedretningene i området kommer fra nordvest og øst/sørøst.

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- > 20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

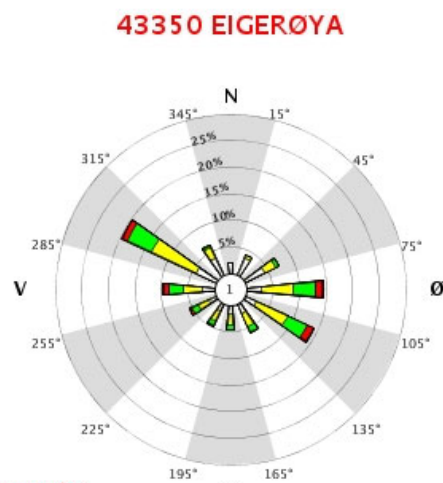
1



År: 2011 - 2020

jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)



Figur 10: Vindrose for Eigerøya.

4.4.4 Estetisk og kulturell verdi

Planområdet har attraktive siktlinjer ut over Eidesvigå, mot fjell og skogområder. Dette gir området kvaliteter som kan legge grunnlag for gode bomiljø.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjennskap til registrerte kulturminner, -miljø eller fornminner innenfor eller i nærheten av planområdet.

4.6 Naturverdier

Planområdet grenser til Eideviga, som er en lokalt viktig naturverdi ifølge Naturbasekart (Miljødirektoratet, u.å.a). Det er et stort bløtbunnsområde, nær viktig funksjonsområde for vade-måle- og alkefugler. Dette har ifølge Fiskeridirektoratet stor betydning for det lokale økosystemet. Eideviga er også klassifisert som en nasjonal laksefjord.

Ifølge Artsdatabanken (u.å.) er det observert isfugl sør for planområdet og planten gyvel i nord. Gyvel er i klassen Svært høy risiko, hvor arten har stort invasjonspotensiale og høy økologisk effekt.



Figur 11: Blå prikk i sør er isfugl-funn, oransje prikk i nord er gyvel-funn (Kilde: Artsdatabanken, 2021).

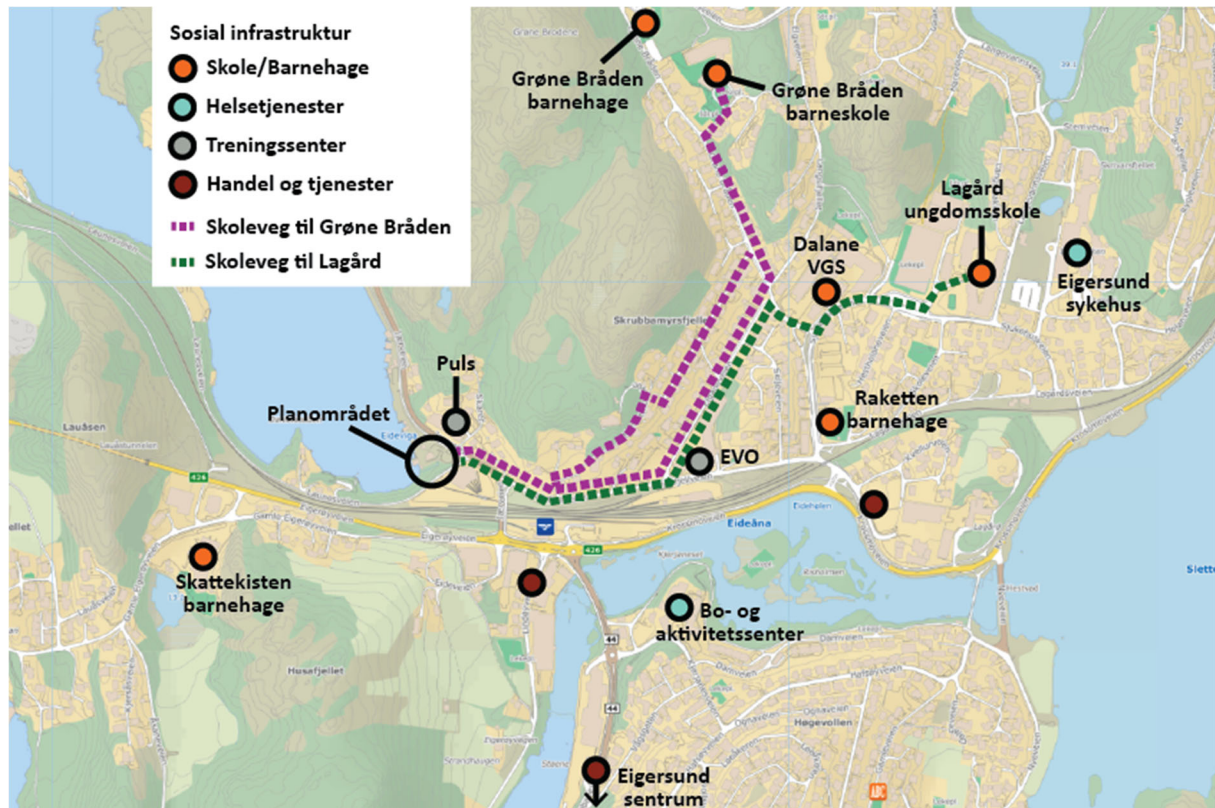
4.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet befinner seg nær Eideviga, som ligger sør i Tengsvågen, og gir muligheter for bading, fiske og rekreasjon. Det vernede Bjerkreimsvassdraget i nord munner ut i Tengsvågen, og planområdet er derfor ikke direkte innenfor verneområdet. Der er det en fredningssone ved Bjerkreimselva, med særskilte regler for fiske innenfor sonen fra og med 15. april til og med 15. oktober. Eideviga er registrert som en nasjonal laksefjord.

Det er også flere turmuligheter i naturområder i nærheten av planområdet, som Egrefjellet, Kontrari og Maurholen.

4.8 Sosial infrastruktur

Figur 12 viser utvalgte steder for sosial infrastruktur, som skoler, barnehager, treningsentre og områder med handel og tjenester. Den viser også aktuelle skoleveger, som forklares nærmere i kap. 4.12.5 Trafikksikkerhet for myke trafikanter.



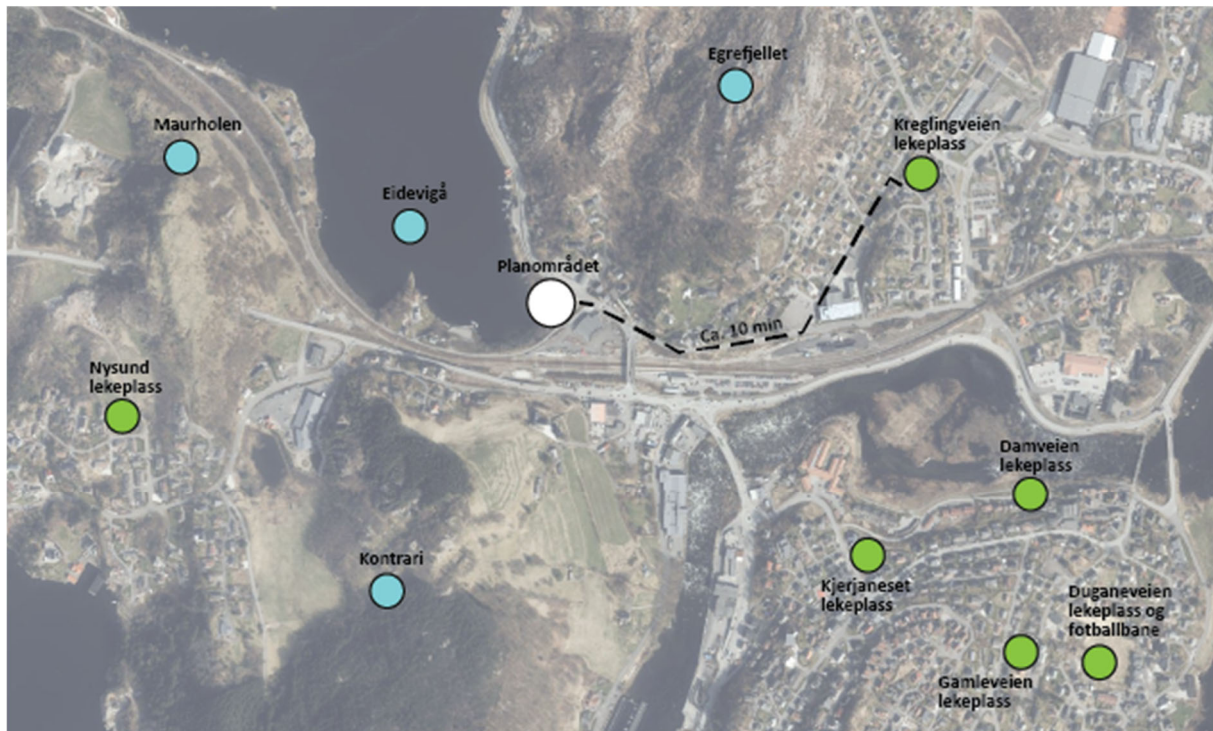
Figur 12: Ulike steder for sosial infrastruktur i nærheten av planområdet.

Den nærmeste barneskolen og barnehagen er Grøne Bråden, som befinner seg ca. 800 meter nordøst for planområdet. Lagård er nærmeste ungdomsskole og ligger ca. 900 meter øst for planområdet, og Dalane videregående skole er omtrent 700 meter mot øst. De nærmeste barnehagene er Skattekisten kulturbarnehage ca. 450 sørvest for planområdet, og Raketten barnehage som befinner seg omtrent 850 meter øst for planområdet.

