



Fugleperspektiv av Amfi Eikunda og fremtidig situasjon. Illustrasjonen er utarbeidet av Mad arkitekter

Dato: 29.04.2022  
Revidert: 15.05.2023

Mad Vest AS på vegne av Coop Økonom SA

## **Planbeskrivelse**

### **Plan 20050004-01 – Detaljregulering Amfi Eikunda, Kommuneplan 2018-2030**

## **Vedlegg**

- Vedlegg 1:** Planbeskrivelse (dette dokumentet)
- Vedlegg 2:** Plankart
- Vedlegg 3:** Planbestemmelser
- Vedlegg 4:** Merknadsoversikt til varsel om oppstart, inkl. kommentarer
- Vedlegg 5:** Illustrasjonshefte
- Vedlegg 6:** VA-rammeplan
- Vedlegg 7:** ROS-analyse
- Vedlegg 8:** Mobilitetsplan
- Vedlegg 9:** Renovasjonsteknisk plan
- Vedlegg 10:** Geoteknisk notat – supplerende grunnundersøkelser (nytt til 2. gangsbehandling)
- Vedlegg 11:** Geoteknisk notat – vurdering av områdestabilitet (nytt til 2. gangsbehandling)
- Vedlegg 12:** Merknadsoversikt til offentlig ettersyn, inkl. kommentarer (nytt til 2. gangsbehandling)

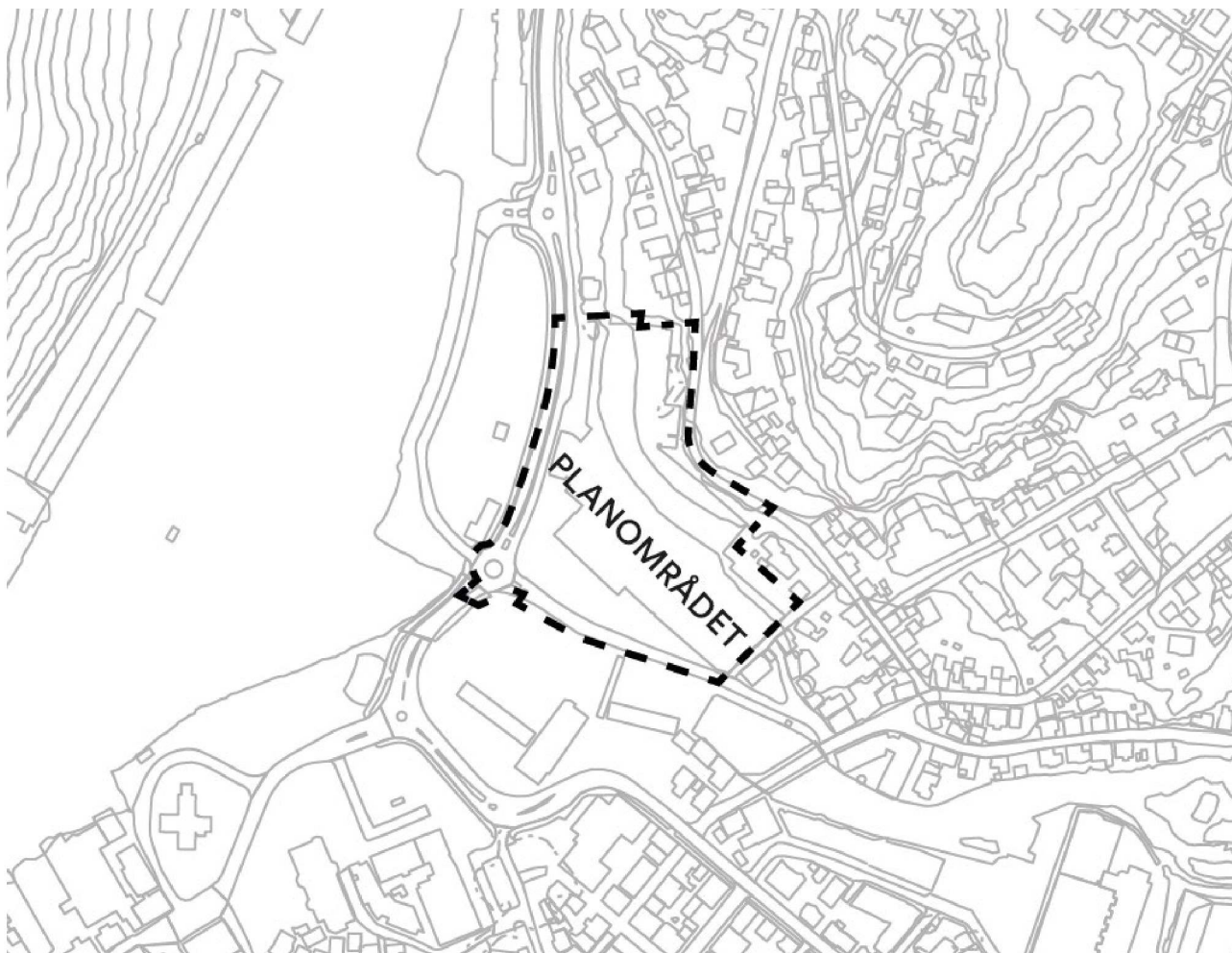
# Innholdsfortegnelse

<b>1 SAMMENDRAG</b>	<b>5</b>
1.1 Arealoppgave	6
<b>2 BAKGRUNN</b>	<b>7</b>
2.1 Hensikten med planen	7
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	7
2.3 Tidligere vedtak i saken	7
2.4 Utbyggingsavtale	7
2.5 Krav om konsekvensutredning	7
<b>3 PLANPROSESSEN</b>	<b>8</b>
3.1 Medvirkningsprosess	8
3.2 Merknader ved varsel om oppstart	8
3.3 Merknader ved offentlig ettersyn	9
<b>4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER</b>	<b>11</b>
4.1 Overordnede planer	11
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	12
4.3 Tilgrensende planer	12
4.4 Statlige planretningslinjer	12
<b>5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD</b>	<b>13</b>
5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse	13
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	13
5.3 Stedets karakter	13
5.4 Landskap	14
5.5 Kulturminner og kulturmiljø	14
5.6 Naturverdier	14
5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	14
5.8 Trafikkforhold	14
5.9 Barns interesser	16
5.10 Sosial infrastruktur	16
5.11 Universell tilgjengelighet	16
5.12 Teknisk infrastruktur	16
5.13 Grunnforhold	16
5.14 Støyforhold	16
5.15 Risiko- og sårbarhetsanalyse	16
5.16 Næring	17
5.17 Analyser/ utredninger	17
<b>6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET</b>	<b>18</b>
6.1 Planlagt arealbruk	18
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	19
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming	20
6.5 Parkering	22
6.6 Tilknytning til infrastruktur	23
6.7 Trafikkløsninger	23
6.8 Planlagte offentlige anlegg	24
6.9 Miljøoppfølging	24
6.10 Universell utforming	24
6.11 Uteoppholdsareal	25
6.12 Kollektivtilbud	25
6.13 Kulturminner	25
6.14 Sosial infrastruktur	25
6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	25
6.16 Plan for avfallshenting	25
6.17 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	25
<b>7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET</b>	<b>27</b>
7.1 Overordnede planer	27
7.2 Landskap	27
7.3 Stedets karakter	27
7.4 Byform og estetikk	27
7.5 Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi	27
7.6 Forholdet til naturmangfold	28
7.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	28
7.8 Uteområder	28

7.9 Trafikkforhold.....	28
7.10 Barns interesser.....	29
7.11 Sosial infrastruktur.....	29
7.12 Universell tilgjengelighet.....	29
7.13 Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	29
7.14 Teknisk infrastruktur .....	29
7.15 Konsekvenser for næringsinteresser.....	29
7.16 Interesse motsetninger.....	29
7.17 Avveining av virkninger.....	30

## 1 Sammendrag

Mad arkitekter fremmer plan 20050004-01 – Detaljregulering Amfi Eikunda på vegne av Coop Økonom SA. Planforslaget følger intensjonene i kommuneplanen om en helhetlig sentrumsutvikling.



Kart som viser planområdet og området til Amfi Eikunda.

### Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger i Egersund sentrum i Eigersund kommune. Planområdet er på ca. 20 daa og består av eiendommen gnr./bnr. 43/446. Planområdet inneholder i dag kjøpesenter med dagligvareforretning og detaljhandel, samt et leilighetsbygg med inngang fra baksiden nord på planområdet. Kjøpesenter og tilhørende bygninger inneholder også bibliotek, ungdomsklubb, lydstudio og Egersund Fayancemuseum. Bygningsmassen er satt sammen av bygninger fra flere ulike perioder.

I tilknytning til senteret er det parkeringsplass og varelevering med adkomst fra fv44. Det er også gjennomgangstrafikk fra fv44 til Fabrikkplassen.

Nærområdet består av sentrumsstruktur og trehusbebyggelse sør og øst for planområdet. Nord for planområdet ligger nyere boligområder, disse ligger vesentlig høyere i terreng enn planområdet. Vest for planområdet er fv44 og parkeringsarealer som inngår i tilgrensende detaljregulering Gruset.



