
Fra: Magne Eikanger
Sendt: 8. november 2022 10:02
Til: Oma, Gudrun Hegelstad
Kopi: Aakre, Jarle; Dag Kjetil Tonheim
Emne: SV: Humlestadgaten

Hei!

Vi har gått nøye gjennom tilleggsnotatet fra Sweco datert den 17.08.22. Grunnen til at det har gått 2,5 måneder før vi gir dere en tilbakemelding er at plankontoret hadde behov for å drøfte forslaget deres om en anleggsveg som munner direkte ut i Fv. 44 Jernbaneveien med Rogaland fylkeskommune som vegeier. Møtet ble avholdt den 19.09.22, men fylkeskommunens kommentarer til deres tilleggsnotat ble mottatt først den 26.10.22.

Etter vår vurdering oppfyller ikke tilleggsnotatet det kommunestyret vedtok den 07.02.22. Kommunestyrets vedtak var som følger:

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

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

Konsekvenser for folkehelse, klima og miljø innarbeides i saken.

Saken prioriteres og fremmes så snart som praktisk mulig.

Vi lister opp hvilke mangler vi mener at tilleggsnotatet inneholder og som etter vår vurdering må rettes opp før planen kan behandles videre. Etter at nye utredninger er gjennomført, sendes planen på nytt offentlig ettersyn / ny høring før planen blir fremmet for PTU til ny 2. gangs behandling.

Begrunnelse for at planen må på ny høring og offentlig ettersyn etter at nye opplysninger foreligger:

Det er krav i plan- og bygningsloven § 12-10 at både offentlige myndigheter, private parter og offentligheten får anledning til å uttale seg til viktige sider av en reguleringsplan gjennom høringsrunden før reguleringsplanen blir vedtatt. Dersom det i høringsrunden eller i etterkant av denne kommer fram vesentlige nye opplysninger er det behov for en ny høringsrunde. I dette tilfellet har dere utarbeidet et tilleggsnotat som inneholder viktig informasjon som det er påkrevd at både myndigheter, private parter og offentligheten får anledning til å kommentere i en ny høringsrunde. Kommunestyret som planmyndighet må kjenne til hva myndigheter, private parter og offentligheten mener også om de nye opplysningene / dokumentene når planvedtaket fattes.

I brevet (som dere har fått kopi av) fra Rogaland fylkeskommune datert den 25.10.2022 der de kommenterer tilleggsnotatet fra Sweco, skriver de om kravene som de som vegeier stiller til en slik anleggsveg. Ifølge fylkeskommunen er det behov for ytterligere utredninger både for Alternativ 1 og Alternativ 2. Dersom disse utredningene skulle resultere i at man konkluderer med at denne anleggsvegen ikke kan bygges på en slik måte at

vegmyndighetens krav kan etterkommes, vil all anleggstrafikk måtte gå gjennom Humlestadgaten. Dette må alle involverte og kommunestyret kjenne til før vedtaket fattes. Selv om anleggsvegen ikke er en del av selve reguleringsplankartet, er den en meget viktig del av konsekvensene av en utbygging.

Dersom planvedtaket påklages er det viktig at Statsforvalteren ved sin klagebehandling ikke kommer til at det er gjort saksbehandlingsfeil som kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold og at planvedtaket derfor oppheves eller endres, jf. forvaltningsloven § 41. Ved å gjennomføre en ny høringsrunde når alle utredninger er på plass, reduseres sannsynligheten for at en klagebehandling får et slikt utfall.

Kommentarer til det som fremkommer i tilleggsnotatet fra Sweco datert den 17.08.22:

1. Kap. 1, syvende avsnitt. Her skriver dere at:

I vurderingen av planforslagets forhold til kommunens overordnede mål om folkehelse, klima og miljø, er det gjort en samlet vurdering uavhengig av alternativ. Det er ikke vesentlig forskjell på tiltaket i de to alternativene når det gjelder disse temaene annet enn at alternativ 2 med atkomst mot Vågsgaten innebærer vesentlig større masseuttak og sprengning.

Vi er uenige i deres konklusjon her og kommer nærmere tilbake til dette nedenfor.