Eigersund Sjukehus er lokalisert omtrent 1 km øst for planområdet, Kjerjanaset bo- og servicesenter ligger omtrent 450 meter sørøst for planområdet. Planområdet har god tilgang til treningscenteret Puls Eigersund, som befinner seg tvers over veien Fv44 i nordøst retning. Ellers er det tilgang til EVO treningscenter noe lengre øst. Eigersund sentrum tilbyr en del handel- og tjenestetilbud og befinner seg rundt 1 km fra planområdet. Det finnes blant annet dagligvarehandel blant annet ved stasjonen og lengre øst.

4.9 Barns interesser

Planområdets tilknytning til friluftsområdet ved Eideviga og de nærliggende naturområdene skaper gode rammer for aktiviteter og friluftsliv for barn og unge, se Figur 13. De nærmeste lekeplassene er omtrent 600 meter for planområdet, hvor det tar omtrent 10 minutter å gå bort. Ettersom planforslaget kun tilrettelegger for én ny bolig er det ikke krav om å tilrettelegge for ny lekeplass, men uteoppholdsarealet i planforslaget skal sikre muligheter for lek innenfor planområdet.



Figur 13: Lekeplasser og friluftsområder som kan nås fra planområdet. Det er noe avstand til lekeplassene, men tar omtrent 10 minutter å gå til de nærmeste.

4.10 Universell tilgjengelighet

Planområdet består av en felles parkeringsplass i øst, med adkomst fra Fv.44, samt en gang- og sykkelveg som fortsetter nordover. Parkeringsplassen og gangvegen er offentlig og er tilgjengelig for allmennheten. Ellers er planområdet private tomter og dermed ikke tilgjengelig for offentligheten.

4.11 Landbruk

Sørliche del av tomten er regulert som LNFR-område. Den består hovedsakelig av lauvskog og er registrert som uproduktiv skog. Ellers er det ingen andre landbruksområder som grenser til planområdet.

4.12 Trafikkforhold

Eksisterende trafikkforhold i og nær planområdet er redegjort, og omhandler kjøreatkomst til planområdet, vegsystemet, trafikkmengden, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, barnetrakk og kollektivtilbud. En del info er hentet fra Statens vegvesen (u.å.) sitt vegkart. Dette bidrar til bedre forståelse for trafikksituasjonen i dag og hvilke tiltak det eventuelt er behov for. Trafikkforhold tilknyttet planforslaget tas opp i kapittel 6.7 Trafikkløsning og i kapittel 8.12 Trafikkforhold redegjøres hvilke virkninger planforslaget vil ha for trafikksituasjonen.

4.12.1 Kjøreatkomst

Kjøreatkomsten til planområdet går direkte fra Fv44 og inn i den østlige delen av området, som vist i Figur 14.

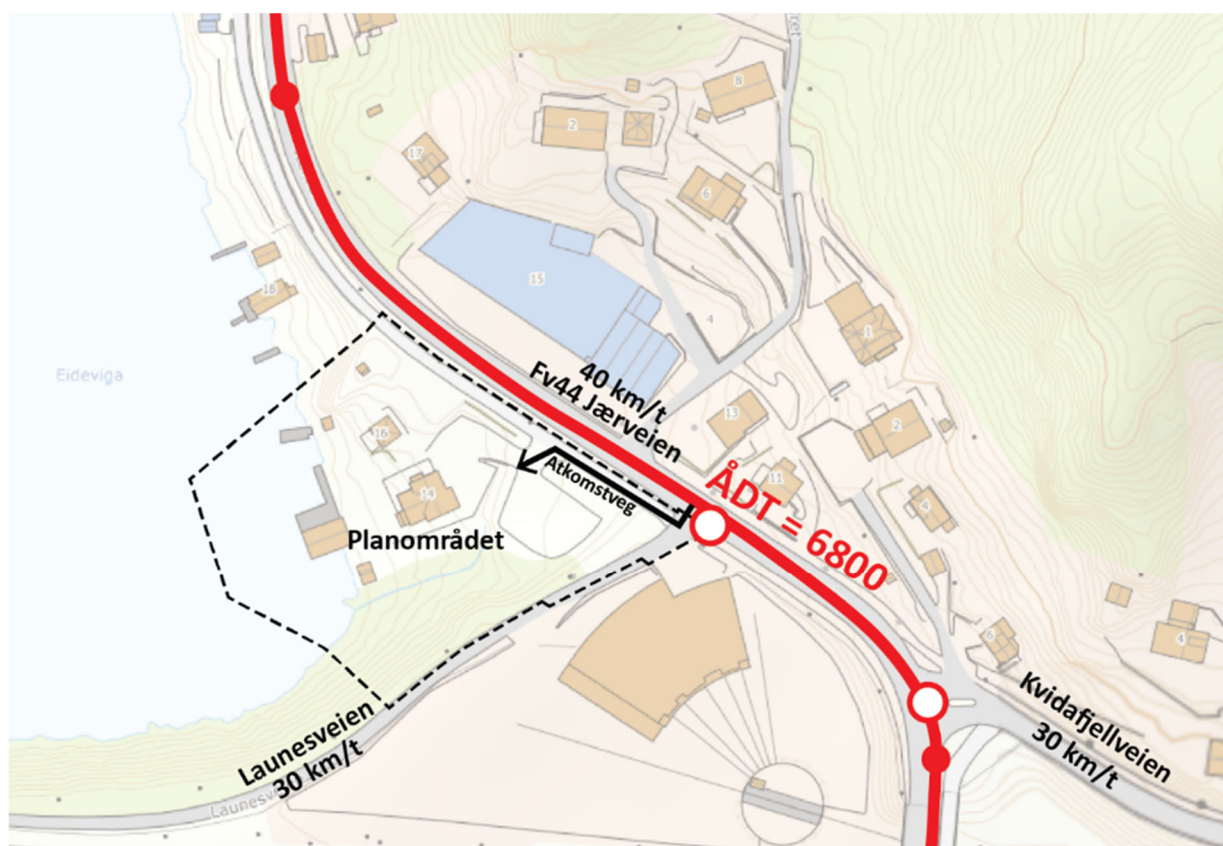
4.12.2 Vegsystem

Planområdet avgrenses av Fv.44 i nordøst og av Launesveien i sør. Fv44 har ved planområdet en fartsgrense på 40 km/t, mens Launesveien har 30 km/t. Kvidafjellveien sørøst for området har også en fartsgrense på 30 km/t.

4.12.3 Trafikkmengde

ÅDT for Jærveien (Fv.44) ved atkomstvegen til planområdet er på 6800, hvor 10% er tunge kjøretøy. Launesveien er atkomstveg til boliger vest for planområdet, og det finnes ikke offentlige registrerte trafikkmengder for denne vegen. Det er heller ingen registreringer for ÅDT for Kvidafjellveien.

Det er ikke foretatt tellinger av trafikkmengder innenfor planområdet, men det gjort noen overordnede betraktninger basert på eksisterende forhold. Grunnlag for beregning av trafikkmengder er basert på håndbok V713 Trafikkberegninger. Beregningene viser at det per i dag er snaut 60 kjøretøyer/døgn som benytter gang- og sykkelvegen som adkomst til hhv. bolig, parkeringsplass og naust. Av de 60 utgjør parkeringsplass nord for planområdet omtrent 24 kjøretøy per døgn. Det er ikke gjort tellinger av gang- og sykkeltrafikken, men det antas at andelen gang- og sykkelvegtrafikk er relativt beskjeden og ligger i størrelsesorden <15 syklende/time og <15 gående/time. Det er ikke registrert ulykker i tilknytning til krysset mellom Launesveien og gang- og sykkelveien. Risiko for ulykke mellom kjøretøy og myke trafikanter antas å være liten.



Figur 14: ÅDT og ulykkesituasjoner som viser til sammen seks ulykker i nærheten av planområdet. Rød prikk representerer én ulykke og hvit prikk representerer to ulykker (Statens vegvesen, u.å.).

4.12.4 Ulykkesituasjon

Figur 14 viser en oversikt over de nærmeste trafikkuulykkene i nærområdet. Det er registrert to ulykker innenfor planområdet, i krysset mellom Fv.44 og Launesveien (Statens vegvesen, u.å.). I 1981 ble det registrert et enslig kjøretøy som kjørte utfor på høyre side i venstrekurve, og i 2000 var to enheter involvert i en ulykke ved forbikjøring.

