

Detaljregulering Humlestadgaten

Tilleggsnotat, oppfølging av vedtak 07.02.22

1 Introduksjon

Sweco er engasjert av SV Betong AS for å bistå i reguleringsarbeidet Humlestadgaten. Det foreslås å bygge 28 leiligheter med adkomst fra Humlestadgaten. Kommunestyret behandlet plansaken i møte den 07.02.22, sak 005/22, og fattet følgende vedtak:

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

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

Konsekvenser for folkehelse, klima og miljø innarbeides i saken.

Saken prioriteres og fremmes så snart som praktisk mulig.»

Dette notatet beskriver trafikksikkerhetsvurderinger knyttet til atkomstløsning, og planforslagets forhold til kommunens overordnede mål om folkehelse, klima og miljø.

I trafikksikkerhetsvurdering er kun alternativ med atkomst fra Humlestadgaten (alternativ 1) vurdert i dette notatet, da det er for nettopp dette alternativet forslagsstiller oppfatter at kommunen ønsker et styrket beslutningsgrunnlag på.

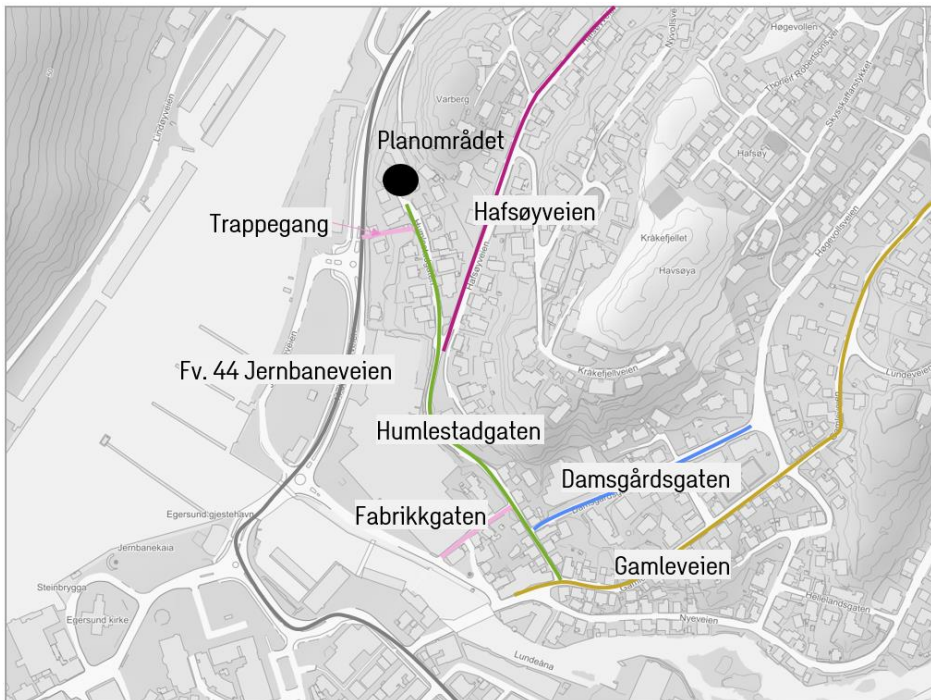
I vurderingen av planforslagets forhold til kommunens overordnede mål om folkehelse, klima og miljø, er det gjort en samlet vurdering uavhengig av alternativ. Det er ikke vesentlig forskjell på tiltaket i de to alternativene når det gjelder disse temaene.

Tiltaket vil være i henhold til alle miljøkrav som fremkommer av lover, forskrifter, bestemmelser og retningslinjer. For tiltakets miljø- og energibruk legges TEK17 til grunn. For sanerings-, bygge- og anleggsperioden gjelder støyretningslinjene i tabell 4 i kapittel 6, i rundskriv T-1442/2021. I forbindelse med søknad om igangsettingstillatelse stilles krav om anleggsplan. Planen skal bl.a. vise midlertidige og permanente omlegginger av trafikkmønster, adkomster, riggplass, varelevering og sykkel- og gangforbindelser. Anleggsplanen skal vise hvordan trafikksikkerheten for gående og syklende er ivaretatt, og beskrive avbøtende tiltak. Dette notatet foretar overordnede vurderinger knyttet til gjennomføringen av anleggsperioden. Fullstendig anleggsplan utarbeides i forbindelse med søknad om igangsettingstillatelse.

2 Innledning

2.1 Gatenettet

Prosjektnummer: 10206673
Prosjekt: Regulering Humlestadgata



Figur 2-1: Vei- og gatenavn benyttet i notatet. Svart sirkel viser lokasjonen til planområdet

Planområdet ligger på Hafsøy i kort avstand til Egersund sentrum. Veinettet på øya består av boligggater med skiltet fartsgrense 30 km/t. Figur 2-1 viser lokasjonen til planområdet, samt vei- og gatenavn benyttet i notatet.



Figur 2-2: Humlestadgaten ved Gamleveien sett i fra sørøst (fotografi: Sweco)

Sør i Humlestadgaten er gatebredden periodevis smal, ned til 4,3 meter ved krysset til Damsgårdsgaten, se figur 2-2. Her er det ikke tillatt å parkere i gaten. Fortauet er smalt med ulike hindringer, blant annet trapper og lysstolper. Lenger nord øker gatebredden noe, og det er etablert ensidig fortau med bredde ca. 2 meter fram til Hafsøyveien.