2. Avsnitt 2.2. Her skriver dere bl.a.:

Planforslaget er forventet å produsere ca. ÅDT 130 (4,6 turer pr boenhet). Med en antakelse om at største trafikktime (rush) utgjør ca. 8–15% av døgntrafikken, tilsvarer dette 10–20 biler i timen i største time, det vil si gjennomsnittlig en bil hvert fjerde til sjette minutt. Med 20 flere biler per time, blir det en bil i gjennomsnitt hvert tredje minutt, ikke hvert fjerde.

3. Kap. 3, første avsnitt. Her skriver dere bl.a.:

Vi vurderer at den økte trafikkmengden knyttet til planforslaget er så liten at sannsynligheten for at en ulykke inntreffer ikke øker i nevneverdig grad sammenlignet med dagens situasjon.

Vi er uenige i det dere skriver her om at sannsynligheten ikke vil øke i nevneverdig grad. Når trafikkmengden (både kjørende og gående) øker, så øker også sannsynligheten for trafikkulykker. Når trafikkmengden øker med 200 % i nordre del av Humlestadgaten (nær krysset med Hafsøyveien), kan man etter vår vurdering ikke konkludere med at sannsynligheten for trafikkulykker ikke øker i nevneverdig grad. På den nordre enden av Humlestadgaten øker trafikkmengden enda mer.

4. Avsnitt 3.2. Her oppgir dere bl.a. største timetrafikk i ulike faser i anleggsperioden. Vel så interessant er det totale antallet kjøretøybevegelser med tunge / lange kjøretøyer i anleggsperioden. Vi ber om at dette tallet oppgis så nøyaktig som det lar seg gjøre på nåværende stadium.

5. Avsnitt 3.2. Her fraråder dere anleggstrafikk via Hafsøyveien og foreslår at all anleggstrafikk inn til byggeplassen blir via Humlestadgaten pga. kryssutforming Humlestadgaten / Hafsøyveien. Men dere skriver ikke om kjøretøybevegelser i kryssene Bøckmans gate / Elvegaten og Gamleveien / Humlestadgaten.

6. Avsnitt 3.2. Her foreslår dere en anleggsveg fra byggeplassen til Fv. 44 Jernbaneveien. Denne anleggsvegen er aktuell også ved utbygging etter Alt. 2 (atkomst via Våggsgaten). Vi kan ikke se at en slik anleggsveg tidligere har vært omtalt i plandokumentene. Veggen opp fra Våggsgaten i Alt. 2 har en stigning på 12,5 % (1:8). Dette er i henhold til kommunal standard. Hvis dere skal unngå å benytte areal hos naboer som tiltakshaver etter det vi kjenner til ikke har fått avtale med, må dere bygge en anleggsveg som er like bratt eller brattere enn dagens atkomstveg til Jernbaneveien 19. Den er ca. 3 m bred og har en stigning på om lag 1:5 (20 %). Den er uten sikring mot utforkjøring og den har nesten ikke utflating før man møter Jernbaneveien. Vinkelen i avkjøringen er nesten 180 grader. Etter vår vurdering må det gjøres betydelige tiltak for å benytte denne veggen som anleggsveg. Vil dagens veg tåle mange tunge lass med masse ut, samt alle lastebilene / betongbilene som har levert varer på byggeplassen? Slike problemstillinger er ikke drøftet i tilleggsnotatet. Som det fremkommer i kommentarene Rogaland fylkeskommune til tilleggsnotatet, stiller de som vegeier krav til en slik anleggsveg som skal direkte inn på fylkesvegen. Det er behov for at det utarbeides en plan som viser hvordan denne anleggsvegen kan bygges på en slik måte at vegeier kan godkjenne den. Dessuten må konsekvensene bygging av denne anleggsvegen vil ha for trafikken og trafikkavviklingen på Fv. 44 Jernbaneveien utredes. Hvordan og om en slik anleggsveg kan bygges er meget viktig informasjon. Vi viser til det som er skrevet ovenfor i forbindelse med begrunnelse for ny høring.