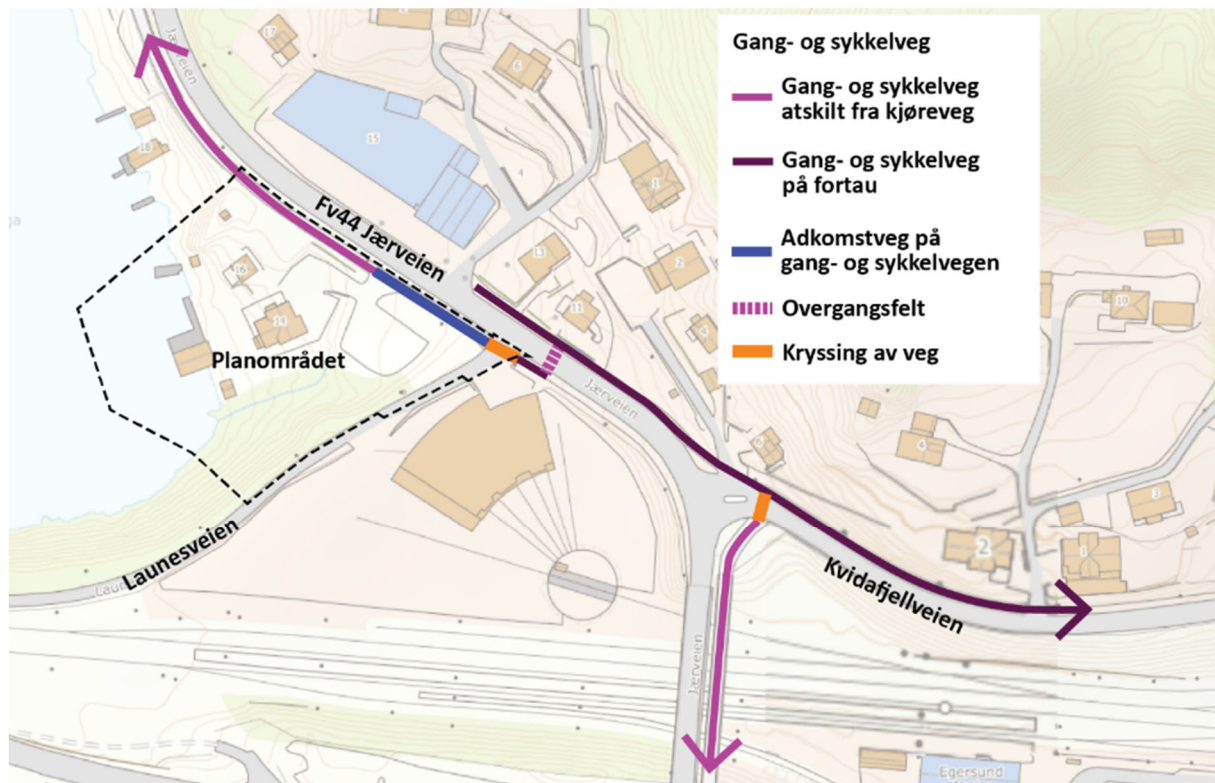
Det er også registrert tre ulykker i krysset lengre sør, mellom Fv.44 og Kvidafjellveien. I 1991 var en ulykke ved avsvingning fra motsatte kjøreretning og en ulykke ved kryssende kjøreretning hvor kjøretøy foretar avsvingning. I 1990 krysset en fotgjenger kjørebane foran høyresvingende kjøretøy i kryss og

ble påkjørt. Ulykken i nord på kartet var et enslig kjøretøy som kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning i 1985.

Det er registrert at fartsgrensen ved tidspunktene for ulykkene både har vært 60 og 50 km/t. Ettersom det i dag er nede i 40 km/t og det er over 20 år siden sist ulykke kan dette indikere på at dette og muligens andre fartsreduserende tiltak har bidratt til færre ulykker. I forbindelse med planforslaget er det likevel viktig å avklare situasjonen med de nærmeste ulykkene som ofte er tilknyttet vegkryssene, særlig i tilknytning til myke trafikanter ettersom en ulykke involverte en fotgjenger. Dette undersøkes nærmere i neste delkapittel.

4.12.5 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Ifølge kommuneplanen for Eigersund 2018-2030 er det tilrettelagt for gang- og sykkelvei langs Fv44. Det er i dag tilrettelagt for gange og sykkel på den vestlige delen av Fv.44 til Launesveien, vist på Figur 15. Langs denne strekningen er det et autovern som skaper et fysisk skille mot bilister, noe som øker sikkerheten for myke trafikanter. Videre føres gang- og sykkelvegen til overgangsfeltet som krysser Fv.44 før det lengre sørøst splittes til å gå videre langs Fv.44 eller langs Kvidafjellveien. Langs en del av Fv.44 og Kvidafjellveien er det kun fortau og ingen fysiske skiller mot biltrafikken.



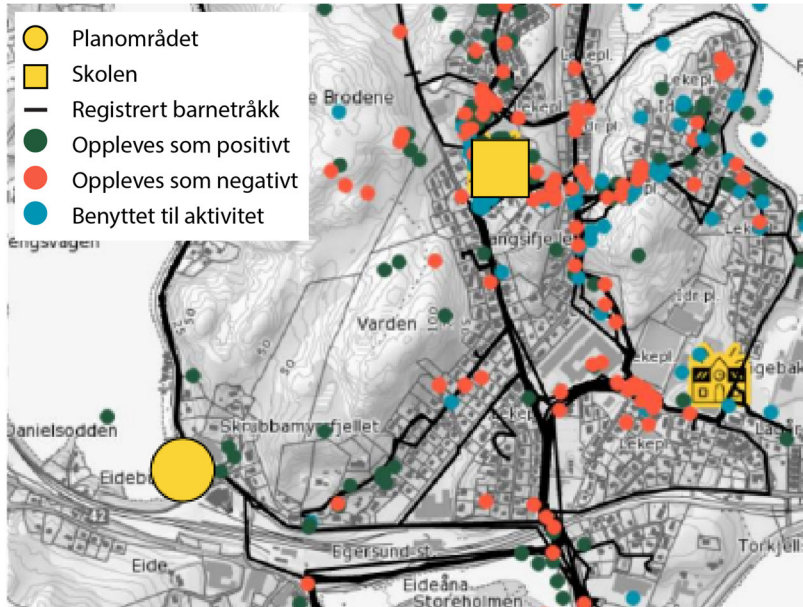
Figur 15: Gang- og sykkelforbindelsene ved planområdet.

Fotgjengere er avhengig av gangfeltet over Fv.44 for å kunne fortsette på trygt fortau. Gangfeltet er opphøyd, noe som bidrar til å gjøre bilistene mer oppmerksomme. Fotgjengere langs Fv.44 må krysse både Launesveien og Kvidafjellveien uten overgangsfelt, men ettersom det ikke er registrert ÅDT er det forventet å ha lav trafikkmengde og dermed redusert risiko for ulykker.

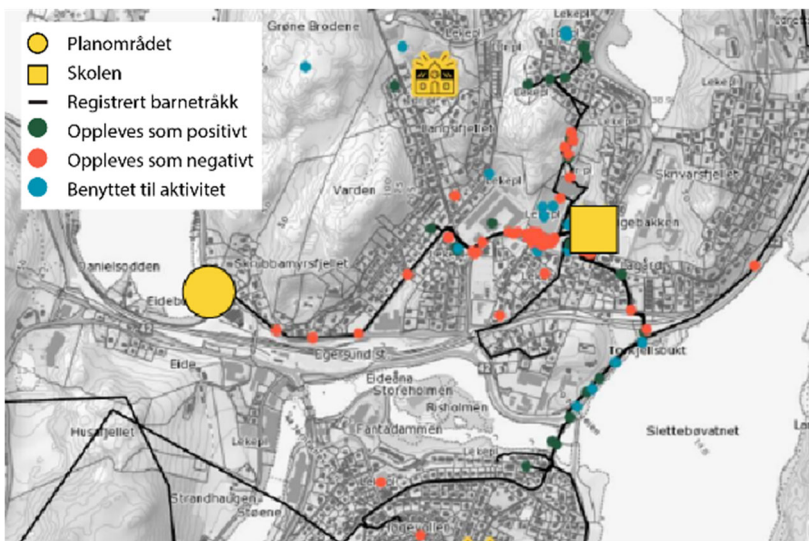
Adkomstvegen til planområdet for biler tar i dag bruk en del av gang- og sykkelvegen langs Fv.44. Samtidig som det er rett ved avkjørselen fra Fv.44 kan dette skape noe uoversiktlige trafikksituasjoner og innebære en risiko for trafikkuulykker. Det er derimot antatt å være svært få kjøretøy som benytter disse veiene i dag, og derfor ikke være en særlig stor risiko.

4.12.5.1 Barnetråkk

Eigersund kommune utførte i 2017 en barnetråkkregistrering ved skolene i kommunen. Figur 16 viser utklipp fra barnetråkk for elever i 4. og 7. klasse på Grøne Bråden skole, og Figur 17 viser barnetråkk for elever i 9. klasse på Lagård ungdomsskole. De viser de registrerte vegene og områder som opplevdes som positive, negative eller som ble benyttet til aktivitet.



Figur 16: Barnetråkkregistrering for Grøne Bråden barneskole med planområdet og skolen markert.



Figur 17: Barnetråkkregistrering for Lagård ungdomsskole med planområdet og skolen markert.

Kartene viser at barn har gode muligheter for å kunne gå eller sykle til de nærmeste skolene fra planområdet, ettersom det befinner seg like ved de registrerte skolevegene. De må imidlertid krysse Fv.44 og gå på fortau langs Fv.44, noe som kan oppleves som mindre trygt. Resten av skolevegen er enten på fortau ved mindre trafikkerte Kvidafjellvegen eller langs gater i nabolag, noe som reduserer risikoen for å bli påkjørt øker opplevelsen av trygg skoleveg.

For skolevegen til Grøne Bråden er det flere områder like ved planområdet som oppleves som positivt, noe som kan være fin bygning, utsikt, park eller skog. Det er også flere områder for begge skolevegene som oppleves som negativt, men disse befinner seg lengre borte fra planområdet.

Analysen av trafikksikkerheten for myke trafikanter ved planområdet indikerer på at kryssingen over Fv.44 øst for planområdet er svært viktig å opprettholde videre for myke trafikanter og særlig skolebarn. Det er delvis strekninger uten fysisk skille til trafikken på Fv.44, noe som kan føre til at blant annet barn kan føle seg utrygge. Det bør vurderes om det er behov for ekstra tiltak som intensivbelysning ved gangfeltet og eventuelt tilrettelegge for fysisk skille mellom fortau og kjøreveg. For adkomstvegen til planområdet bør det sikres tiltak som gjør bilister oppmerksomme på myke trafikanter, som skilting.