Fugleperspektiv av fremtidig situasjon. Illustrasjonen er utarbeidet av Mad arkitekter

## 1.1 Arealoppgave

Reguleringsformålene som er inkludert i planen fremgår av tabellen under:

Reguleringsformål: (datert 14.04.23)	Reguleringsformål på plankart	Areal (daa)/	BRA (m <sup>2</sup> )
---	----------------------------------	--------------	-----------------------

<b>§12-5 nr. 1 Bebyggelse og anlegg</b>			
Forretning/Kontor	BKB1	5,7 daa	18 000 m <sup>2</sup>
	BKB2	1,1 daa	2 200 m <sup>2</sup>
Bolig/Forretning/Kontor/Vei/Parkering	BAA1	5,6 daa	24 300 m <sup>2</sup>
	BAA2	0,6 daa	450 m <sup>2</sup>
<b>Sum areal denne kategori</b>		<b>13 daa</b>	<b>44 950 m<sup>2</sup></b>

<b>§12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>			
Veg	SV	2,6 daa	-
Fortau	SF	0,3 daa	-
Torg	ST	1,2 daa	-
Gang/sykkelveg	SGS	0,7 daa	-
Annen veggrunn/grøntareal	SVG	0,8 daa	-
Parkering	SPA	2,0 daa	-
<b>Sum areal denne kategori</b>		<b>7,6 daa</b>	

<b>§12-5 nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag</b>			
Småbåthavn	VS	0,4 daa	-
<b>§12-6 Hensynssoner</b>			
Frisiktsone		-	-
H320_1 Hensynsone Flom		-	-
<b>§12-67 Bestemmelsesområder</b>			
Overbygd konstruksjon	#1	-	-
Overbygd varelevering	#2	-	-
Drive through	#3	-	-
Felles lekeareal	#4	-	-
Felles lekeareal	#5	-	-
<b>Sum areal planområdet</b>		<b>21 daa</b>	<b>44 950 m<sup>2</sup></b>

## **2 Bakgrunn**

### **2.1 Hensikten med planen**

Formålet med planen er å utvide eksisterende næringsareal i kjøpesenteret Amfi Eikunda. Nye arealer utvides på eksisterende parkeringsareal. Hensikten er å knytte senteret nærmere Egersund sentrum, samt etablere transparente med utadrettet virksomhet ut mot Lundeåna og sentrum. I planen inngår også opparbeiding av areal langs elvebredden, for å øke de estetiske kvalitetene og tilgjengeligheten av arealene.

### **2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold**

Planforslag fremmes av Mad Vest AS på vegne av Coop Økonom SA. Mad er ansvarlig for utarbeidelsen av planbeskrivelsen, planbestemmelser og illustrasjonsprosjektet.

Plankart og andre rapporter og vedlegg er revidert/supplert til 2. gangsbehandling. Disse har blitt supplert for å imøtekomme merknader og innsigelser som har kommet inn ved offentlig ettersyn av planen. Aktuelle dokumenter har blitt utarbeidet av følgende konsulenter:

- Prosjektil - Plankart (revidert til 2. gangsbehandling)
- Prosjektil - ROS-analyse (revidert til 2. gangsbehandling)
- Prosjektil - Mobilitetsplan/trafikkanalyse
- Prosjektil - Renovasjonsteknisk plan
- Prosjektil - VA-rammeplan (revidert til 2. gangsbehandling)
- Multiconsult - Geoteknisk rapport
- Multiconsult - Supplerende grunnundersøkelser (nytt til 2. gangsbehandling)
- Multiconsult - Vurdering av områdestabilitet (nytt til 2. gangsbehandling)

### **2.3 Tidligere vedtak i saken**

Det var ingen kjente vedtak tilknyttet planarbeidet ved varsel om oppstart av arbeidet (dato). Planforslaget ble sendt inn til førstegangsbehandling sommeren 2022.

Planteknisk utvalg vedtok i møte 23.06.2022, sak 076/22, å legge forslag til reguleringsendring, detaljregulering Amfi Eikunda, med bestemmelser, plankart og planbeskrivelse datert den 29.04.2022 og geoteknisk notat datert 06.04.2022 ut på høring og offentlig ettersyn.

Forslaget til reguleringsplan og alle tilhørende dokumenter er lagt ut til offentlig ettersyn på Veiledningstorget, Lerviksgården, Egersund, samt på kommunens hjemmesider.

### **2.4 Utbyggingsavtale**

Det skal inngås utbyggingsavtale mellom utbygger og Eigersund kommune, og evt. andre aktuelle vegmyndigheter, for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur som forutsettes overtatt av det offentlige til drift og vedlikehold. De samferdselsarealene dette gjelder for angis på plankartet med offentlig eieform (vist med prefikset "o" i feltnavnet). For anlegg som skal overtas av det offentlige, skal det inngås en utbyggingsavtale før arbeidene igangsettes.

### **2.5 Krav om konsekvensutredning**

Plan- og bygningslovens §§ 4-2, 12-10 og 14-16 legger føringer for hvilke planer som skal konsekvensutredes (KU). I forskrift om KU heter det i § 6 bokstav b at «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. § 10 a) til h) i forskriften [...]».

Det vurderes at planen/tiltaket ikke omfatter vesentlig virkning for miljø eller samfunn jf. bokstav a) til d). Det vurderes at lokalisering og påvirkning på omgivelsene ikke kommer i konflikt med bokstavene a) til h) i § 10. Krav om KU for det planlagte tiltaket anses ikke som nødvendig, etter vedlegg II.

### **3 Planprosessen**

Det ble avholdt oppstartsmøte med Eigersund kommune 7. oktober 2021. Det har blitt avholdt dialogmøter og det har vært løpende korrespondanse på e-post med forslagsstiller og kommunen underveis i planprosessen.

#### **3.1 Medvirkningsprosess**

Det har vært avholdt møte mellom tiltakshaver og Dalane folkemuseum. Tiltakshaver har vært i dialog med biblioteket og Pingvinen ungdomsklubb, der det er diskutert fremtidige planer og evt. utvidelse til nye arealer.

Forslagsstiller har hatt kontinuerlig dialog og sendt over til plankontoret en skisse til løsning av reguleringsplan, bestemmelser og planbeskrivelse med ROS-analyse før arbeidet ferdigstilles, slik at plankontoret kan gi en tilbakemelding underveis i prosessen.

Til offentlig ettersyn har NVE og Statsforvalteren i Rogaland kommet med en samordnet uttalelse med innsigelser til planen. De mente at forhold omkring områdestabilitet, flom- og erosjonsfare ikke var tilstrekkelig vurdert og avklart. Forhold til sikkerhet må avklares i detaljregulering, og risikoreduserende tiltak må sikres i planen. I løpet av prosessen frem mot andregangsbehandling har vi derfor hatt dialog med NVE og plankontoret i Eigersund kommune for å diskutere grunnlag for innsigelsen. Planforslaget er blitt bearbeidet på bakgrunn av supplerende geoteknisk rapport og revidert VA-rammeplan, slik at innsigelsen kunne frafalle.

#### **3.2 Merknader ved varsel om oppstart**

Det ble varslet planoppstart 26. november 2021. Varslingsbrev ble sendt til berørte grunneiere og offentlige høringsinstanser med merknadsfrist 13. desember 2021. Varsel om oppstart ble i tillegg publisert i Dalane Tidende den 29. november 2021 og på nettsidene til Eigersund kommune.

I høringsfasen ble det mottatt 6 merknader fra offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner, og 2 merknader fra grunneiere eller rettighetshavere, se eget vedlegg.

En kort oppsummering av merknadene og medvirkningsprosessen følger under:

##### Offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner

- NVE Norges vassdrags og energidirektorat, datert 09.11.2021
- Rogaland fylkeskommune, plan-, miljø- og samfunnsavdelingen datert 19.11.2021 og 14.12.2021
- Eigersund kommune, Felles brukerutvalg, datert 17.11.2021
- Statsforvalteren i Rogaland, datert 12.11.2021
- Statens vegvesen, datert 11.11.2021

##### Grunneiere og andre rettighetshavere:

- Viggo Kristoffersen, datert 02.11.2021
- Dalane Folkemuseum, datert 09.11.2021

##### Kort oppsummering av merknader:

Alle offentlige instanser har kommentert planforslaget ut fra sitt faglige perspektiv.

- NVE ber om at forslagsstiller går gjennom NVEs kartbaserte veileder, og opplyser om at forslagsstiller er ansvarlig for at interessene beskrevet her blir vurdert i planarbeidet. NVE ber om å få planen tilsendt til offentlig ettersyn dersom den berører NVEs saksområder, og opplyser om at vi kan ta kontakt dersom det er behov for konkret bistand i saken.
- Rogaland fylkeskommune ber om at det sikres gode gang- og sykkelveier ut av planområdet, og at det tilrettelegges for sykkelparkeringsplasser av høy kvalitet. De ber om at planendringen endres til et mer presist formål enn «næring». Plankart og bestemmelser bør være tydelig på hvilke typer virksomheter som skal finnes i området. Det bør vurderes om det kan tilrettelegges for et bilfritt område. Det er positivt med oppgraderinger i tilknytning til elva, så lenge det tas hensyn til vassdraget og arbeidet blir universelt utformet.