Figur 2-3: Humlestadgaten x Hafsøyveien (fotografi: Sweco)

Figur 2-3 viser krysset Humlestadgaten x Hafsøyveien. Til høyre ser vi Hafsøyveien som er ca. 7–8 meter bred. Nordenden av Humlestadgaten er i området 5,5-6 meter bred, med et smalere stykke ved trappene ned til Jernbaneveien, som er ca. 5,3 meter bred på sitt smaleste.

Det er satt opp bom i Fabrikkgaten x Humlestadgaten slik at kryssingen ikke er tilgjengelig for biler.



Figur 2-4: Bilister kan ikke kjøre mellom Fabrikkgaten og Humlestadgaten (fotografi: Sweco)

2.2 Bilturproduksjon tilknyttet planforslaget

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 døgnetrafikken, tilsvarer dette 10–20 biler i timen i største time, det vil si gjennomsnittlig en bil hvert tredje til sjetten minutt. Kjøretøyene vil fordele seg på gatenettet nordover ut på fv. 44 via rundkjøring, og sørover langs Humlestadgaten mot Egersund sentrum.

3 Trafikksikkerhetsvurderinger alt. 1

Ifølge Statens vegvesens ulykkesstatistikk, vist i vegkart.no, er det ingen politiregistrerte trafikkuulykker i Humlestadgaten. Statistikken inneholder data fra slutten av 70-tallet. Det har altså ikke inntruffet noen politiregistrerte ulykker i bolig gatene de siste 40 årene. For bolig gatene på hele Hafsøy sett under ett, er det registrert kun én ulykke frem til i dag (2008). Dette er et utrykk for at ulykkesrisikoen i bolig gatene på Hafsøy er svært liten. Teoretisk vil ulykkesrisikoen øke som følge av økt trafikkmengde, men trafikkmengdene i gaten vil fremdeles være lave. Sannsynligheten for at det skal skje en ulykke vil derfor forbli liten også i fremtidig situasjon. I praksis vil ulykkesrisikoen være som i dagens situasjon.

Sweco ønsker også å fremheve og utdype begrepene opplevd trygghet og ulykkesrisiko. Det kan være en vanlig antakelse at en gate som oppleves utrygg, også er trafikksikker. Dette er derimot ikke forenlig med forskning innenfor fagfeltet. Steder som oppleves som utrygge er i realiteten steder hvor ulykkesrisikoen ofte er lav. Dette er som følge av at trafikanter er mer skjerpet i områder som de opplever som utrygge. I tilfeller hvor man føler seg trygg, kan trafikanter bli mer uoppmerksomme og dette medfører at ulykkesrisikoen øker.

Det kan også være verdt å nevne at en del av trafikken sannsynligvis er lokal trafikk og at trafikantene dermed er kjent med trafikforholdene i gatenettet. Dette bidrar til å redusere sannsynligheten for at en ulykke inntreffer.

Et uoversiktlig trafikkbilde er også med på å redusere fartsnivået. Lav hastighet reduserer sannsynligheten for at en ulykke inntreffer, og reduserer konsekvensene dersom en ulykke skulle inntreffe.

3.1 Eventuelle andre tiltak

Egersund kommune etterspør konkrete trafikksikkerhetstiltak i tilknytning til planforslaget. Sweco vurderer at det i henhold til hensynet om ulykkesrisiko ikke er behov for trafikksikkerhetstiltak.

Dersom kommunen likevel ønsker å gjennomføre tiltak som ivaretar et lavt fartsnivå, kan det etableres en fartshump i Humlestadgaten, nord for krysset med Damsgårdsgaten. Stigningsforholdet er i dag rundt 7%, som er grensesnittet for anbefaling av fartshumper i hoved- og samleveier i Statens vegvesens håndbok V128. Det er ingen tilsvarende krav knyttet til stigningsforhold i boligveier, slik som Humlestadgaten, men man bør likevel gjøre vurderinger og tilpasninger slik at fartshumpen fungerer i praksis. En aktuell tilpasning kan være å redusere høyden på fartshumpen.

Sweco har også undersøkt andre tiltak i dette arbeidet. Følgende tiltak er vurdert, men ikke anbefalt:

- Gjennomkjøring forbudt i den sørlige delen av Humlestadgaten. Tiltaket vil flytte trafikk til andre bolig gater som kanskje ikke er ønskelig. Omveier vil også føre til økt trafikkarbeid på Hafsøy.
- Enveisregulering av Humlestadgaten. Hovedformålet ved enveisregulering er å frigi areal til myke trafikanter (i dette tilfelle bredere fortau). Tiltaket vil flytte trafikk til andre bolig gater som kanskje ikke er ønskelig. Omveier vil også føre til økt trafikkarbeid på Hafsøy.
- Speil som et mindre siktiltak i krysset Damsgårdsgaten x Humlestadgaten. Et speil krever areal som i dag er benyttet til fortau. Effekten av et speil på dette stedet vurderes som liten.

- Innsnevring i sørlig del av Humlestadgaten. Tiltaket er kostbart og har liten effekt på reell trafikksikkerhet i denne gaten.