Et av tiltakene som ifølge rapporten bør prioriteres langs skoleveger er god belysning, særlig i snarveger. Det er også fokus på å sikre trygge veger der bilistene i 40-sone har lange, oversiktlige strekninger, som å tilrettelegge for lavere fart, fartshumper eller opphøyde gangfelt med god belysning.

4.12.6 Kollektivtilbud

Fra planområdet er det omtrent en fem minutters gåtur til knutepunktet på Eie, med både tilgang til tog og flere bussruter.

Togstasjonen befinner seg ca. 200 meter luftlinje sørøst fra krysset mellom Fv44 og Launesveien, og gir god tilgang fra planområdet til jernbanen med både lokalt og regionalt tog. Dette er endestasjonen for Jærbanen, hvor det er mulig å ta tog helt inn til Stavanger hvert 30. minutt, i tillegg til avganger som kommer fra Oslo. Togturen fra Egersund til Stavanger tar litt over én time.

Ved stasjonen er det også bussholdeplass som betjener rute 81, 82, 83, 85, 87, 89, 92, 93, 96, 98 og E90. Dette gir altså god tilgang til nesten alle bussene som går til resten av regionen.

4.13 Teknisk infrastruktur

4.13.1 Vann og avløp

Kommunale hovedledninger ligger i fortau langs Jærveien. Det kommunale VA-anlegget består av følgende ledninger: en vannledning $\varnothing 225\text{mm}$ PVC, en spillvannsledning $\varnothing 160\text{mm}$ PVC og en pumpepillvannsledning $\varnothing 200$.

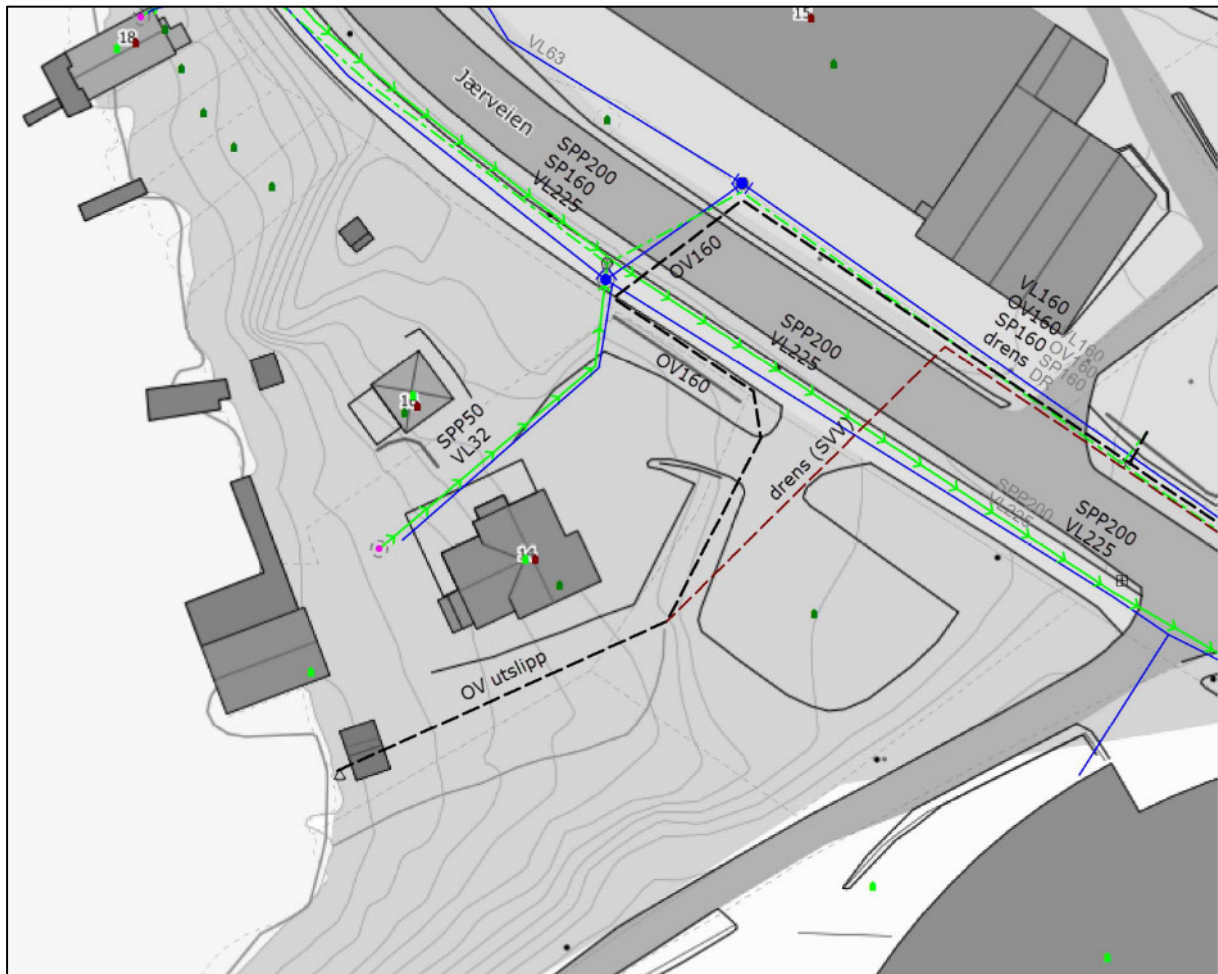
Det vurderes at eksisterende vannforsyningsnett har tilstrekkelig kapasitet og trykk til å levere slokkevann i området. Brannkum som ligger oppstrøms til planområdet dekker behov for slokkevann til den planlagte utbyggingen.

Gjennom planområdet går en overvannsledning som har utslipp til sjø. Det eksisterende anlegget er mest sannsynlig en utslippsledning til dreneringssystem av vei. Ledningen ligger innenfor naturområdet og blir ikke påvirket av endringer som følger av omregulering av planer.

Planområdet ligger lavere enn eksisterende ledninger og i den forbindelsen er det behov for å pumpe spillvann. Eksisterende bolig til tomt 47/790 som skal beholdes er tilkoblet på kommunalt anlegg. Privat anlegg består av en pumpepillvannsledning $\varnothing 50\text{mm}$ PE fra pumpekum og en vannledning $\varnothing 32\text{ mm}$. Se Figur 18 for oversikt over eksisterende VA-anlegg.

Det forutsettes at planlagt utbygging ikke har noen innvirkning på dagens situasjon, samt overvannsforhold, og avrenningsmønster i området forblir uendret. Det aktuelle planområdet har en ren avrenning direkte til resipienten. Overflatevann fra nedslagsfeltet oppstrøms til tiltaket renner ned til en bekk og videre langs eksisterende gate, Skaret. Ved Jærveien Fv.44 heller terrenget mot nord og herfra følger avrenning lengdefall på eksisterende overflate. Overflateavrenning er avsperrt av veien og vannet renner langs nordlige side av veien. Basert på tilgjengelig grunnlagsmateriale er det ingen registrert omlegging av bekken til lukket system som krysser under veien langs planområdet. Det er

flere utslippspunkter til fjorden nord for tiltaksområdet. Eksisterende gater og veier fungerer som flomveier.



Figur 18: Eksisterende VA-anlegg.

4.14 Grunnforhold

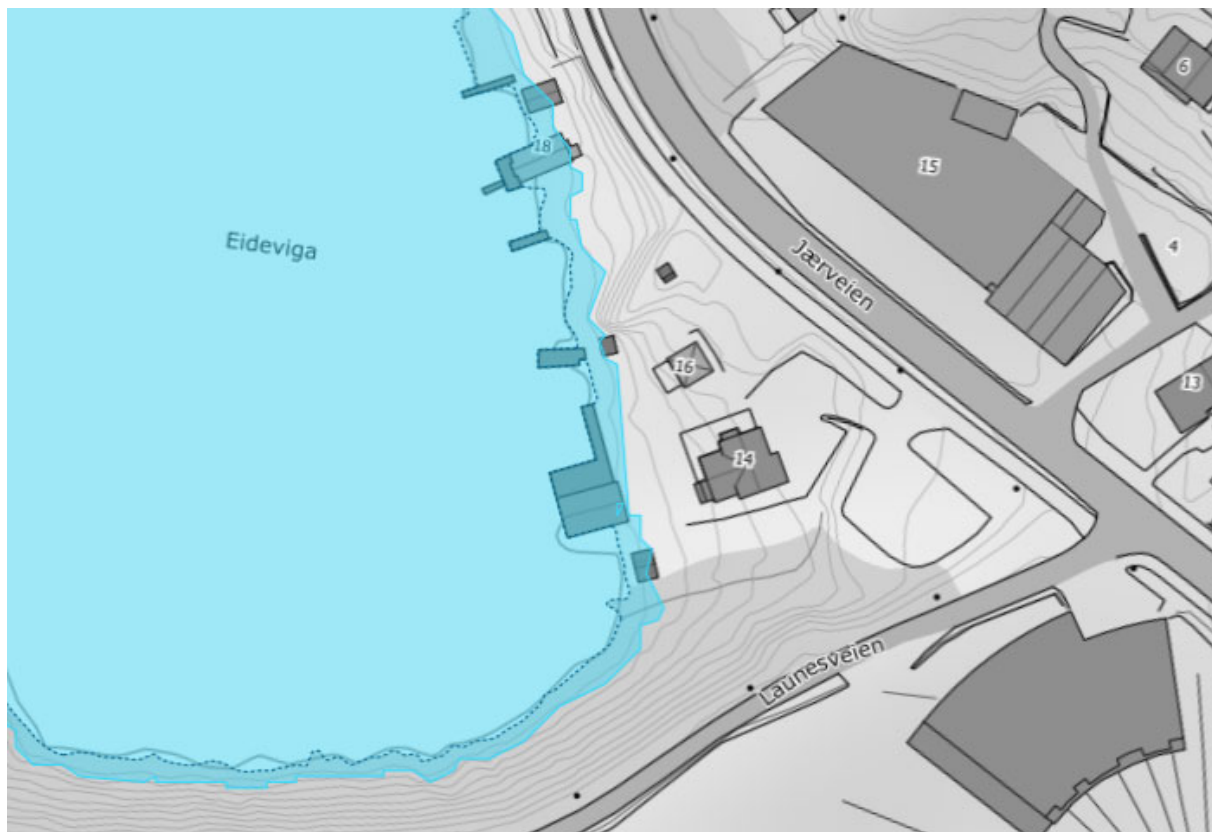
Området er under marin grense, og ifølge NVE innenfor aktsomhet for marin leire. Ifølge NGU (u.å.) er planområdet hovedsakelig dekket av bart fjell og er uegnet for infiltrasjon. Kun en liten del helt i sørvest er av morenemateriale, sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet og har middels infiltrasjonsevne. Området er heller ikke omfattet av kvikkleiresoner, og risikoen for marin leire og skred ved leire i planområdet ansees derfor å være liten.