Det skal undersøkes hvilke konsekvenser en utvidelse av eksisterende næringsareal får for trafikksituasjonen i området. Alle tiltak som berører fv. 44 skal oversendes veimyndigheten for gjennomsyn. Evt. tiltak som berører veigrunnen langs fylkesveinettet skal avtales og godkjennes med veimyndighet og Rogaland fylkeskommune før byggestart.

Den gamle fajansefabrikken i Egersund bør reguleres til hensynssone for bevaring, da den ikke har noe formelt vern i dag. Nytt tilbygg bør få en utforming og et uttrykk som fremhever den historiske fabrikkbygningen, og det stilles krav om høy arkitektonisk kvalitet.

Fylkesrådmannen påpeker at tilbyggets form og fasademotiv ser noe tilfeldig og «påklisset» ut, og synes ikke forslaget er tilpasset eksisterende bebyggelse og kulturmiljø i tilstrekkelig grad. Det er et ønske at bebyggelsen får en sluttet takform, og at tilbygget reduseres i høyde av hensyn til bakenforliggende bygning, samt forholder seg til fajansefabrikken på en slik måte at denne fremheves.

- Statsforvalteren i Rogaland ber om at utviklingen av området følger bestemmelsen om funksjon og utforming av bebyggelsen gitt i kommuneplanens § 7.2.1, og må legge opp til parkering for bil og sykkel i tråd med kommuneplan og regionalplan for Dalane. Beliggenheten tett på Lundeåna og sjø kan gjøre at området er utsatt for stormflo. De ber derfor om at det utarbeides en ROS-analyse, der flom/stormflo og overvannshåndtering er et tema. Det skal vurderes om grøntarealet langs elven kan utvides for å legge til rette for biologisk mangfold, rekreasjon og håndtering av flom- og overvannsproblematikk.
- Statens vegvesen uttaler seg som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor trafiksikkerhet og vegtransport. Vegvesenet har ingen innvendinger mot at planarbeidet kan gjennomføres som en reguleringsendring etter forenklet prosess, med forbehold om at andre offentlige instanser kan ha andre synspunkt. Dersom reguleringsendringen berører endringer i trafikkmønster og trafikkmengder, må virkningene av dette belyses i plandokumentene.

### **3.3 Merknader ved offentlig ettersyn**

Planteknisk utvalg behandlet saken den 23.06.2022 og vedtok å sende planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn. Planforslaget og tilhørende dokumenter ble offentliggjort på Eigersund kommune sine nettsider. Frist for å sende inn merknader var satt til 19.08.2022. I løpet av høringsperioden har det kommet inn totalt 9 merknader fra offentlige instanser. NVE og Statsforvalteren i Rogaland har kommet med en samordnet statlig uttalelse med innsigelser til planen. Alle merknadene er gjengitt og kommentert i eget vedlegg. Under følger en kort oppsummering av merknadene.

#### Offentlige myndigheter

- NVE Norges vassdrags og energidirektorat, datert 17.08.2022
- Statsforvalteren i Rogaland, datert 18.08.2022
- Samordnet uttalelse fra NVE og Statsforvalteren i Rogaland, datert 18.08.2022
- Statens vegvesen, datert 16.08.2022
- Eigersund kommune, datert 04.08.2022, 12.08.2022 og 12.08.2022
- Rogaland fylkeskommune, 07.07.2022 og 11.08.2022

#### Kort oppsummering av merknader

- **Samfunnssikkerhet (grunnforhold, flom og erosjonsfare)**  
NVE mener at planen strider mot vesentlige regionale eller nasjonale interesser knyttet til sine saksområder, og har fremmet innsigelse til planforslaget. Så lenge det ikke foreligger en geoteknisk vurdering som tydelig bekrefter at tiltaket med eventuelle anbefalte risikoreduserende tiltak, anses gjennomførbart og at tilstrekkelig områdestabilitet vil kunne oppnås, har NVE innsigelse til planforslaget. Dersom det er nødvendig med risikoreduserende tiltak må dette innarbeides i plankartet med hensynssone og bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred. NVE har innsigelse til planen inntil faresone for flom er markert som hensynssone og grunnlaget for faresonene

kommer frem. Til faresonen må det knyttes bestemmelser som forbyr utbygging eller sier hvilke risikoreduserende tiltak som må gjennomføres for å oppnå god nok sikkerhet. Forholdet til sikkerhet må avklares i selve arealplanarbeidet og ikke utsettes til byggesak.

- **Vannkvalitet**

Statsforvalteren ber om at området sikres mot avrenning av forurensning til vassdrag i anleggsfasen og i etterkant av tiltaket. Planbestemmelsene må fastsette konkrete vilkår og avbøtende tiltak som omhandler temaet. Det må foreligge en fagkyndig rapport som vurderer stormflo, havnivåstigning og oppstuing ved flom. Det må klargjøres hensynssone gjelder både for flo og flom. Brann må vurderes i ROS-analyse, og brannvesenet må komme med en uttalelse. Faglig råd om at parkeringsareal på bakkeplan reduseres ytterligere for å gi rom til mer torgareal, og at det blir gjort rede for hvordan sykkelparkering forholder seg til kommuneplanens parkeringsnorm.

- **Samferdselsanlegg**

Statens vegvesen legger til grunn at Rogaland fylkeskommune uttaler seg angående tilknytning til fylkesvegen, og forutsetter at behovet for oppgraderinger er vurdert av dem. Positiv til at det reguleres gang- og sykkelveg langs elva, men stiller spørsmål om det er vurdert å ha bredde 3 m bredde også mot rundkjøringen i vest.

- **Vann og avløp**

Eigersund kommune tar saken til orientering og informerer om at plankonsulent er oppmerksom på VA-installasjoner i området og at disse omtales i VA-rammeplan. Det er viktig at eksisterende SP-ledning ikke tas ut av drift før ny ledning er anlagt. Hvilke VA-anlegg som planlegges for kommunal overtakelse skal avtales senest i forbindelse med utarbeidelse av tekniske planer. Tekniske planer for vann og avløp skal være godkjent av Eigersund kommune før det kan gis IG.

- **Universell utforming**

Felles brukerutvalg ber om at universell utforming ivaretas.

- **Samferdselstekniske merknader**

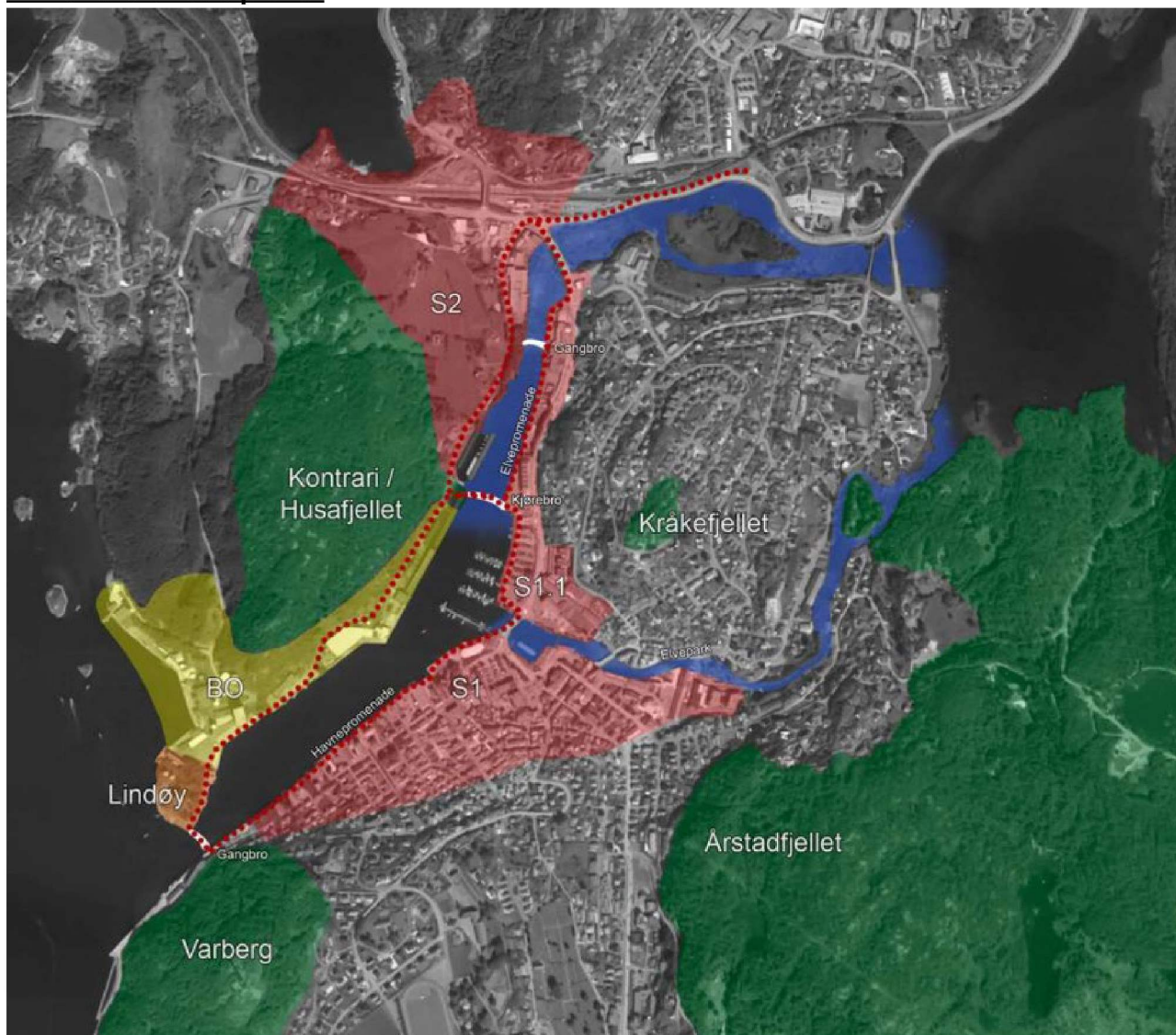
Rogaland fylkeskommune v/forvaltning legger til grunn at alle samferdselsanlegg som ligger innenfor planområdet dimensjoneres iht. gjeldende krav. Rundkjøring og tilstøtende arealer må være dimensjonert for å kunne håndtere den fremtidige trafikkbelastningen i området, og sikre effektiv trafikkavvikling. Merknad til påskrift i plankart. Tiltak som berører veigrunn langs fylkesveinettet, krever en gjennomføringsavtale med veimyndigheten. Avtale skal være inngått før byggestart. Sikres i reguleringsbestemmelsene.