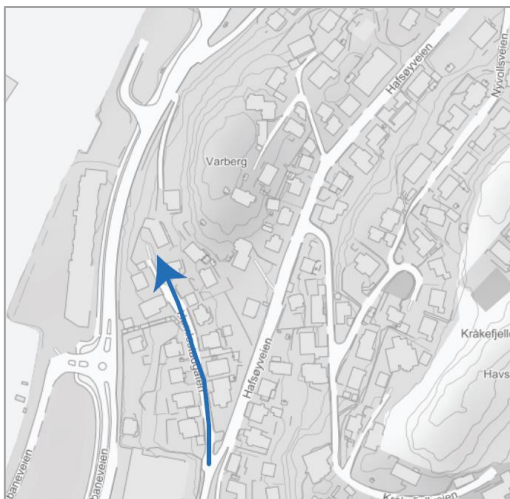
17.08.2022
Revidert 05.12.2022

Prosjektnummer: 10206673

Prosjekt: Regulering Humlestadgata

4 Anleggstrafikk og gjennomføring

For temaet anleggstrafikk og gjennomføring har vi vurdert begge planalternativ. Alternativ 1 er atkomst til planområdet fra Humlestadgaten, mens alternativ 2 er atkomst fra Vågsgaten.



Figur 4-1 Alternativ 1



Figur 4-2 Alternativ 2

I reguleringsplanbestemmelsene stilles det krav om plan for anleggstrafikk. Planen skal bl.a. vise midlertidige og permanente omlegginger av trafikkmønster, adkomster, varelevering og sykkel- og gangforbindelser. Anleggsplanen skal vise hvordan trafikksikkerheten for gående og syklende ivaretas, og beskrive avbøtende tiltak.

Det vil være en tidsbegrenset periode med anleggsarbeid ved realisering av prosjektet. I denne perioden er det risiko for at naboer vil bli påvirket av noe støy. Støyretningslinjen t-1442 legges til grunn ved planlegging av anleggsgjennomføring.

Anleggsperioden består av flere faser med ulike konsekvenser for omgivelsene.

En overordnet oppdeling av fasene i anleggsperioden er:

- Fase 1. Riving, grunnarbeider, sikring og utomhusarbeid
- Fase 2. Betong arbeid og oppføring av råbygg
- Fase 3. Tak- og fasademontasje
- Fase 4. Innredningsarbeider og teknisk installasjon
- Fase 5. Testing og overlevering.

Fasene 2 til 5 er relativt like i begge alternativene. Fase 1 anses som mer omfattende for alternativ 2 (Vågsgate) sammenlignet med alternativ 1 (Humblestadgaten), grunnet massehåndtering.

BS graveservice AS har gjennomført massehåndteringsberegninger for de to alternativene. Beregningene viser at alternativ 1 vil gi behov for håndtering av 12 800 m³ faste masser, mens man i alternativ 2 må håndtere 21 000 m³ faste masser. Dersom man legger til grunn en utvidelsesfaktor på 1,6, i tråd med

statens vegvesens håndbok R761, gir det 20 500 m³ masser for alternativ 1 og 33 600 m³ masser for alternativ to.

Ved å legge disse tallene til grunn vil man i alternativ 2 (Vågsgaten) sprengte ut og frakte bort ca 13 000 kubikk mer masser enn i alternativ 1 (Humblestadgaten). Dette tilsvarer ca 1000 lastebillass. *(Et vogntog med maks lastekapasitet på 19-20 m³ og maks totalvekt 29 tonn vil ha kapasitet til 15m³ masser pr tur grunnet vektbegrensning).*

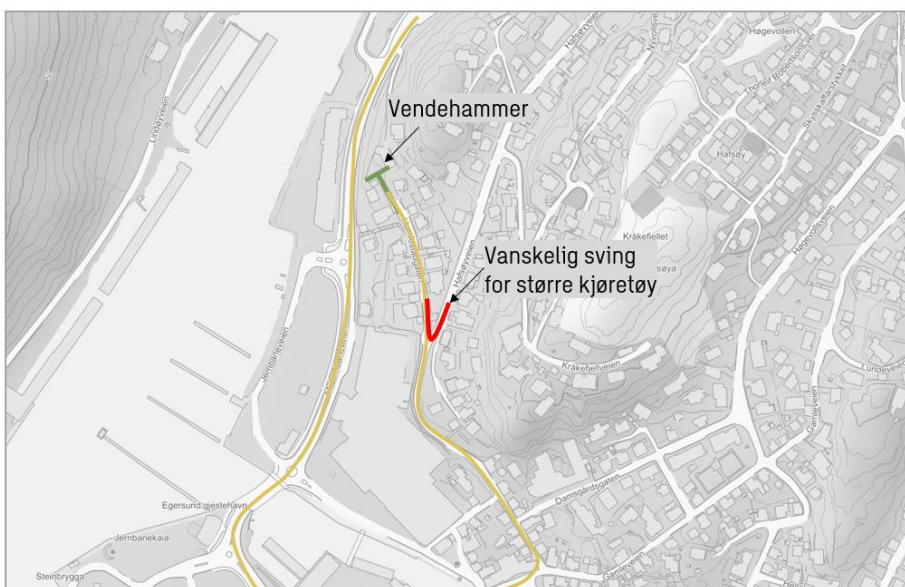
En permanent atkomstvei fra Vågsgaten vil kreve omfattende fjellsikringsarbeid. Ekstra massehåndtering og nødvendig sikringsarbeid anslås å forlenge anleggsperioden for alternativ 2 sammenlignet med alternativ 1. Total anleggsperiode anslås til 16 måneder i alternativ 1, og 19 måneder i alternativ 2. Dette forutsetter at man ikke støter på uforutsette utfordringer som medfører økte utgravinger eller ytterligere sikringsarbeid.