Det er ingen kjente skredhendelser i eller i nærheten av planområdet. Området berøres heller ikke av aktsomhetsområde for skred.

Stort sett hele planområdet er innenfor aktsomhetsgrad «Moderat til lav» for Radon, mens en liten del helt i sørvest er innenfor «usikker» aktsomhetsgrad.

Det er registrert at området langs vannkanten mot Eidevigå er utsatt for stormflo, vist ved 200-årsflom i Figur 19, og dette kan gi konsekvenser for båthus og brygger innenfor sonen. Det er imidlertid liten sjanse for at det vil berøre eksisterende boligbebyggelse.

Grunnforholdene på planområdet vurderes som gode nok for etablering av nybygg og adkomstveg, og det er ikke behov for ekstraordinære tiltak. Se også vurderinger for naturgitte forhold i vedlagt ROS-analyse.



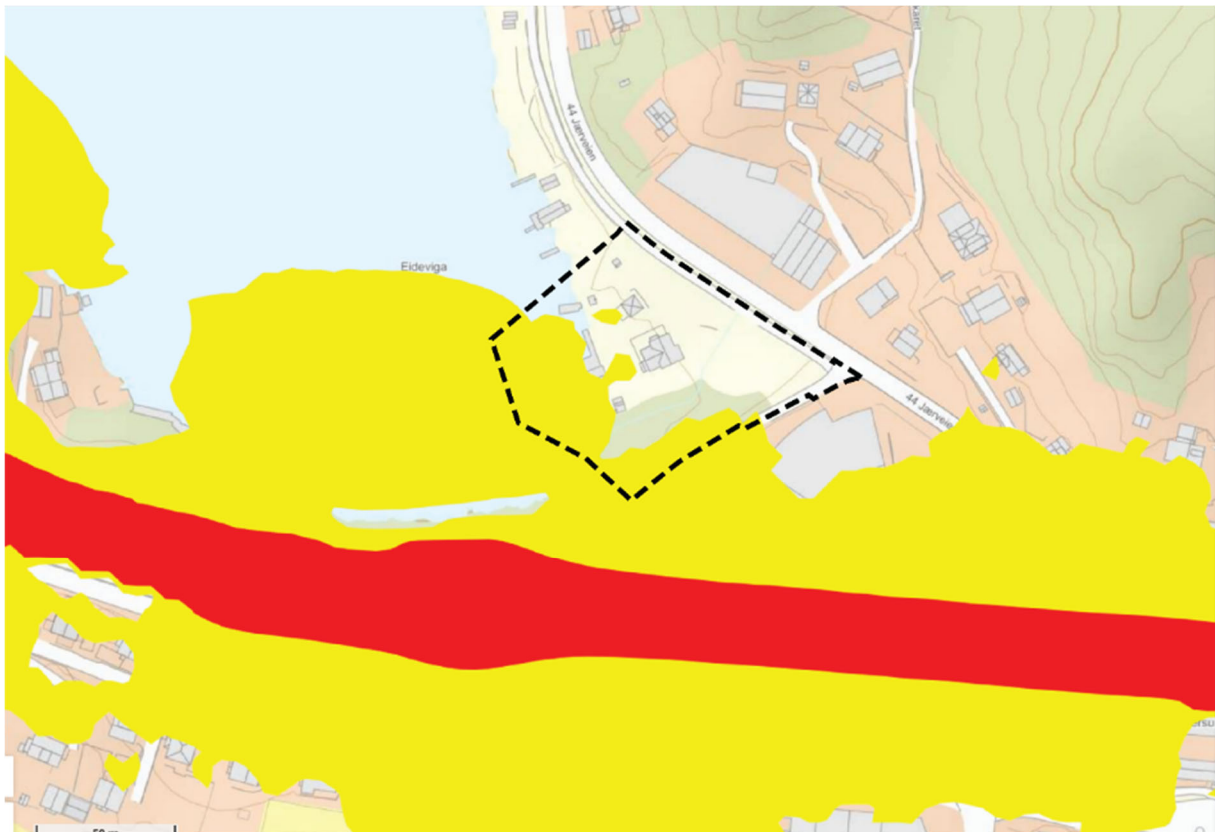
Figur 19: 200-årsflom innenfor planområdet (NVE, u.å.).

4.15 Støyforhold

Ifølge støykartlegging fra biltrafikk etter T-1442 er en liten del av planområdet i nordøst innenfor rød sone, mens resterende areal ligger innenfor gul sone, vist i Figur 20. Deler av planområdet i sør er også innenfor gul sone for støy fra jernbanetraffikk, se Figur 21. For nærmere analyse av støysituasjonen i planområdet, se eget vedlegg med rapport om støyvurdering.



Figur 20: Støykart fra biltrafikk (Kilde: DOK – Støykartlegging veg etter T-1442).



Figur 21: Støykart fra jernbanetraffikk (Kilde: DOK – Støysoner for Bane NORs jernbanenett).

4.16 Luftforurensning

Ifølge luftkvalitetens miljøstatus per 23.08.21 har Eie lite luftforurensning (Miljødirektoratet, u.å.b).

4.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Følgende er en oversikt over tema relatert til den eksisterende risiko og sårbarhet (ROS). Det er utført en ROS-analyse over området i tilknytning til tiltaket, som presenteres nærmere i kapittel 6 (Virkninger av planforslaget) og ligger som eget vedlegg av planen.

4.17.1 Naturgitte forhold og natur- og kulturområder

Planområdet ligger nær Eideviga og det er derfor noe eksisterende risiko og sårbarhet knyttet til vær og klima. Området langs vannkanten er utsatt for stormflo, noe som kan gi konsekvenser for nåværende båthus og brygger.

Planområdet ligger under marin grense, men består av bart fjell og stedvis tynt dekke av løsmasser. Det er også verken kartlagte kvikkleiresoner eller skredsoner i området, noe som gjør at risikoen for marin leire, skred og skred ved leire ansees som liten.

Ingen registrerte kulturminner i eller nær planområdet. Planområdet er innenfor 100-meters beltet, men siden det er gjeldende reguleringsplan er planområdet unntak. Eideviga ligger sør i Tengsvågen, hvor det vernede Bjerkreimsvassdraget utløper, og planområdet er derfor ikke direkte innenfor verneområdet. Sør i planområdet er det LNF-område.

Skred, ras, kraftig vind og andre hendelser knyttet til natur eller kulturområder vurderes som generell liten, mens risikoen for stormflo og forurensning av bløtbunnsområdet er valgt å vurdere nærmere i ROS-analysen.

4.17.2 Kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur

Det er en eksisterende risiko knyttet til trafiksikkerhet både mellom kjøretøy og mot myke trafikanter, se delkapittel 4.12 for tidligere ulykker og eksisterende trafikksituasjon i området. Vegtrafikken fra Fv.44 skaper også en støy der i dag, også vist tidligere.

4.17.3 Andre tema

Det er ikke vurdert å være en eksisterende risiko i tilknytning til næringsvirksomhet, forhold ved utbyggingsformålet, forhold til omkringliggende områder eller forhold som påvirker hverandre.