7. Kap. 4 Folkehelse. I Kap. 3 skriver dere om utrykkekshetsfølelse, og det kan tolkes slik at det er bra at trafikantene føler seg utrygge for da oppfører de seg slik at den faktiske ulykkesrisikoen reduseres. Et av temaene som kommunestyret ba om ytterligere utredning av var folkehelse. Dere har ikke omtalt denne utrykkekshetsfølelsen som et folkehelseproblem.

8. Kap. 4 Klima. Her skriver dere bl.a. at det at blokka i Alt. 2 må plasseres lavere i terrenget medfører et ekstra uttak av 14.000 m³ masse. Det stemmer ikke med det som står på side 5, der dette volumet gjelder for hele Alt. 2 (inkl. atkomstvegen). Dere har heller ikke omtalt hvor mye ekstra utslipp av CO₂ det blir som følge av at alle kjøreturer til og fra boligblokka må kjøre lengre strekninger i Alt. 1 enn i Alt. 2.

9. Avsnitt 4.1. Her skriver dere bl.a.:

Det er ikke lagt opp til gjesteparkering i planforslaget ut over 2 stk utvendige HC-plasser. Mangel på gjesteparkeringsplasser kan medføre at besøkende parkerer i Humlestadgaten. Parkeringsdekningen bør økes noe for å sikre gjesteparkering.

Økning i antall gjesteparkeringsplasser for Alt. 1 vil være i strid med det PTU vedtok i sak 093/20 den 22.06.20:

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

Manglende oppfølging av det vi skrev i vårt brev den 01.03.22 og referatet fra møtet den 17.06.22

I tillegg til de punktene som vi har listet opp ovenfor, er det grunn til å bemerke følgende: På møtet den 17.06.22 ble vi enig om at Sweco kunne skille mellom de punktene i brevet den 01.03.22 der det ble brukt «bør» og «må». Slik vi oppfattet det på slutten av møtet, ønsket Jarle Aakre at dere skulle følge opp alle «må-punktene».

Punktene nedenfor refererer til punktene i brevet den 01.03.22. Her gjennomgås kun «må-punktene». Vi har markert underpunktene med grønn farge der de etter vår vurdering kan ansees som oppfylt og rød farge der de etter vår vurdering ikke er oppfylt.

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

Med utgangspunkt i forslaget fra Sweco om å bygge anleggsveg fra byggeplassen til Jernbaneveien, er vår vurdering følgende:

Planen må bl.a. inneholde:

A) Forventet antall lastebillass e.l. med masser som skal transporteres ut av byggeområdet

B) Forventet antall lastebillass e.l. med bygningsmaterialer som skal transporteres inn til byggeområdet

C) Forventet trafikk til og fra byggeplassen som ikke er tungtrafikk (bygg- og anleggsarbeidere, varelevering mv.)

D) Hvilken kjørerute til / fra Jernbaneveien eller Bøckmans gate som transportene som er beskrevet i punkt 4A og 4B skal benytte

E) Evt. behov for å levere bygningsmaterialer fra lastebiler e.l. som er plassert på Jernbaneveien og de konsekvensene det evt. får for trafikkavviklingen på denne vegen

F) Om det blir mulighet for de kjøretøyene som er omtalt i pkt. 4A og 4B til å snu på byggeplassen eller om de må rygge i nordre del av Humlestadgaten enten på vei til eller fra byggeplassen

G) Vil det være mulig for vogntog eller semitrailere til å kjøre inn og ut fra byggeplassen, eller blir det begrensninger i kjøretøyenes lengde?

H) Hvor skal «riggplassen» for bygningsarbeidene plasseres, samt hvor skal bygningsarbeidernes firmabiler stå i arbeidstiden?

I tillegg kommer det som Rogaland fylkeskommune skriver i sitt brev datert den 25.10.22.

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

Planen må minst vise:

A) Hvilke kjøretøytyper som kan benytte dagens veger, helt fra Jernbaneveien og Bøckmans gate, og særlig i krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien, uten å måtte foreta rygging i kryssene

B) Illustrasjoner med sporingskurver for ulike kjøretøytyper i de kritiske kryssene

C) Hvilke utvidelser mv. av kjørebanelen som er mulig å få til i krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien og hvilke konsekvenser disse endringene evt. får for omgivelsene og for bedring av framkommeligheten for store kjøretøyer i dette krysset

D) Dagens vegstandard på de aktuelle vegene sammenlignet med «Vegnorm Sør-Rogaland»

6. En uavhengig fagkyndig trafikksikkerhetsanalyse for myke trafikanter i bygge- og anleggsfasen og etterpå

Analysen må minst inneholde:

A) Beskrivelse av trafikkforholdene på de aktuelle vegene for myke trafikanter i dag (fortau, gangfelt mv.)