Kommuneadministrasjonen har bedt om å oppgi total mengde kjøretøy til og fra området i anleggsperioden. Dette er tall det vanskelig å si noe om i denne fasen. Blant annet er det ikke tatt stilling til materialvalg på nåværende tidspunkt. Det er derfor istedenfor angitt antall biler i makstimen i de ulike fasene. Sammen med anslått varighet på anleggsperioden gir disse tallene en god indikasjon på den lokale trafikkbelastningen i makstimen for de ulike fasene.

Med bakgrunn i skissert fremdrift følger anslag for anleggstrafikk i makstimen i de ulike fasene:

- Fase 1. 5-8 kjøretøy i makstimen
- Fase 2. 3-4 kjøretøy i makstimen
- Fase 3. 6-9 kjøretøy i makstimen
- Fase 4. 6-9 kjøretøy i makstimen
- Fase 5. 3-4 kjøretøy i makstimen

Det er betydelig usikkerhet knyttet til disse tallene og tallene tar utgangspunkt i makstimen. Størst trafikkbelastning vil oppleves under grunnarbeidene.

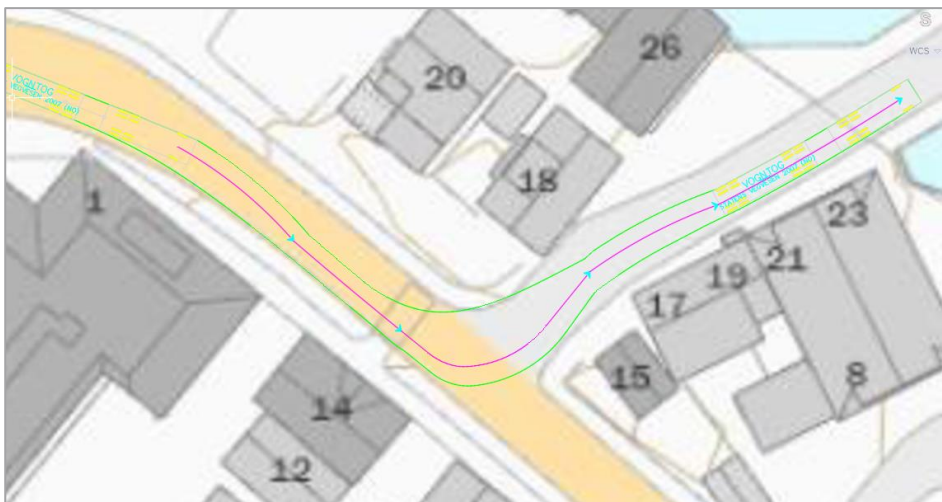


Figur 4-3: Anleggstrafikken bør gå via sørenden av Humlestadgaten for å unngå rygging nord i gaten

Høyresvingen inn Humlestadgaten fra Hafsøyveien er krapp og vanskelig å gjennomføre for større og tynge kjøretøy. Det er gjennomført befaring og testkjøring med vogntog. Resultatet viser at man mangler bredde for å klare svingen i krysset fra nordre del av Humlestadgaten og inn i Hafsøyveien. C1 lastebil vil klare svingen med noe korrigerende rygging, svingen var imidlertid ikke problematisk for varebil.

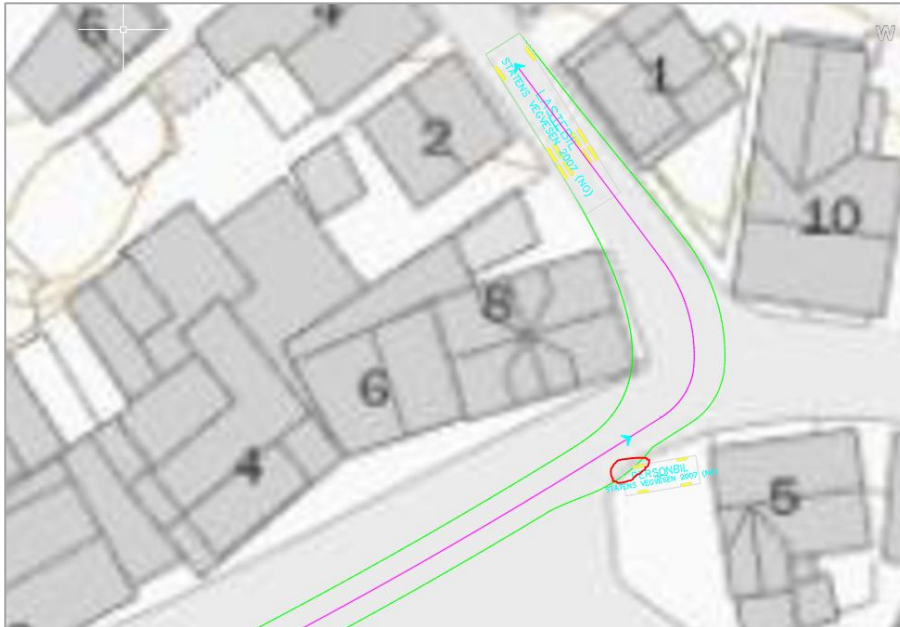
På bakgrunn av dette fraråder Sweco å bruke Hafsøyveien som adkomst for tynge anleggstrafikk som følge av risikoen for at sjåfører velger å rygge inn i Humlestadgaten. Det anbefales i stedet en adkomst via den sørlige enden av Humlestadgaten. Testkjøring med vogntog viste at det var mulig å kjøre fra Bøckmannsgate, via Elvegata og Gamleveien, videre opp Humlestadgaten.