4.18 Næring

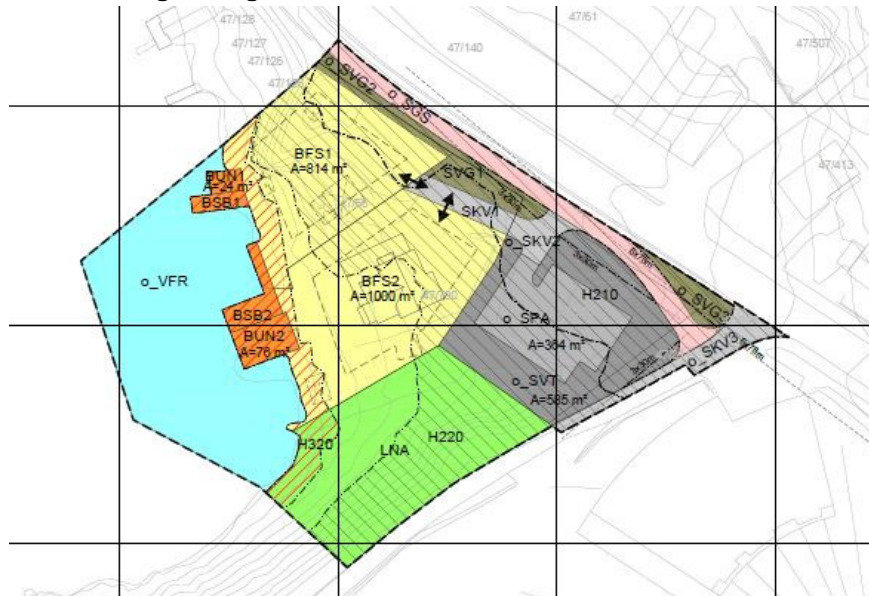
Det er flere næringsområder i nærheten av planområdet, som Eie eller Egersund sentrum i sør og Tengs lengre mot nord.

5 Beskrivelse av planforslag

5.1 Planlagt arealbruk

Hensikten med detaljreguleringen er å omregulere fra fritidsbebyggelse til boligbebyggelse og båthus for å utnytte tomten mer, og tilrettelegge for tilhørende adkomst og parkering.

5.1.1 Reguleringsformål



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BFS Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse
- BSB Småbåtanlegg i sjø og vassdrag
- BUN Uthus/naust/badehus

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg
- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- SVG Annen veggrunn - grøntareal
- SPA Parkering

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

- LNA Naturformål

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- VFR Friluftsområde

§12-6 - Hensynssoner

- H140 Frisikt
- H210 Rød sone iht. T-1442
- H220 Gul sone iht. T-1442

- H200 Flomfare
- Linjesymbol**
- Plan grense
 - Formål grense
 - Regulert tomt grense
 - Byggegrense
 - Bebyggelse som forutsettes fjernet
 - Frisksiktlinje
 - Grense for sikringszone
 - Grense for stasjonszone
 - Grense for faresone
 - Regulert høyde
- Punktsymboler**
- Avkjørsel - både inn og utkjøring

Figur 22: Plankart.

Planområdet er på omtrent 6,2 daa, og oversikt over arealbruk for hvert reguleringsformål kommer frem i Tabell 3: Arealtabell.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (2)	1813,3
1587 - Småbåterlegg i sjø og vassdrag (2)	95,0
1589 - Uthushaustvåddhus (2)	100,4
Sum areal denne kategori:	2008,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Kjørveg (3)	274,9
2015 - Gang-sykkelveg	303,0
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg	585,3
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (3)	258,9
2080 - Parkering	384,1
Sum areal denne kategori:	1784,2
§12-5. Nr. 6 - Landbruks-, natur- og friluftstformål samt reindrift	Areal (m²)
5120 - Naturformål	1011,9
Sum areal denne kategori:	1011,9
§12-5. Nr. 8 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (m²)
8700 - Friluftsområde	1348,9
Sum areal denne kategori:	1348,9
Totalt alle kategorier:	6151,6

Tabell 3: Arealtabell.

5.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

5.2.1 Bebyggelse og anlegg

Reguleringsplanen tilrettelegger for eksisterende og planlagt bebyggelse, hvor det er mest forandring innenfor tomt gnr./bnr. 47/66. Eksisterende båthus (BUN2), brygge (BSB2) og boligbygning (BFS2) inngår i planen. Planen tilrettelegger for nytt båthus (BUN1), ny garasje og boligbygning (BFS1). Det er også valgt å forlenge eksisterende brygge-areal innenfor BSB1 med omtrent 2 m. Bakgrunnen er å tilbakeføre bryggen sin opprinnelige form. Samlet areal avsatt til frittliggende boligbebyggelse innenfor planområdet er 1,8 daa.

5.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Eksisterende gang- og sykkelveg (o_SGS) foreslås lagt om . Gang- og sykkelvegen vil fortsatt fungere som adkomstveg til felles parkeringsplass o_SPA og boligbebyggelsen på BFS1-BFS2, og det er derfor tillatt å kjøre på denne vegen. Det tilrettelegges for minst én parkeringsplass per boenhet innenfor BFS1-BFS2 i tillegg til felles parkeringsplass (o_SPA).

I forbindelse med omlegging av gang- og sykkelvegen (o_SGS) foreslås det å anlegge et fortau langs kjøreveg (o_SKV3).

SKV1 er privat kjøreveg med 4 meters bredde, og fungerer som adkomstveg for begge boligene. Ut ifra denne skal det opparbeides egen adkomstveg i BFS1. o_SKV2 og o_SKV3 er offentlige avkjørsler og benyttes for adkomst til parkeringsplassen o_SPA og boligene på BFS1-BFS2. o_SVT er offentlig, teknisk veggrunn, og o_SVG er grøntareal.

5.2.3 LNFR-område - Naturformål

Eksisterende LNFR-området sør i planområdet gjøres om til naturformål (LNA). Her befinner det seg vegetasjon som er støyskjermede mot støy fra veg- og jernbanetrafikk i sør.

5.2.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

o_VFR reguleres som friluftsområde, og det skal ikke iverksettes tiltak som er til hinder for allmenhetens bruk av dette området. Området langs vannet er private tomter og vil dermed ha begrenset tilgang for offentligheten.

5.2.5 Hensynssoner

Innenfor planområdet er det tre hensynssoner, frisiktsone, rød og gul støysone og faresone for flom.

Frisiktsone (H140_1-H140_2) ligger ved adkomstvegen o_SKV2 sin tilkobling til gang- og sykkelvegen. Her skal det være fri sikt i en høyde på 0,5 over tilstøtende vegbanenivå. Det er også en frisiktsone H140_3 ved avkjørsel o_SKV3 sin tilkobling til Fv.44, og er tilpasset trafikkmengden og hastigheten for Fv.44.

Støysonene er tilknyttet vegtrafikken fra kjørevegene, hvor både gul (H220) og rød (H210) støysone dekker planområdet.

Faresone H320 omfatter 200-års flomsone og omfatter kun bebyggelse under sikkerhetsklasse F1.

5.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planforslaget tilrettelegger for en ny enebolig innenfor BFS1, noe som står i stil med boligstrukturen i nærområdet. Byggegrensen for den nye boligen på BFS1 har 15 m avstand til Fv.44 for å sikre nok areal for vegarbeid og sikre at boligbebyggelse ikke omfattes av rød støysone. Byggegrensen mot vannet er også satt til å være omtrent 5 meter fra vannkanten for å unngå at boligbebyggelse ligger innenfor flomsone. Innenfor byggegrensen tilrettelegges det for ny bolig, og det tillates ny dobbeltgarasje. Boligen vil ha nok avstand til eksisterende bolig på BFS2.

Det tilrettelegges for to etasjer for ny bolig på BFS1, og det tillates en maksimal gesimshøyde på 6 m og maksimal mønehøyde på 8 m, målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bebyggelsen. Tilhørende garasje skal ha maksimum 3,3 m gesimshøyde og maksimum 5,5 m mønehøyde, begge målt fra overkant garasjegulv. Båthus på BUN1 tillates en høyde på maksimum 4 m gesimshøyde og 6 m mønehøyde over topp fundamentering.

Stille side av boligen skal vendes mot vannet i sørvest, vekk fra vegen for å sikre at rom for støyfølsomme bruksformål ligger under grenseverdien for støysone iht. T-1442. Uteoppholdsarealet innenfor BFS1 bør ligge sørvest for boligen, altså mellom ny bebyggelse og vannet. Uteareal vil dermed bli mer skjermet mot trafikkstøy fra vegen, det vil sikre gode solforhold og utsikt mot Eideviga. Noe av tomten i nord er noe kupert fjell, men det er nok areal for å tilrettelegge for lek og opphold i tillegg til bebyggelse innenfor tomten.

5.3.1 Grad av utnytting

Planforslaget tilrettelegger for en ny bolig og garasje innenfor BFS1. Eksisterende areal på tomt gnr./bnr. 47/66 er 901 m², men med ny brygge vil dette utvides til 923,7 m². Basert på tomtearealet tillates det en utnyttelsesgrad innenfor BFS1 på 30 %-BYA. Maks BYA for garasjen er 60 m².

Formålsgrensen BUN1 er også byggegrensen, derav er det en utnyttelsesgrad på 100 %-BYA her.

5.4 Boligmiljø/ bokvalitet

Planen tilrettelegger for boligbebyggelse med garasje, båthus og brygge, noe som legger et godt grunnlag for høy bokvalitet. Nærhet til kollektivknutepunktet på Eie med flere tog- og bussmuligheter bidrar til gode transportmuligheter. Det er kort avstand fra tomten til hovedveg både for bil og myke trafikanter, og det er kort avstand til ulike fasiliteter som skoler, barnehage, handel og tjenester. Det er nærhet til Egersund sentrum og flere friluftsområder.

Det er gode solforhold for bebyggelsen, og det tilrettelegges for uteoppholdsarealer vendt mot sørvest. Store deler av tomten grenser til og har utsikt mot natur og vann, noe som legger gode rammer for å trives for beboere i alle aldre og interesser. Det er ingen store bebyggelser eller andre elementer som skaper skygge over planområdet.