- **Utforming og estetikk**

Rogaland fylkeskommune v/seksjon for kulturarv ønsker å se inngangspartiet tilbaketrasket, slik at det underordner seg hovedbygg. Glassfasader og bruk av disse i inngangsparti må sikres i bestemmelsene for at prosjektet er gjennomførbart. Det anbefales at ny bebyggelse langs BKB1 (drive-through) trekkes bort fra eksisterende fasade. De ønsker at det sikres i bestemmelsene hvordan overbygg og konstruksjoner i forbindelse med uteservering utformes. De ber om at man ser på muligheten for å knytte en hensynssone i bestemmelsene som sikrer byggets kulturhistoriske verdi.

## 4 Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Overordnede planer



Prinsippskisse for hvilke områder som omfattes av hovedgrepene som foreslås i kommuneplanens arealdel. Planområdet ligger i sone S1.1.  
Kilde: Kommuneplan for Eigersund kommune 2018 – 2030.

#### 4.1.1 Regionalplan for Dalane 2019 - 2032

Formålet med planen er å legge til rette for vekst og utvikling, og hjelpe til at Dalane forblir et godt sted å bo, arbeide, drive næring og reise i. Planen kan ses på som en utviklingsavtale mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der den langsiktige retningen for areal- og transportutviklingen blir pekt ut. Planen inneholder mål og strategier, retningslinjer for den mer detaljerte planleggingen, og et handlingsprogram med tiltak blant annet innen transport-, by- og tettstedsutvikling.

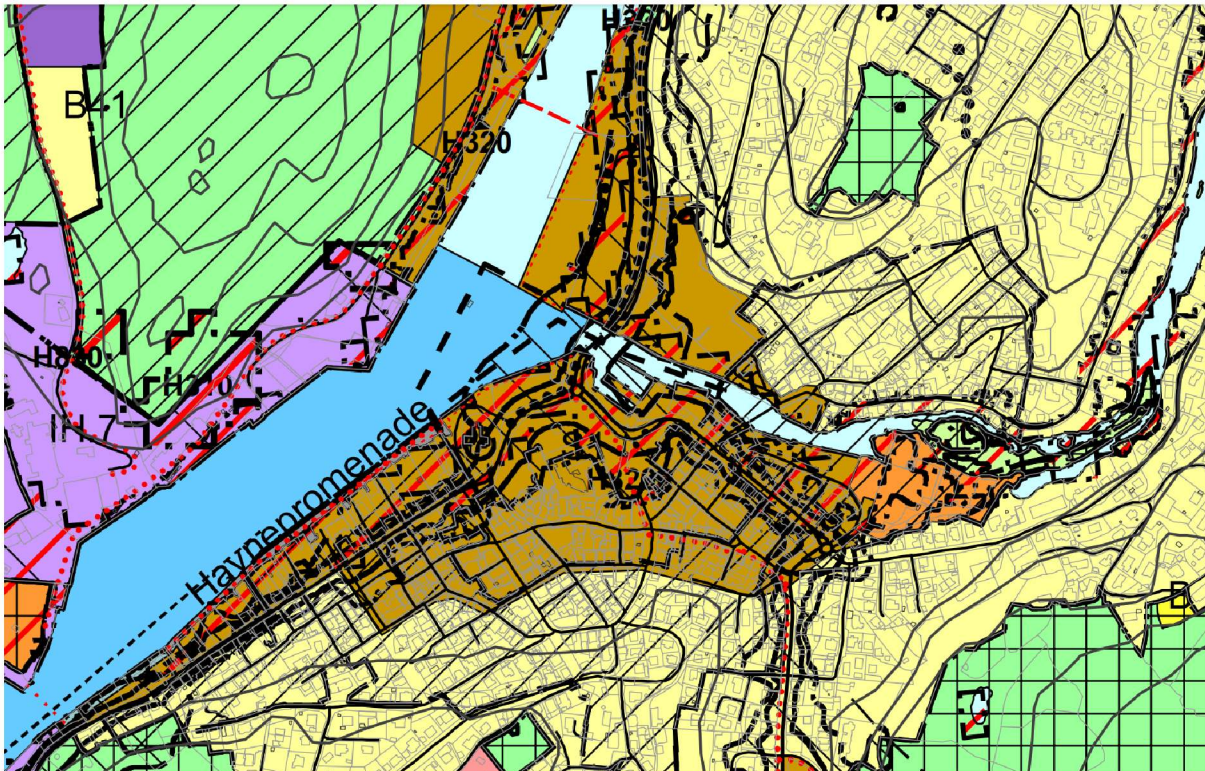
Et av delmålene i regionalplanen som vil være særlig relevant i arbeidet med planen er at by- og tettstedssentrene blir attraktive møteplasser, knutepunkter for bolig- og næringsetablering, og tilbyr et bredt spekter av varer, tjenester og funksjoner. I henhold til senterstrukturen for Dalane, er Eigersund sentrum kategorisert som regionscenter. Formålet med regionscenteret er å opprettholde og styrke tilgjengelighet til et bredt utvalg av funksjoner innenfor Dalane.

#### 4.1.2 Kommuneplan for Eigersund kommune 2018 - 2030

Formålet med kommuneplanen er å gi klare rammer for en helhetlig og attraktiv utvikling av Eigersund sentrum basert på langsiktige strategier, der målsettingen er å legge til rette for kompakte og attraktive by- og tettsteder.

Innhold i temakart som påvirker planområdet:

- Kulturmiljø og kulturminner: Planområdet grenser opp til sentrumsområder med særlig angitt hensyn ifbm. bevaring av kulturmiljø. Planområdet ligger i dag ikke inne under hensynssone for bevaring av kulturmiljø, men bygninger og spor fra industrihistorien på stedet er allikevel viktig å hensynta i forbindelse med utvikling av området.
- Flomfare, stormflo og havnivåstigning: Planområdet ligger i sone for flom og stormflo.
- Gang- og sykkelveinett: Jernbaneveien som går langs planområdet har eksisterende gang/sykkelvei som kobler seg på fremtidig gang/sykkelvei gjennom sørlige del av Egersund sentrum.



Utsnitt av kart for gjeldende plan for Egersund sentrum. Kilde: [www.eigersund.kommune.no](http://www.eigersund.kommune.no)

#### **4.2 Gjeldende reguleringsplaner**

Planid 20050004 Eikunda (1-19)

#### **4.3 Tilgrensende planer**

Planområdet har 4 tilgrensende gjeldende reguleringsplaner.