Det er kjørt sporinger av kryssene Bøckmanns gate / Elvegaten og Gamleveien / Humlestadgate. Sporingene viser at lastebil 9,5m, lastebil 12m og vogntog 22m kan kjøre gjennom krysset Bøckmanns gate x Elvegaten .



Figur 4-1 Sporing av kjøretøy vogntog i krysset Bøckmanns gate/ Elvegaten

I krysset Gamleveien x Humlestadgata viser sporingene at det er mulig å kjøre med lastebil 9,5 meter uten hindring. Sporing med lastebil 12 meter viser at det kan oppstå konflikt dersom det står parkerte biler nær veikanten.



Prosjektnummer: 10206673
Prosjekt: Regulering Humlestadgata

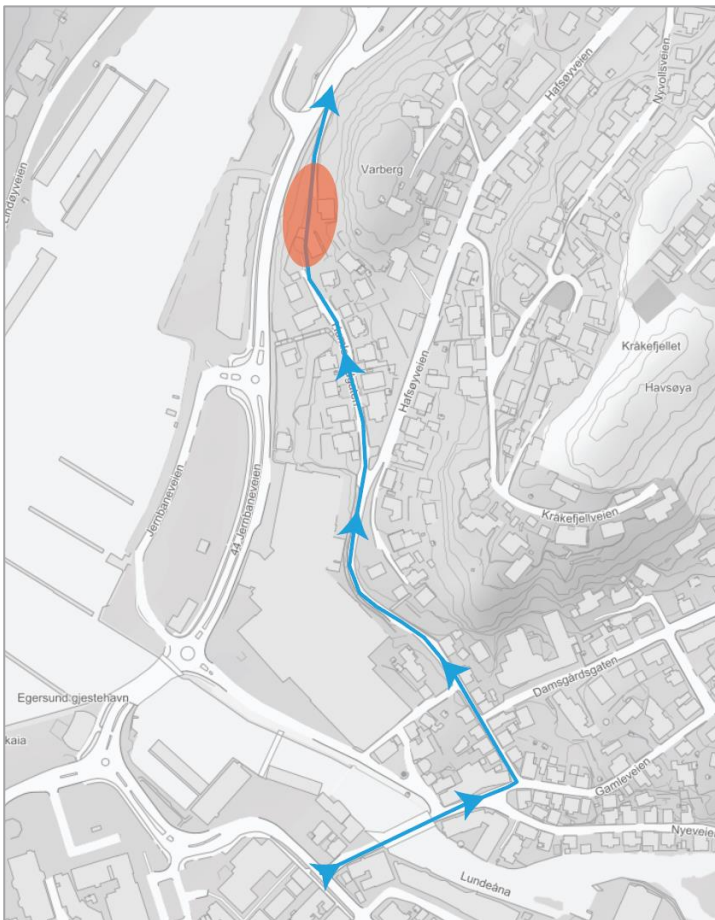
Figur 4-2 Sporing av lastebil 12 meter, rød sirkel markerer hvor det kan oppstå konflikt mellom lastebil og parkert kjøretøy



Figur 4-3 Parkeringsplassen til venstre i bildet kan blokkere for større kjøretøy Gamleveien til Humlestadgaten (google street view)

Sporingene og testkjøring har dermed ikke sammenfallende resultat. Bakgrunnen for dette kan være at ytre venderadius og kjøresporbredde som er dimensjonerende sporingsegenskaper etter SVV håndbok N100 fraviker egenskaper og dimensjoner anvendt kjøretøy. Sporingene er generelt konservative, og det er ikke uvanlig at man i praksis kan føre kjøretøy gjennom områder hvor de teoretiske sporingene viser at det er for trangt. Sporingene brukes ofte i plansammenheng for å få en forsikring om at planlagte løsninger fungerer. De må derfor være konservative for å være på den sikre siden. Gjennomført testkjøring bekrefter at det er tilstrekkelig plass i krysset for vogntog i anleggsperioden.