Planområdet er i dag utsatt for støy fra vegtrafikken på Fv.44, hvor mye av området ligger innenfor gul støysone. Det vil derimot ikke bli store konsekvenser av dette når det etableres bebyggelse innenfor boligformålet. Det skal være minst én uteplass med støynivå under grenseverdiene iht. T-1442. Utearealet bør ligge mellom vannet og den nye boligen og garasjen, ettersom bygningene vil bidra til å skjerme mot støy. Det skal også være minst ett soverom med luftemuligheter mot stille side. Dette kan løses enten ved å plassere vindu på skjermet side av bygning, som mot vannet i sørvest, eller ved lokal avskjerming av vindu.

5.5 Parkering

Det er satt av plass til én garasje innenfor BFS1, som er i tråd med bestemmelser og retningslinjer for Kommuneplanen 2018-2030 for Eigersund kommune. Det tillates å etablere dobbeltgarasje på maks 60 m².

Det tillates minimum én parkeringsplass ved eksisterende bolig BFS2, og eksisterende parkeringsplass o_SPA inngår i planen.

5.6 Tilknytning til infrastruktur

Planområdet blir knyttet til kommunalt ledningsnett og veg, samt Fv.44, Jærveien.

5.7 Trafikkløsning

5.7.1 Kjøreatkomst

Adkomst med bil til planområdet er fra Fv.44 til o_SKV3, via gang- og sykkelvegen o_SGS og til adkomstvegen o_SKV2. Dette er offentlig adkomstveg til felles parkeringsplass o_SPA og boligbebyggelsen BFS1-BFS2. SKV1 er privat adkomstveg for boligene, og det skal opparbeides adkomstveg innenfor BFS1. Det tillates å kjøre på gang- og sykkelveien for å nå felles parkering og boligbebyggelse.

5.8 Planlagte offentlige anlegg

Tomt gnr./bnr. 47/920 er eid av Eigersund kommune, og omfatter formålene SKV1, o_SVT, o_SPA og noe av o_SVG. Tomt gnr./bnr. 47/809 er offentlig og omfatter formålene o_SGS og deler av o_SVG og o_SKV3. Tomt gnr./bnr. 47/996 er offentlig og omfatter deler av o_SKV3.

5.9 Miljøoppfølging

Håndtering av avfall som oppstår ved byggearbeider, bør sorteres i ulike avfallstyper og leveres til godkjent avfallsmottak eller direkte til gjenvinning.

Prosjektering, oppføring og drift av nybygg skal medføre minst mulig belastning på det ytre miljøet og naturressurser. Det oppfordres til å velge materialer og produkter med lav miljøbelastning. Det bør for eksempel velges produkter med energieffektiv og utslippsfattig fremstillingsprosess, som kan gjenvinnes. Den totale avfallsmengden kan reduseres ved å velge ut materialer med riktig levetid og beskyttende konstruksjoner, samt riktig lagring og sikre nøyaktighet i utbyggingen.

5.10 Universell utforming

Fotgjengere og syklistene kan nå planområdet fra eksisterende gangveg o_SGS, som har et fall på ca. 3 % i lengderetning og er dermed tilgjengelig for blant annet rullestolbrukere. Det gjelder også for den private adkomstvegen SKV1 med en stigning på omtrent 2,2 %. Det er trinnfri gangadkomst til boligtomtene. Dette er innenfor kravene om universell utforming iht. kommuneplanen.

5.11 Uteoppholdsareal

5.11.1 Privat og felles uteoppholdsareal

Det tilrettelegges for å ha nok uteoppholdsareal innenfor boligtomtene. Innenfor BFS1 bør utearealet plasseres mellom nybygg og vannet, vendt mot bukta i sørvest, for å bidra til å redusere støynivået og sikre gode solforhold. Utearealet vil få gode solforhold store deler av døgnet, ettersom det ikke er store bygg eller elementer i nærheten som vil sette skygge. Det vil være god utsikt mot vannet og landskapet. Ny bolig og garasje på BFS1 vil bidra til å skjerme mot støy.

5.11.2 Lekeplasser

Ettersom planforslaget kun tilrettelegger for én ny boenhet er det vurdert å ikke være behov for å anlegge ny lekeplass innenfor planområdet. Det er også kort avstand til flere lekeplasser samt friluftslivsområder med mulighet for både lek og opphold.

5.11.3 Ivaretagelse av eksisterende og evt. ny vegetasjon

Eksisterende vegetasjon innenfor LNFR-området og veggrunn o_SVT bevares. Deler av vegetasjonen innenfor BFS1 kan fjernes for å gi plass til bygg eller annen type anlegg.

5.11.4 Offentlige friområder

Planområdet befinner seg nær Eideviga, og gir dermed muligheter for bading, fisking og rekreasjon. Nord for planområdet er det vernede Bjerkreimsvassdraget.

Det er også flere naturområder med turmuligheter ca. 10-20 minutters gangavstand fra planområdet, som Egrefjellet, Kontrari og Maurholen.

5.11.5 Turveier

Gang- og sykkelvegen innenfor planområdet kan benyttes for å gå lengre turer i nærområdet.

5.12 Kollektivtilbud

Utbyggingen innebærer ingen endringer i eksisterende kollektivtilbud. Fra planområdet er det omtrent en fem minutters gåtur til knutepunktet på Eie, med både tilgang til tog og flere bussruter.

5.13 Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor eller nær planområdet.

5.14 Sosial infrastruktur

Utbyggingen vil ikke medføre endringer i den sosiale infrastrukturen i nærområdet, og det ansees å ikke bli medføre økt behov for kapasitet i barnehage og skoler ved oppføring av én ny boenhet.

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

Eksisterende privat anlegg til bolig, gnr. 47 bnr. 790, har antageligvis ikke tilstrekkelig kapasitet til å få tilkoblet den nye bygning, og derfor må det regnes med et behov for utlegging av nye stikkledninger som skal knyttes til kommunalt anlegg. I den forbindelsen må det søkes i kommunen ved seksjon Vann og avløp om tilknytning til offentlig vann- og avløpsnett. Godkjent sanitærmelding skal legges ved søknad om tillatelse til tiltak (byggesak). Alle private anlegg prosjekteres og etableres iht. gjeldende administrative- og tekniske bestemmelser i Eigersund kommune. Høydeforskjell mellom tiltaksområdet og kommunalt VA-anlegg i veien vil en løsning med pumping av avløp være mest aktuell. Plassering av spillvannspumpeknepå innpå tomteområdet vurderes ift. utbygningsmasse i neste fasen.

Planområdet kommer ikke i konflikt med eksisterende flomveier. Området har i dag en ren avrenning direkte til resipienten, og med bakgrunn i det er det vurdert å ikke være behov for noen former for overvannstiltak i planområdet.

5.16 Plan for avfallshenting

Tiltaket innebærer ingen spesielle planer for avfallshenting, og dette vil derfor bli løst med egne avfallsbeholdere for hver boligtomt.

5.17 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Det er utarbeidet en ROS-analyse med oversikt over uønskede hendelser og tiltak, og følger som vedlegg.

5.18 Rekkefølgebestemmelser

Skjemaet for «Søknad om sanitærabonnement / melding om VA-anlegg» skal leveres før, eller senest samtidig med søknad om tiltak, når bygget skal tilkobles offentlig vann- og/eller avløpsnett. Det må sikre trygg adkomst før det gis byggetillatelse på BFS1, og eksisterende bolig innenfor BFS1 må rives før oppføring av ny bolig.

Det må opparbeides en avkjørsel fra SKV1 til BFS1 før boligen på BFS1 tas i bruk.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Planforslaget innebærer noen justeringer for gjeldende reguleringsplan «Omregulering Eie» for å skape et mer helhetlig uttrykk i planområdet. Blant annet adkomstvegen SKV1 er ny, men noe mer vegareal SVG mot gangvegen.

Den avviker også fra kommuneplanens arealdel ved at den regulerer tomt gnr./bnr. 47/66 til rent boligformål. Dette vil bidra til at tomtene utnyttes bedre og dermed legger grunnlag for gode boforhold på begge boligbyggene.

6.2 Landskap

Planlagt bebyggelse vil potensielt endre landskapsbildet i tomten med noe mer bebyggelse og endret vegetasjon. Det er også behov for å endre terrenget noe i tomt gnr./bnr. 47/66 og 47/790 for å utnytte tomten bedre og få koble til en adkomstveg inn på BFS1. Dette kan innebære noe fjerning av fjell samt oppbygging av terreng for å sikre jevnere veg. Tiltaket vil ikke skape store konsekvenser for landskapet i stor grad.

Eksisterende plassering av båthus og brygger skal inngå i planen, og landskapet langs strandsonen endres derfor ikke i stor grad.

Eksisterende boligtomt på gnr./bnr. 47/790 og naturområdet i LNFR-området i sør bevares, og planforslaget medfører dermed ingen store konsekvenser for landskapet ellers. Noe vegetasjon i nord må mulig fjernes for å skape plass til ny bebyggelse og veg, noe som vil bidra til å utnytte arealet bedre.

6.3 Stedets karakter

Oppføringen av nytt boligbygg, garasje, båthus og adkomstveg vil ikke påvirke stedets karakter i stor grad annet enn at tomten blir mer bebygd og landskapet tilpasses etter dette. Det skal tilrettelegges for lik arkitektonisk stil som nærliggende bebyggelse og ikke skape skygge eller andre uønskede forhold for andre tomter. Det er begrenset til to etasjer på ny bolig for å tilpasse seg mer etter terrenget. Ny enebolig vil passe inn i den eksisterende boligstrukturen i nærområdet som domineres av eneboliger.