Tilgrensende gjeldende reguleringsplaner:

- Planid 19910001-02 - Detaljregulering Gruset - Gnr 46 Bnr 372 m.fl (1-6)
- Planid 19910002 - Deler av Egersund sentrum (2-1)
- Planid 19910002-03 - Sentrumsplan (2-1)
- Planid 19460001 - Humlestad Feyersbakken (1-8)

#### **4.4 Statlige planretningslinjer**

Følgende statlige planretningslinjer gjelder:

- Klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Barn og unges interesser i planlegging (1995)

## 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

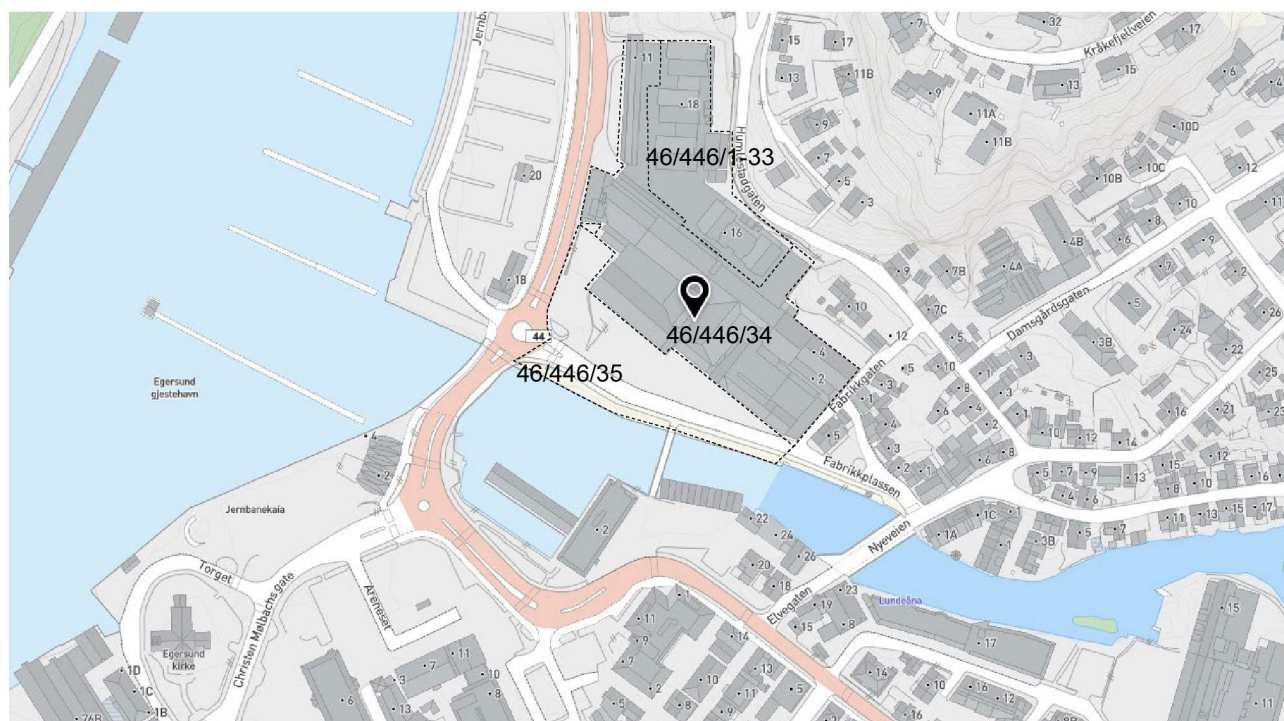
### 5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse

Planområdet er på ca. 21 daa og ligger i den nordlige delen av Egersund sentrum. Området er avgrenset av Fv44 i vest, Fabrikkgaten mot øst, Humlestadgaten mot nord, og med direkte nærhet til Lundeåna mot sør.

### 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Arealbruken i planområdet er sammensatt og benyttes i dag hovedsakelig til handel, næring og offentlig tjenesteyting. Bygningsmassen på planområdet består også av boliger med adkomst fra Humlestadgaten nord på planområdet. Uteområdene brukes primært til parkering for bil.

Gnr/Bnr/Snr	Adresse	Funksjon
46/446/34	Fabrikkgaten 2	Næring, handel, offentlig tjenesteyting
46/446/34	Fabrikkgaten 4	Næring, handel, offentlig tjenesteyting
46/446/34	Jernbaneveien 11	Næring, handel, offentlig tjenesteyting
46/446/35	-	Parkering, utendørsareal
46/446/1-33	Humblestadgaten 16 og 18	Bolig



### 5.3 Stedets karakter

Planområdet er preget av den historiske utviklingen av industrien i Egersund sentrum, og spor fra industrihistorien er fortsatt synlig gjennom den sammensatte bebyggelsen. Bebyggelsen består av eldre fabrikkbygninger som over tid har blitt bygget sammen med nyere bygningsvolumer. Bygningsmassen fremstår i dag som «et større bygg» der de ulike bygningsdelene henger sammen, men med et resultat som kan beskrives som noe kaotisk, fragmentert og tilfeldig. Lesbarheten av den tidligere industrihistorien har blitt noe redusert fordi flere karakteristiske industribygninger i området har over tid blitt fjernet og erstattet av ulike tilbygg som har kommet i nyere tid. Tidligere aktiviteter i tilknytning til industri og produksjon er i dag erstattet med aktiviteter tilknyttet detaljhandel, kultur, tjenesteyting og boliger. Bygningsmassen brukes i dag primært av ulike bedrifter med større næringslokaler som preges av få utadvendte aktiviteter, i tillegg til boliger mot nord. Dette gjør at bygget ikke henvender seg særlig til omgivelsene, fordi mye av aktivitetene skjer på innsiden. Utearealene er primært preget av parkering. Det finnes få oppholdsmuligheter i umiddelbar nærhet og ved inngangen til bygget. Det er delvis opparbeidet vannpromenade langs elvebredden. På nordsiden av Lundeåna er det etablert en kaifront og trekke, med rom for oppholds- og rekreasjonskvaliteter. Det er positivt at bygningsmassen er malt i gylne toner som bidrar til å gi «varme» til området. Andre positive elementer er nærhet til sentrum, tilknytning til industrihistorien, handel, beliggenhet tett på havn og sjø, brygge/kaikant og Lundeåna.

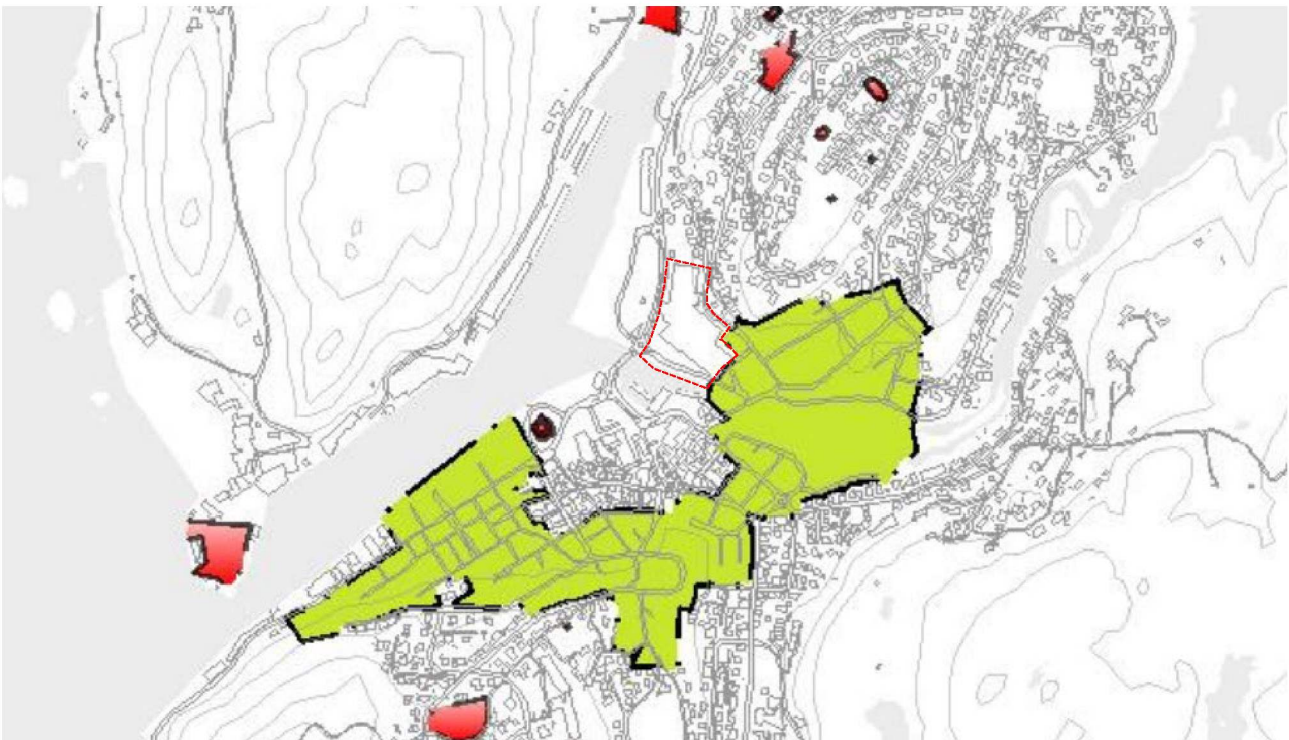
## **5.4 Landskap**

Planområdet ligger i en skråning som en del av Egersund sentrum, med nær tilknytning til sjø og Lundeåna. Nord for planområdet er det et område med nyere boligbebyggelse som ligger en god del hevet over resten av planområdet. Planområdet skrår fra kote ca.+1.25 langs Lundeåna opp til kote ca. +13 langs Humlestadgaten.

## **5.5 Kulturminner og kulturmiljø**

Selve planområdet er ikke omtalt som et kulturmiljø og er ikke underlagt hensynssone bevaring iht. temakart for kulturminner i Egersund. Samtidig grenser planområdet til Egersund sentrum, som er en omtalt som et «Kulturmiljø av nasjonal interesse».