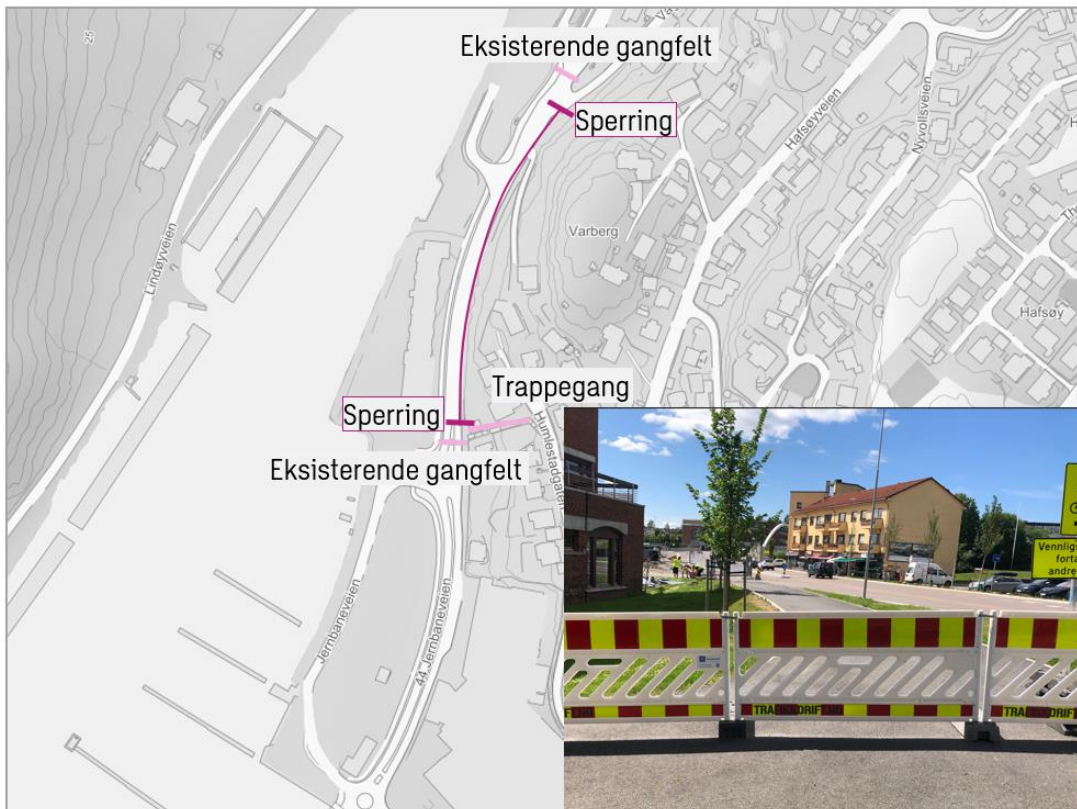
Hoveddel av utlasting med tyngre kjøretøy vil da ankomme planområdet fra Humlestadgaten, tomme for masse, og kjøre videre ut mot Jernbaneveien fullastet, se figur 4-4. Dette forutsetter etablering av anleggsvei fra nordre del av Humlestadgaten, gjennom planområdet, til Jernbaneveien. Dette vil bidra til effektiv logistikk for borttransportering av masser og reduksjon av tunge kjøretøy i Humlestadgaten, sammenlignet med om tungtransporten kjørte ut igjen via Humlestadgaten. Trafikkavviklingen langs fv. 44 Jernbaneveien vil i liten grad bli påvirket av anleggstrafikken som følge av at denne trafikken viker for trafikken langs hovedveinettet. Denne løsningen for borttransportering av masser kan brukes i begge alternativene. Ved å benytte denne løsningen vil det ikke være behov for å levere bygningsmaterialer eller lignende fra lastebiler plassert på Jernbaneveien. Denne muligheten er derfor ikke vurdert.



Figur 4-4 Forslag til kjøremønster for tyngre kjøretøy i anleggsperioden, planområdet markert med rød sirkel.

For mindre kjøretøy, for eksempel varebil, er bruk av Hafsøyveien mulig. Det vil legges til rette for vending ved, eller inne på anleggsområdet for mindre kjøretøy. **Det er areal til å etablere riggplass med tilhørende funksjoner innenfor planområdet.**

For å unngå mulig konflikt mellom tunge kjøretøy og myke trafikanter langs fylkesveien i anleggsperioden, foreslås det å sperre fortauet på østsiden av fylkesveien mellom eksisterende gangfelt, se figur 4-5. Gående og syklende henvises til gang- og sykkelveien på vestsiden av fylkesveien. Trappegangen mellom Humlestadgaten og Jernbaneveien beholdes.



Figur 4-5: Skisse som viser forslag til avgrensning dersom fortau sperres i anleggsfasen. Fotografi (kilde: Sweco) viser mulig skilting og type sperring. Sperring skal være godt synlig.

Dersom stenging av fortauet ikke lar seg gjøre, kan det som et alternativ settes krav om hjelpemann i krysset i perioder hvor kjøretøy skal ut på fylkesveien.

Trafikksikkerhet i anleggsfasen for aktuelle gater ivaretas av faseplaner som godkjennes av kommunen.

5 Folkehelse, klima og miljø

Folkehelse

Planforslaget legger til rette for 28 boenheter av varierende størrelse, det er lagt til rette for 2-4 roms leiligheter mellom 49-151 m². Etablering av denne type leiligheter i et område hvor hovedtyngden av boliger er eneboliger og tomannsboliger gir god boligsammensetning, i tråd med ambisjonene i kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030 om å legge til rette for gode bomiljø og et bredt spekter av boligtyper. Boligmiljø og kvalitet med hensyn til sol og støy er i henhold til overordnede føringer. Det er stilt krav i bestemmelsene om at det skal tilrettelegges for universell utforming i tråd med krav i gjeldende bygningsteknisk forskrift. Dette gjelder bygninger, anlegg og uteoppholdsareal, med tilrettelagt universell utformet atkomst til områder for lek.

Prosjektnummer: 10206673

Prosjekt: Regulering Humlestadgata

Klima

Kommuneplanens samfunnsdel har som mål å styrke, og bygge mer i eksisterende boligområder og tettsteder, og ikke legge til rette for «byspredning». Videre har Eigersund kommune et ønske om en grønn byutvikling med fokus på jordvern, i Eigersund skal nye leiligheter lokaliseres i bykjernen. Planforslaget er i tråd med de nedfelte målsetningene i kommuneplanens samfunnsdel.