6.4 Hensyn til naboer

Planområdet grenser ikke direkte til boligbebyggelse og skaper derfor ingen store konsekvenser for beboere. Utbyggingen kan derimot påvirke forholdet til båthusene/naustene nord for planområdet, både ved anleggsfase og permanent situasjon. Det er derimot en eksisterende barriere og høydeforskjell mellom disse områdene ved det mer kupert fjellområdet nord i planområdet, noe som reduserer påvirkningen av tiltaket.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi

Planforslaget medfører ingen konsekvenser for kulturminner, kulturmiljø eller verneverdier.

6.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Eideviga er klassifisert som en del av en nasjonal laksefjord, og er også i utløpet rett ved det vernede Bjerkreimsvassdraget og fredningssonen Bjerkreimselva. Det er et registrert bløtbunnsområdet i vannet ved Eideviga. Planområdet omfatter deler av Eideviga og tilrettelegger for et mindre båthus og noe forlengelse av eksisterende brygge, men tiltaket vurderes å ikke føre til store konsekvenser verdiene i vannet. Planen vil ellers ikke gi noen konsekvenser for naturmangfoldet.

6.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget vil ikke medføre noen spesielle virkninger for rekreasjonsbruken i området.

6.8 Ute- og oppholdsareal

Det er ikke regulert inn uteoppholdsareal, men det legges opp til at det plasseres innenfor BFS1 i tomt gnr./bnr. 47/66. Det bør plasseres mellom vannet og ny bebyggelse for å bli skjermet mot støy fra veien, samt sikre gode solforhold og utsikt mot vannet. Planen vil ikke påvirke naturområdet i sør.

6.9 Trafikkforhold

Planen tilrettelegger for å forlenge adkomsten for eksisterende bolig på BFS2 til å gå over til BFS1, så derfor vil ikke det eksisterende vegsystemet bli påvirket i stor grad ettersom resterende veger inngår videre i planen. Tiltaket erstatter eksisterende fritidsbolig med en bolig, og det vil derfor ikke medføre store konsekvenser i trafikkforholdene i området. Det kan bli noe økning i trafikk blant kjøretøy og myke trafikanter, men i liten grad. Det vil ikke være konsekvenser for kollektivtilbudet i området.

6.10 Barns interesser

Planen tilrettelegger for en ekstra boenhet, og utløser ingen krav om å tilrettelegge for lekeplass innenfor planområdet. Det er registrert barnetråkk langs gangvegen i planområdet, men tiltaket vil ikke medføre endringer for denne.

6.11 Sosial infrastruktur

Tilrettelegging for en ny boenhet med båthus vil ikke medføre særlig økt behov for kapasitet i skole og barnehage, og det vurderes som tilfredsstillende.

6.12 Universell tilgjengelighet

Universell tilgjengelighet i planområdet vil ikke bli redusert, og det vurderes å være tilfredsstillende etter tiltak. Etablering av ny adkomstveg inn til ny bolig i BFS1 vil bidra til å øke tilgjengeligheten til planområdet.

6.13 Energibehov - energiforbruk

Energibehovet og forbruket vil øke ved etablering av ny boenhet. Med dagens krav til isolering vil midlertidig energibehovet til oppvarming bli langt mindre enn for gjennomsnittet av norske boliger.

6.14 ROS

Det er utført en ROS-analyse over planområdet med utgangspunkt i DSB sin veileder, hvor det ble identifisert 4 uønskede hendelser, vist i Tabell 4. Hendelsene er tilknyttet naturrisiko, skade på naturen eller trafikkulykker.

Nr.	Uønsket hendelse
U1	Stormflo, skade på båthus og brygger
U2	Forurensning eller inngrep som påvirker livet i sjøen
U3	Bilulykker på veg
U4	Trafikkulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter

Tabell 4: Uønskede hendelser identifisert i ROS-analysen.

Tabell 5 viser oppsummeringen av hendelsene basert på vurderingen av sannsynlighet og konsekvens. Resultatet fra ROS-analysen viser at risikobildet for planområdet samlet sett er og vil være lav og akseptabel etter gjennomføring av tiltak. For en mer utdypende identifisering og vurdering av risiko og sårbarhet i tilknytning til planforslaget henvises til egen, vedlagt ROS-analyse.

Fare kategorier	Nr.	Uønsket hendelse	Sannsynlighet	Konsekvens			
				Liv og helse	Stabilitet	Materielle verdier	Natur og miljø
Naturgitte forhold (inkl. ev. klimapåslag)	U1	Stormflo, skade på båthus og brygger	LAV	SMÅ	SMÅ	SMÅ	SMÅ
Natur- og kulturområder	U2	Forurensning eller inngrep som påvirker livet i sjøen	MID	-	-	-	SMÅ
Kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer	U3	Bilulykker på veg	LAV	SMÅ	SMÅ	SMÅ	SMÅ
	U4	Trafikkulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter	MID	SMÅ	SMÅ	SMÅ	-

Tabell 5: Oppsummering av hendelser - analyse, sannsynlighet og konsekvenser.

6.14.1 Naturgitte forhold og natur- og kulturområder

Den nye boligen skal bygges innenfor en sikker byggehøyde med nok avstand fra vannkanten, noe som skal redusere risikoer for skader påført av en eventuell flom. Tekniske forskrifter for bygging innenfor flomsonen skal følges ved utbygging av båthus og brygge, for å sikre at det tåler en mulig stormflo.

Planområdet omfatter deler av Eideviga, som er registrert som bløtbnnsområde. Planforslaget tilrettelegger for et nytt båthus ved vannet og liten utvidelse av en brygge, men det vurderes å ikke medføre store konsekvenser sammenlignet om det var et totalt uberørt område.

Tiltaket medfører generelt sett ingen stor risiko knyttet til naturgitte forhold eller natur- og kulturområder.

6.14.2 Kritiske samfunnsfunksjoner og infrastruktur

Oppføring av nye boliger vil normalt endre trafikksituasjonen og behovet for sosial infrastruktur, men ettersom det kun er én ny bolig ansees det ikke til å utgjøre en stor forskjell. Det kan derimot medføre noe økt trafikk av kjøretøy og myke trafikanter i området, og samtidig som kjøretøy skal benytte deler av gangveien innebærer det en risiko for trafikkulykker. Det er derimot antatt lav trafikkmengde og hastighet i vegene innenfor planområdet, og det vurderes derfor å derfor ikke være særlig stor risiko.

6.14.3 Andre tema

Tiltaket vurderes å ikke medføre noe spesiell risiko i tilknytning til næringsvirksomhet, forhold ved utbyggingsformålet, forhold til omkringliggende områder eller forhold som påvirker hverandre.

6.15 Teknisk infrastruktur

Planforslaget har ingen innvirkning for eksisterende VA-anlegg, og tilkobling til systemet skal skje i byggesak. Planforslaget medfører ingen konflikt for eksisterende flomveier.

6.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det vil ikke være noen økonomiske konsekvenser for kommunen.

6.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Ingen kjente konsekvenser for næringsinteresser.

6.18 Interesse motsetninger

Ingen kjente interesse motsetninger i forbindelse med utvikling av planområdet.

6.19 Avveining av virkninger

Samlet sett vurderes detaljreguleringen å være i tråd med overordnede planer og medføre få negative konsekvenser. Planområdet vil fremstå som mer sammenhengende ved etablering av ny adkomstveg og boligtomt, og området vil bli bedre utnyttet enn det er regulert til i dag. Adkomstvegen bidrar til økt fremkommelighet.

7 Referanser

Artsdatabanken. (u.å.). *Artskart*. Hentet fra: <https://www.artsdatabanken.no/Pages/264269/Kart>

Eigersund kommune. (2017). *Barnetråkk 2017*. Hentet fra: <https://www.eigersund.kommune.no/getfile.php/3889616.1621.xuefrdtbxv/Rapport+Barnetr%C3%A5kk+2017.pdf>

Eigersund kommune. (2019). *Kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030 - Bestemmelser og forutsigbarhetsvedtak*. Hentet fra: <https://www.eigersund.kommune.no/getfile.php/4579151.1621.ksbaspm7pzw177/KP+-+Vedtatte+bestemmelser+revidert+etter+kommunestyrets+vedtak+2018-2030.pdf>

Eigersund kommune. (2019). *Kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030 - Planbeskrivelse*. Hentet fra: <https://www.eigersund.kommune.no/getfile.php/4579147.1621.bqpaw7ntwsplqp/KP+-+Planbeskrivelse+2018+-2030.pdf>

Miljødirektoratet. (u.å.a). *Naturbasekart*. Hentet fra: <https://geocortex01.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase>

Miljødirektoratet. (u.å.b). *Luftkvalitet i Norge*. Hentet fra: <https://luftkvalitet.miljodirektoratet.no/varsling/Rogaland/Eigersund/Eigersund>

NGU (u.å.). *Løsmasser og marin grense*. Norges geologiske undersøkelse. Hentet fra: http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/

NVE (u.å.). *NVE Temakart*. NVE Kartkatalog. Hentet fra: <https://kartkatalog.nve.no/#kart>

Rogaland fylkeskommune. (2019). *Regionalplan for Dalane 2019-2030*. Hentet fra: <https://www.rogfk.no/f/p1/i92a1fd95-a0c7-473d-a183-1bf25e3e7c57/rp-dalane-2019-plandokument.pdf>

Statens vegvesen (u.å.). *Vegkart*. Hentet fra: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-24256,6515430,13>