Planområdet er en sentral del av Egersund sin industrihistorie hvor det har tidligere vært flere tegl- og fajansefabrikker i området. I den videre utviklingen vil det derfor vært svært viktig at spor fra den tidligere industrivirksomheten i området tas vare på og videreføres.



Utsnitt av temakart for kulturminner i Egersund kommuneplan. Planområdet er markert i rødstiplet linje. Egersund sentrum er markert i gult og er angitt i Riksantikvarens Kulturminneregister som et kulturmiljø av nasjonal interesse. Kilde: [www.eigersund.kommune.no](http://www.eigersund.kommune.no)

## **5.6 Naturverdier**

Området har gradvis blitt fylt ut og bebyggt med bl.a. teglverksindustri. Planområdet består i hovedsak av asfalterte flater med mindre beplantningsarealer. Beliggenheten langs utløpet av Lundeåna er således en viktig naturverdi. Innslag av vegetasjon er i hovedsak i form av trær og rhododendronbusker som er plantet langs bryggekannten og elveløpet. Lundeåna har noe verdi som beiteområde for fugl, trær, busker og insekt.

## **5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder**

Planområdet har i dag begrensede rekreasjonsmuligheter. Uteoppholdsareal innenfor planområdet består i hovedsak av asfalterte flater brukt til parkering. Lundeåna og den opparbeidete bryggekannten langs elven er i noe grad brukt til rekreasjon i dag. Langs Lundeåna er det opparbeidet grøntareal med trær, bed og rhododendronbusker.

## **5.8 Trafikkforhold**

### **5.8.1 Kjøreadkomst**

Kjøreadkomst til planområdet er fra rundkjøring ved Fv44, med mulig gjennomkjøring langs Lundeåna fra vest mot Fabrikklassen i øst. I tillegg er det adkomst til parkeringsanlegg fra Fv44, nord for rundkjøringen.

### 5.8.2 Trafikkmengde

Datagrunnlag fra Vegvesenets vegkart oppgir en ÅDT i Fv44 på 15 000.

### 5.8.3 Ulykkessituasjon

Det er registrert én ulykke i planområdet mellom sykkel og bil tilbake i 2015.

### 5.8.4 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Bro for myke trafikanter over Lundeåna knytter planområdet til sentrum. Ellers er det fortau langs veier og gang-/sykkelvei langs FV44 som leder inn til området. Myke trafikanter som kommer fra sentrum via bro må i dag krysse kjørevei innenfor planområdet for å komme til kjøpesenteret.

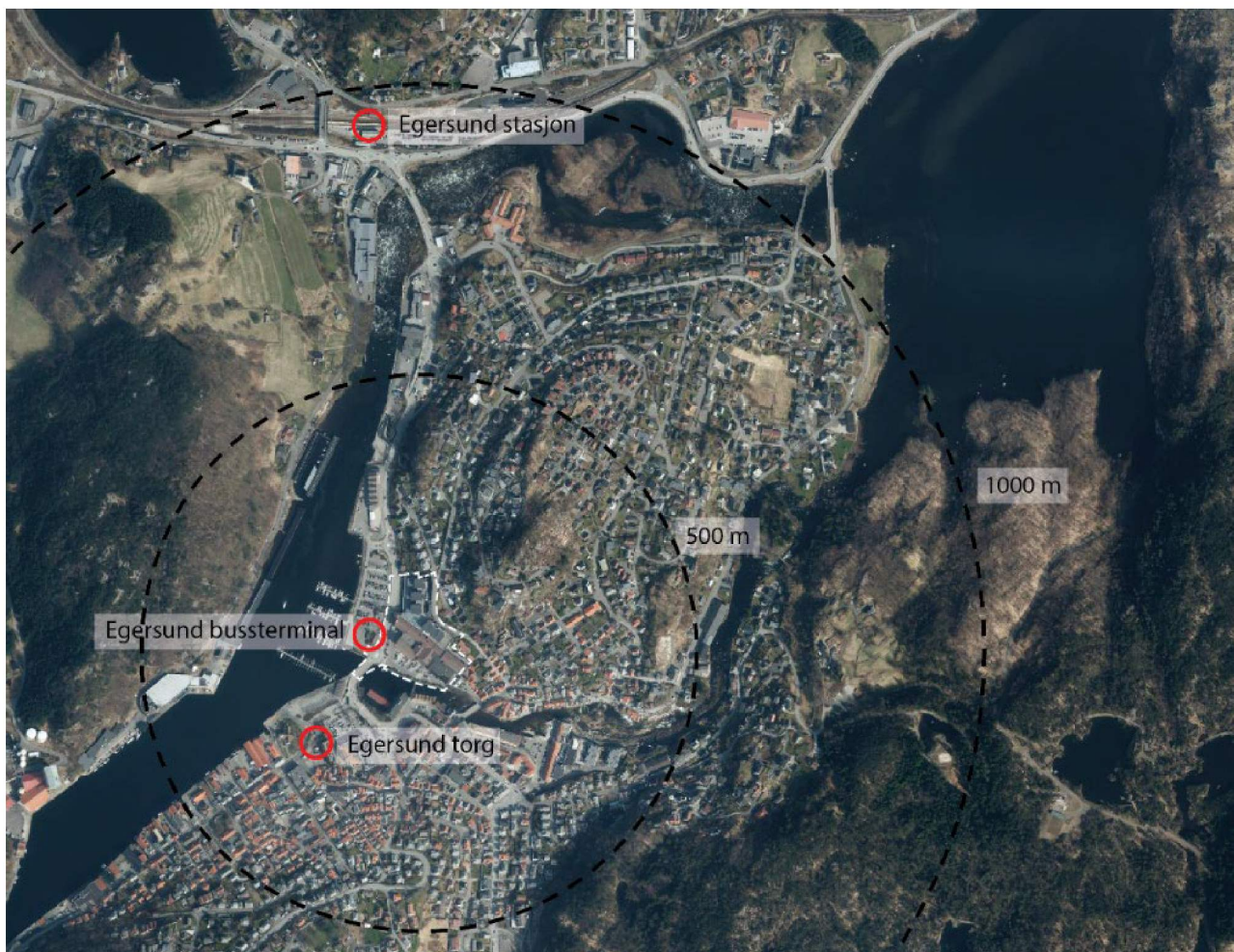
### 5.8.5 Kollektivtilbud og alternative transportmidler

Kollektivtilbudet til planområdet er tilfredsstillende. Eigersund bussterminal ligger rett øst for planområdet og Fv44. Herfra går det buss i de fleste retninger, som gjør at majoriteten av innbyggerne i Eigersund kommune, kan ta buss til planområdet. I tillegg er det under 1 km til togstasjonen med tog i retning Stavanger og Kristiansand.

### 5.8.6 Parkeringsforhold

Innenfor planområdet er det 201 parkeringsplasser fordelt på parkeringshus og utendørs parkeringsplass ved hovedinngang. Det finnes 55 parkeringsplasser for sykkel fordelt på parkeringshus og utendørs parkeringsplass ved hovedinngang.

Se vedlegg *Mobilitetsplan for utfyllende informasjon*.



Utsnitt av oversiktskart som viser avstand til tog- og bussforbindelser. Kilde: *Mobilitetsplan utarbeidet av Prosjekttil*

### **5.9 Barns interesser**

Det finnes aktivitetmuligheter for barn og unge i den eksisterende bebyggelsen på planområdet i form av Egersund bibliotek og Pingvinen ungdomsklubb. Barn og unge som benytter bibliotek og ungdomsklubb ferdes gjennom planområdet i dag. Det er begrenset med lek- og aktivitetmuligheter for barn og unge utendørs på planområdet i dag.

### **5.10 Sosial infrastruktur**

Det finnes både handel, servering, kultur og ulike rekreasjonsmuligheter for forskjellige aldersgrupper i dagens situasjon i planområdet. Amfi Eikunda kjøpesenter tilbyr ulik handel og servering. Som en del av bebyggelsen i planområdet finner man Eigersund bibliotek og Pingvinen ungdomsklubb, samt Egersund Fayancemuseum. Planområdet inneholder dermed funksjoner som danner en del av den sosiale infrastrukturen i Egersund.

### **5.11 Universell tilgjengelighet**

Planområdets beliggenhet og topografi er forholdsvis flat, slik at universell utforming i uterom og adkomster ivaretas iht. gjeldende forskrifter uten vesentlige terrenginngrep.

### **5.12 Teknisk infrastruktur**

Det er utarbeidet VA-Rammeplan som utreder forholdene rundt vann, avløp og overvann i planområdet.

Planområdet ligger nær eksisterende VA-nett. Eksisterende VA-nett følger Fv44/Jernbaneveien og avløp har selvfall videre til resipient og Fabrikkplassen. OV-ledningen er 500 PP i Jernbaneveien og har en dimensjon på 380 BET til utløpet i Lundeånå. Dimensjon på VL er 200 SJG i Fabrikkeveien. Ledningene i Jernbaneveien ble anlagt i år 2007. Det er lokalisert brannkummer i nord, vest, sør og øst for planområdet. Dagens stikkledninger fra planområdet er tilkoblet kumgruppe i Jernbaneveien/Fv44, det fremkommer i kommunens VA-kart. Bygget er også koblet til stikkledning som går til brannsentralen på AMFI sørvest på planområdet. Kommunen er kjent med at det kan være private VA-installasjoner (ledninger, kummer o.l) i parkeringsarealet langs Lundeånå. Dette må ses nærmere på i detaljprosjekteringen. NGUs løsmassekart viser at massen i området er ikke klassifisert for infiltrasjon.