B) Med utgangspunkt i bl.a. planen i punkt 4 ovenfor må det gjennomføres en analyse for hvordan trafikken som generes i bygge- og anleggsfasen og etter at boligblokka er tatt i bruk vil påvirke trafiksikkerheten for myke trafikanter på strekningen fra boligblokka via Humlestadgaten og Hafsøyveien helt fram til Jernbaneveien i nord og Bøckmans gate i sør
C) Nødvendige trafiksikkerhetstiltak må beskrives

Den innsendte «trafikkanalysen» er ikke utarbeidet av uavhengig foretak. Det kan i tillegg stilles spørsmål ved om punkt C) er oppfylt, men dere har konkludert med at det ikke er behov for noen trafiksikkerhetstiltak.

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

Planen må mist vise:

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

Oppfølging av referat fra møtet den 17.06.22

Punkt 3:

Med utgangspunkt i saksforelegget til KST-sak 005/22 oppfordret plankontoret tiltakshaver / reguleringsarkitekten om å følge opp alle punktene i brevet den 01.03.22 for å redusere sannsynligheten for at evt. klager på planvedtaket ved ny behandling i kommunestyret blir tatt til følge pga. at saken ikke var tilstrekkelig opplyst da kommunestyret fattet sitt (nye) vedtak, jf. tredje avsnitt i punkt 4 nedenfor.

Dette er i for liten grad fulgt opp i tilleggsnotatet

Punkt 4:

Plankontoret viste til det som står nederst på side 2 i brevet som er datert den 01.03.22, om viktigheten av at også Alt. 1 med atkomst kun via Humlestadgaten er tilstrekkelig opplyst når planvedtaket blir fattet dersom det er dette alternativet som blir vedtatt. I en eventuell klage vil klager kunne hevde at saken ikke er tilstrekkelig opplyst dersom viktige konsekvenser ikke er beskrevet. Det kan føre til at Statsforvalteren som klageorgan kommer til at det er en saksbehandlingsfeil som kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold og at vedtaket blir opphevet eller omgjort, jf. forvaltningsloven § 42.

Dette er i for liten grad fulgt opp i tilleggsnotatet

Fra: Oma, Gudrun Hegelstad <gudrun.oma@sweco.no>

Sendt: mandag 7. november 2022 13:13

Til: Magne Eikanger <magne.eikanger@eigersund.kommune.no>

Kopi: Dag Kjetil Tonheim <dag.kjetil.tonheim@eigersund.kommune.no>

Emne: Humlestadgaten

Hei Magne,

Viser til vår telefonsamtale 28. oktober. Jeg oppfattet det slik at kommunen ville oversende en tilbakemelding på Swecos notat innen kort tid.
Vi ønsket derfor å komme med en samlet tilbakemelding på merknad fra fylke og kommunens tilbakemelding, slik at vi kan gjøre en helhetlig vurdering.
Nå leser jeg i Dalane tidene at kommunen venter på en tilbakemelding fra Sweco på Fylkeskommunens brev (mottatt her 27. oktober). Dette samsvarer ikke med hvordan jeg oppfattet kommunens melding i samtalen vår.

Er det riktig om jeg forstår det slik at kommunen ikke har kommentarer til Swecos notat utover Fylkeskommunens tilbakemelding datert 25.10.2022?

Vennlig hilsen

Gudrun Hegelstad Oma
Arealplanlegger

Sweco Norge AS | Stavanger
Mobil 45850076
gudrun.oma@sweco.no
www.sweco.no



Facebook | LinkedIn | Instagram | Twitter
Organisasjonsnr. 967032271 | Hovedkontor: Oslo

For mer informasjon om hvordan Sweco håndterer dine personlige data, vennligst les [her](#)