Økt fysisk aktivitet som følge av at man velger andre reisemidler enn bil kan ha positive konsekvenser for folkehelsen. Folkehelse er et gjennomgående tema i kommuneplanens samfunnsdel, og har hatt fokus i den politiske behandlingen av planen. Korte avstander stimulerer til dreining i reisemiddel fra bil, til gange og sykkel. Det forventes at avstand på 5-600 meter til naturlige målpunkt som Eigersund sentrum, dagligvareforretning, kollektiv og sosial infrastruktur bidrar til at flere vil benytte kollektiv, sykkel og gange. Dette er i tråd med mål i kommuneplanens samfunnsdel om å ta hensyn til klimaperspektivet i arealplanlegging. En fortetting i Humlestadgaten vil samlet gi mindre konsekvenser for klima knyttet til utslipp fra personbiler, enn et tilsvarende boligprosjekt utenfor sentrum. Flere fotgjengere vil i større grad bygge opp om byliv, handel og kulturtilbud i sentrum.

Atkomstvei fra Jernbaneveien krever at bebyggelsen plasseres lavere i terrenget sammenligne med atkomst fra Humlestadgaten. Dette medfører at masseuttaket samlet for bebyggelse og atkomstveg øker med ca. 13 000 m³. Det tilsvarer ca. 1000 ekstra turer med lastebil.

Miljø- støy, rystelser og støv i anleggsfasen

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) brukes for å vurdere lokal luftkvalitet i byggesaksbehandling og arealplanlegging. T1520 spesifiserer grenser for luftkvalitetssoner og har retningslinjer for begrensnings av luftforurensning fra bygge- og anleggsvirksomhet. Tiltakshaver er ansvarlig for at representative målinger av støvkonsentrasjoner blir gjennomført ved behov. I anleggsperioden vil massetransport bidra mest til støvforurensning. Forslag om å transportere hoveddelen av massene fra planområdet direkte ned til Jernbaneveien vil redusere problematikken. Ytterligere avbøtende tiltak for å dempe belastningen på omgivelsene fra støv kan være vasking av kjøretøy, vanning av byggegrop og vasking/kostning av offentlige veier.

Støynivå vil overvåkes ved bruk av støymålere der det er nødvendig. Det kan bli aktuelt å søke om dispensasjon fra støvforskriften for arbeider av kortere varighet, dersom det viser seg nødvendig, da særlig ved sprengningsarbeidene.

Tiltak for å minimere ulempe for naboer:

- Nytte anleggsmaskiner med lavt støynivå
- Informasjonsmøter og varsling i god tid
- Begrense driftstid
- Overvåke støynivåer og vibrasjonsnivåer, rutiner for å varsle entreprenør og byggherre ved overskridelser
- Vanning av åpen byggegrop

17.08.2022
Revidert 05.12.2022

Prosjektnummer: 10206673
Prosjekt: Regulering Humlestadgata

Riving av eksisterende bygningsmasse

Detaljer rundt plan for riving blir utredet i miljøoppfølgingsplan (MOP) med tilhørende tiltaksplan, og utarbeides før søknad om rammetillatelse. Forberedelsene til utarbeidelse av MOP innebærer at det kartlegges eventuelle miljøfarlige stoffer i eksisterende bygningsmasse.

Rystelser i anleggsarbeidet

Anleggsgjennomføringen innebærer bruk av tyngre maskiner og utstyr samt sprengningsarbeid som kan genere rystelser. For å vurdere potensielle skader fra rystelser kartlegges nærliggende bebyggelse og infrastruktur. Det vil utarbeides grenseverdier på hvilke rystelser som kan tillates i anleggsperioden. Ved behov settes rystelsesmålere på utsatte konstruksjoner for å dokumentere eventuelle konsekvenser. Mindre og lettere boreutstyr kan begrense eventuelle rystelser.

6 Vurdering av parkeringsbehov

Planteknisk utvalg (PTU) fattet i sak 093/20 den 22.06.20 følgende vedrørende parkering i planen:

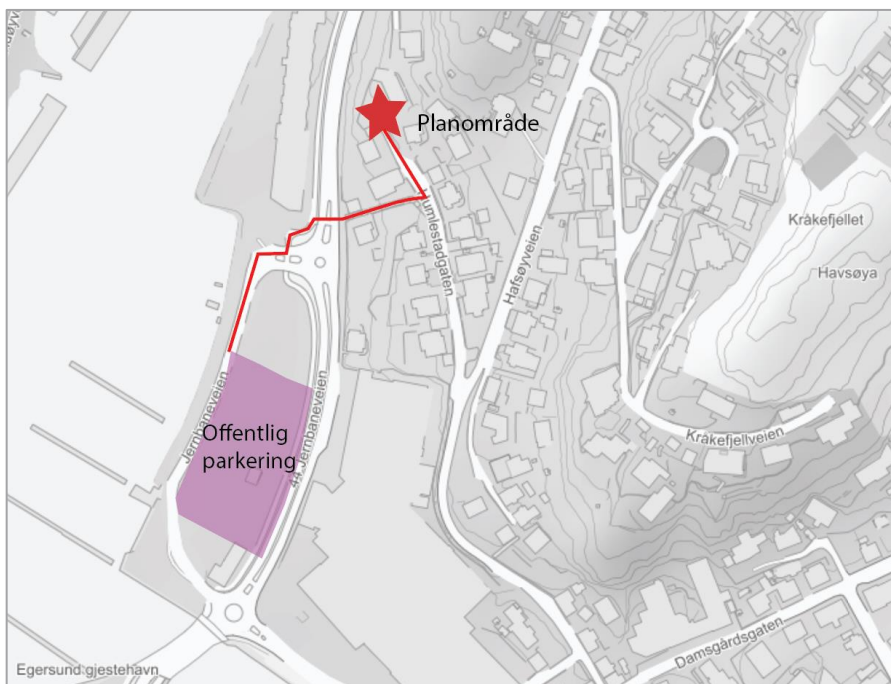
Alternativ 1 (...) Det skal tilrettelegges for max 1 parkeringsplass per boenhet i et felles parkeringsanlegg plassert under bebyggelsen, hvorav 5 % av parkeringsplassene skal være HC plasser. (...) Det skal opparbeides 2 stk utvendige HC- plasser som skal benyttes som gjesteparkering. All annen gjesteparkering skal foregå på offentlige Parkeringsplasser. (...)