Se vedlegg VA-rammeplan for utfyllende informasjon.

### **5.13 Grunnforhold**

Det er utført grunnundersøkelser av planområdet tilbake i 1995 i forbindelse med planer om å etablere nytt parkeringsdekke på tomt. Det er i tillegg utført sondering og boring for trebryggen tilbake i 1984. Det finnes berg i området for fremtidig nybygg i dybder fra 1,2 m til 10,9 meter under terreng. Sentralt på tomten stikker det opp en bergrygg som går i NV/SØ retning.

Løsmassene er generelt bløte/løse og inneholder en del stein og blokk. De bløte massene antas å bestå av gytje etterfulgt av leire og organisk holdig sand. Ved bryggen antas berg å være påtruffet på kote minus 14,7. Sjøbunnen ligger på ca. kote minus 3 og at grunnen består av meget bløte masser ned til kote minus 6,5, etterfulgt av noe mindre bløte masser.

Området ligger under marin grense. Iht. faresonekart på NVE-Atlas er det ingen tidligere kartlagte faresoner for kvikkleireskred i det aktuelle området.

Se vedlegg Geoteknisk notat for utfyllende informasjon.

### **5.14 Støyforhold**

Støykilder rundt planområdet i eksisterende situasjon er Fv44. Deler av planområdet ligger innenfor gul og rød sone. Med bakgrunn i at planforslaget innebærer nytt næringsformål uten støyfølsomt bruksformål, og de berørte områdene hovedsakelig inneholder parkering og adkomst, er det ikke utarbeidet en egen støyanalyse for planforslaget.

### **5.15 Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) i form av en sjekkliste.



I ROS-analysen er det identifisert 6 uønskede hendelser som kan inntreffe i planområdet og kunne innebære mulig risiko. Følgende forhold er kommentert og gitt videre vurdering i kapittel 7.13 i denne planbeskrivelsen:

- Ustabil grunn
- Utglidning/setninger
- Flom/stormflo
- Radonstråling
- Myke trafikanter
- Støy- og luftforurensning

Se vedlegg ROS-analyse for utfyllende informasjon

### **5.16 Næring**

Eksisterende bebyggelse brukes til handel, kontor, service, lager og offentlig tjenesteyting.

### **5.17 Analyser/ utredninger**

Multiconsult og Link Arkitektur utarbeidet en mulighetsstudie og stedsanalyse i 2018.



## MULIGHETSSTUDIE EGRERSUND SENTRUM

Multiconsult LINK ARKITEKTUR

Juni 2018

Mulighetsstudie Egersund sentrum av Multiconsult og Link. Kilde: eigersund.kommune.no

## 6 Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Planlagt arealbruk

Formålet med planen er å følge intensjonene i kommuneplanen om helhetlig sentrumsutvikling. Planen bidrar til å styrke koblingen til sentrumsområdet i sør. Det legges til rette for variasjon og mangfold i næringsvirksomhet som inkluderer både service, forretning, bevertning osv.

Utvidelsen av Amfi Eikunda og forandringen i uteområdene baseres på identiteten og historiefortelling om industritiden, blå-grønne kvaliteter gjennom tilknytningen til Lundeåna og sjøen, samt satsing på kultur og rekreasjon i tilknytning til nærområdet.

#### 6.1.1. Reguleringsformål

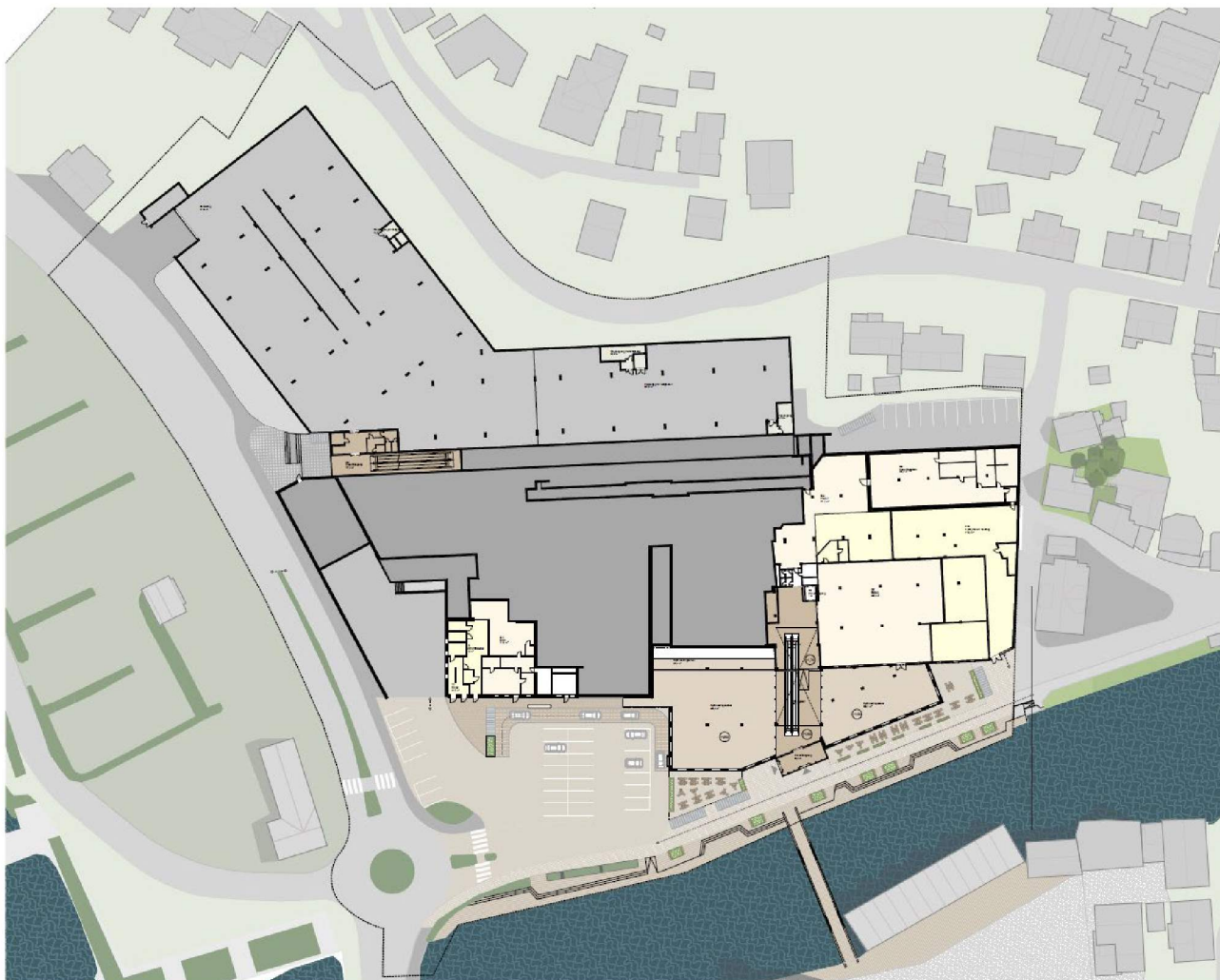
Felt BKB1, BAA1 og BAA2 reguleres med eksisterende bebyggelses omfang og høyder. Følgende arealtabell angir den nye arealbruken som følge av planforslaget. Utnyttelse for utbyggingsfeltene angis i m<sup>2</sup> BRA, hvorav areal for eksisterende bebyggelse er omtrentlige.

Reguleringsformål: (datert 14.04.23)	Reguleringsformål på plankart	Areal (daa)/	BRA (m <sup>2</sup> )
---	----------------------------------	--------------	-----------------------

<b>§12-5 nr. 1 Bebyggelse og anlegg</b>			
Forretning/Kontor	BKB1	5,7 daa	18 000 m <sup>2</sup>
	BKB2	1,1 daa	2 200 m <sup>2</sup>
Bolig/Forretning/Kontor/Vei/Parkering	BAA1	5,6 daa	24 300 m <sup>2</sup>
	BAA2	0,6 daa	450 m <sup>2</sup>
<b>Sum areal denne kategori</b>		<b>13 daa</b>	<b>44 950 m<sup>2</sup></b>

<b>§12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>			
Veg	SV	2,6 daa	-
Fortau	SF	0,3 daa	-
Torg	ST	1,2 daa	-
Gang/sykkelveg	SGS	0,7 daa	-
Annen veggrunn/grøntareal	SVG	0,8 daa	-
Parkering	SPA	2,0 daa	-
<b>Sum areal denne kategori</b>		<b>7,6 daa</b>	

<b>§12-5 nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag</b>			
Småbåthavn	VS	0,4 daa	-
<b>§12-6 Hensynssoner</b>			
Frisiktsone		-	-
H320_1 Hensynsone Flom		-	-
<b>§12-67 Bestemmelsesområder</b>			
Overbygd konstruksjon	#1	-	-
Overbygd varelevering	#2	-	-
Drive through	#3	-	-
Felles lekeareal	#4	-	-
Felles lekeareal	#5	-	-
<b>Sum areal planområdet</b>		<b>21 daa</b>	<b>44 950 m<sup>2</sup></b>



Illustrasjonsplan, med plan av førsteetasjene. Utarbeidet av Mad Arkitekter.