Det er et overordnet mål i kommuneplanen å begrense antall bilparkeringsplasser, spesielt i områder som ligger i gangavstand til sentrum. For Egersund sentrum og sentrumsområder stilles det derfor i kommuneplanens bestemmelser §6.5b følgende krav:

Boligbebyggelse med mer enn én bruksenhet (boenhet) skal ha oppstillingsplass på fellesareal på egen tomt for minimum 1,0 og maksimum 1,25 bil pr. boenhet. Parkeringstall rundes opp til nærmeste hele tall. Likeledes skal det avsettes areal for minimum 2 sykler pr. boenhet

I planforslaget er det tilrettelagt for 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Videre er det lagt til rette for én parkeringsplass for bil per boenhet. Det er ikke lagt opp til gjesteparkeringsdekning i planområdet, men det er sikret 2 stk utvendige HC-plasser i planområdet. Dette er i nedre sjiktet av kommuneplanens krav, og tråd med vedtak i PTU 22.06.20.

Mangel på gjesteparkeringsplasser kan medføre at besøkende parkerer i Humlestadgaten. Det er et offentlig parkeringstilbud vest for planområdet, med omtrent 150 meter i gangavstand. Se Figur 6-1 under.



Figur 6-1 Offentlig parkering i nærheten (Kilde: Eigersund parkering)

Dersom parkeringsdekningen økes kan en sikre gjesteparkering innenfor planområdet, og redusere faren for fremmedparkering i tiliggende gater. Kommuneplanen legger opp til maks 1,25 p-plasser pr boenhet i sentrumsområder. Dette gir 0,25 gjesteparkeringsplasser pr boenhet. Det tilsvarer i dette prosjektet 5 gjesteparkeringsplasser i tillegg til HC-parkeringsplass.

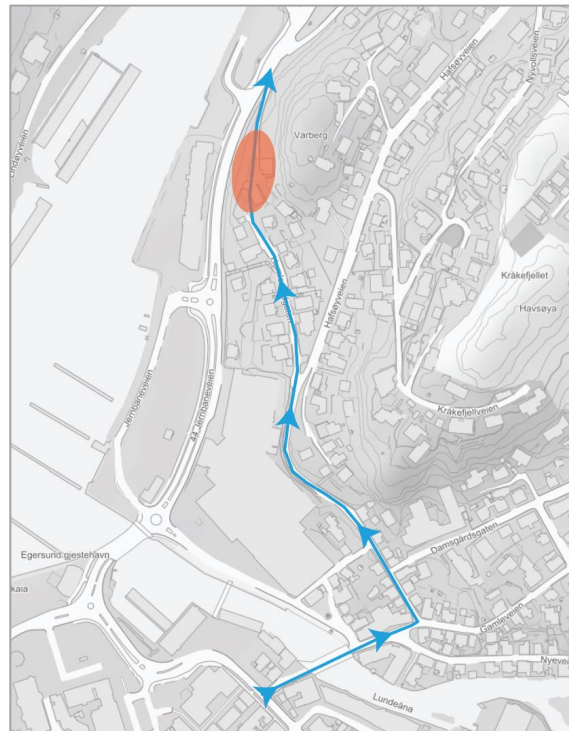
7 Oppsummering

Sweco vurderer at planforslaget, alternativ 1, ikke påvirker sannsynligheten for at en trafikkulykke inntreffer i nevneverdig grad. Steder som oppleves som utrygge, blant annet Humlestadgaten, er i realiteten steder hvor ulykkesrisikoen ofte er lav.

Vi vurderer hastigheten i Humlestadgaten som lav og ser ikke behov for trafiksikkerhetstiltak.

For temaene folkehelse, klima og miljø er planforslaget i tråd med de overordnede målene i kommuneplanens samfunnsdel. Prosjektet vil bidra til variert boligsammensetning og fortetting i sentrum. En fortetting i Humlestadgaten vil samlet gi mindre konsekvens for klima knyttet til utslipp fra personbiler, enn et tilsvarende boligprosjekt utenfor sentrum. Flere fotgjengere vil i større grad bygge opp om byliv, handel og kulturtilbud i sentrum.

For å begrense belastning på Humlestadgaten foreslås det at hoveddelen av massene som skal tas ut av området kjøres direkte ned til Jernbaneveien, og ikke gjennom Humlestadgaten, se figur 5-1. På bakgrunn av dette foreslås det å justere bestemmelsene med rekkefølgekrav om geotekniske undersøkelser slik at det ikke stilles krav om dette i nordre del av Humlestadgaten (fra krysset med Hafsøyveien).



Figur 5-1 Forslag til kjøremønster i anleggsperioden

Dette notatet er utarbeidet og kvalitetssikret av

Hanne Finsveen	Mobilitetsplanlegger
Ketil Flagstad	Fagansvarlig, trafikksikkerhet
Helene Østmoe	Arealplanlegger
Gudrun H. Oma	Arealplanlegger