## **6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål**

### **6.2.1 PBL §12-5, nr. 1 – Bebyggelse og anlegg**

#### Forretning/kontor (BKB) BKB1, BKB2

Felt BKB består av eksisterende bebyggelse som inngår i planen. Felt BKB2 består av planlagt ny bebyggelse.

#### Bolig/Forretning/Kontor/Veg/Parkering (BAA) BAA1, BAA2

Felt BAA består av eksisterende boligbebyggelse, forretning, veg og parkering som inngår og videreføres i planen.

### **6.2.2 PBL §12-5, nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

#### Veg (SV)

Arealformålet skal sikre eksisterende offentlig kjøreveg i Jernbaneveien innenfor planområdet.

#### Torg (ST)

Torget skal fremstå som et sammenhengende og helhetlig byrom, med gode og naturlige overganger til tilstøtende arealer. Det skal sikres universell tilgjengelighet gjennom torget, og til ny bebyggelse i BKB2. Arealene tillates innredet med beplantning og møblering som inviterer til lek og opphold, så langt disse ikke kommer til hinder for manøvrering av utrykningskjøretøy, eller reduserer framkommelighet for gående og syklende. Det tillates servering langs fasadene i felt BKB2 og på bryggekant.

Eksisterende trær innenfor planområdet skal bevares. Trær som er i konflikt med ny plan kan erstattes med nye trær innenfor planområdet.

Det tillates etablert sykkelparkering for besøkende på torget langs BKB2 og f\_SGS og ved inngangspartier.

Torg er offentlig tilgjengelig, men privat eid.

Det tillates ikke gjennomkjøring over torg, annet enn for nødvendig varelevering og utrykningskjøretøy.

#### Fortau (SF)

Arealet skal sikre eksisterende offentlig fortau i Jernbaneveien innenfor planområdet.

#### Gang/sykkelveg (SGS)

Gang- og sykkelveg er offentlig tilgjengelig og skal sikre adkomst for gående og syklende innenfor planområdet. Gang- og sykkelveg (f\_SGS) foran ny bebyggelse (BKB2) skal være 3,0 m bred for å sikre gjennomkjøring for kjøretøy og utrykning. Arealet skal opparbeides som vist på plankart.

#### Parkering (SPA)

Arealformålet skal sikre offentlig parkering for bil og sykkel innenfor planområdet, og skal opparbeides som vist i plankart. Parkeringsplasser og oppstillingsplasser skal ikke komme i konflikt med inn-/utkjørsler til parkeringsområde. Parkering for bil og sykkel i eksisterende parkeringshus videreføres.

#### Annen veggrunn – grøntareal (SVG)

Areal for annen veggrunn – grøntareal videreføres fra eksisterende reguleringsplan.

### **6.2.3 PBL §12-5, nr. 5 – Bruk og vern av sjø og vassdrag**

#### Småbåthavn (VS)

Areal for småbåthavn videreføres fra eksisterende plan.

### **6.2.4 PBL §12-6 – Hensynssoner**

#### Frisikt

Fra avkjørsel mot Fv44 skal det være fri sikt i en høyde fra 0,5 til 3,0 meter over tilstøtende veibaner. Enkeltstående, høystammede trær tillates.

### **6.2.5 PBL §12-7 – Bestemmelsesområder**

#### Overbygd konstruksjon (#1)

Innenfor bestemmelsesområdet tillates det etablert en overbygd konstruksjon med mulighet for uteservering, i tilknytning til forretning- og serveringsdrift i første etasje. Konstruksjon skal underordne seg eksisterende bygning, og videreføre kvalitetene som gir bygget særpreg.

#### Overbygd varelevering (#2)

Det tillates overbygget areal ifbm. varelevering innenfor bestemmelsesområdet.

#### Drive-through (#3)

Det tillates å etablere «Drive-through» innenfor bestemmelsesområdet.

#### Felles lekeområde (#4 og #5)

Felles privat lekeområde for boligbebyggelse (BAA1-2) videreføres innenfor bestemmelsesområdet.

## **6.3 Bebyggelsens plassering og utforming**

### **6.3.1 Bebyggelsens plassering og atkomst til bygg**

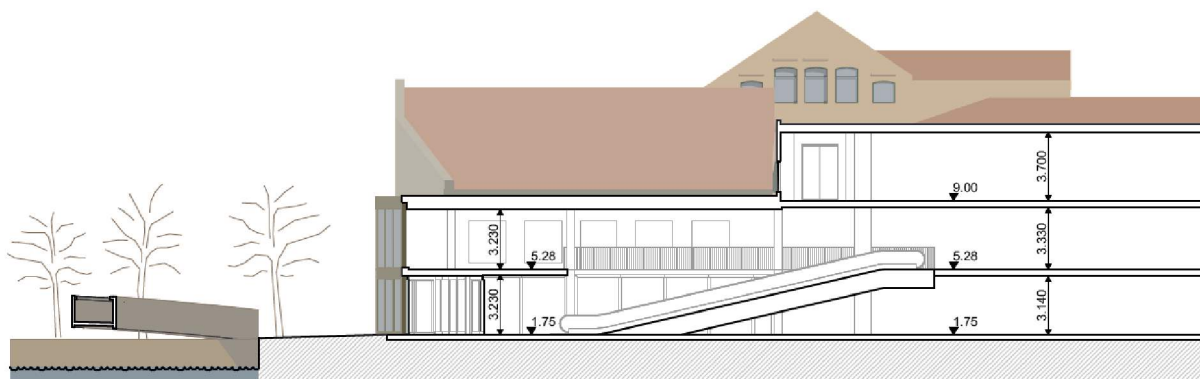
Hovedgrepet består av en fortetting av planområdet som forholder seg til eksisterende bebyggelse og kobler seg på eksisterende bygninger og struktur. Ny bygningsmasse består av et større «tilbygg» som legger seg inn foran eksisterende bygningsvolum og hovedinngang til Amfi Eikunda. Ny hovedinngang etableres i forlengelse av eksisterende inngangsparti. Inngangsparti henvender seg tydelig mot eksisterende gangbro over Lundeåna og mot Jernbaneveien/Fv44.

### **6.3.2 Bebyggelsens høyde og utforming**

Bebyggelsen tar utgangspunkt i eksisterende etasje- og byggehøyder innenfor planområdet. Deler av den nye bebyggelsen får inntil tre etasjer med maks mønehøyde 16 meter.



Fasade sett fra sør. Illustrasjon av Mad Arkitekter



Snitt gjennom ny bebyggelse som viser hvordan bebyggelsen kobler seg på eksisterende etasjehøyder. Gulvkote på nytt tilbygg planlegges ved kote +1.75. Illustrasjon av Mad Arkitekter.

Den nye bebyggelsen leses som en sammenhengende bygning i plan, men utad er det et mål at bebyggelsen fremstår mer fragmentert, og kan leses som to tyngre hovedvolumer. Et lettere mellombygg forbinder hovedvolumene sammen med hverandre og eksisterende bebyggelse. De separate bygningsvolumene henviser til historisk bebyggelse i planområdet, og styrker fortellingen om Egersund sin lange historie innen teglverk- og fajanseindustri. Den nye bebyggelsen blir hovedsakelig oppført med fasader i tegl eller en pusset fasade, med innslag av platekledning i metall på mellombygg og mindre utstikk. Bebyggelsen tar opp fargepaletten i planområdet og i nærområdet.

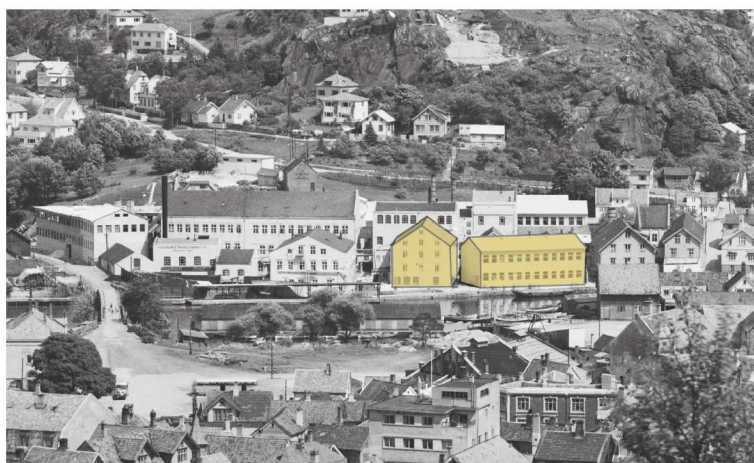


Foto (1967) som viser historisk bebyggelse på planområdet. Kilde: Bygg markert i gult har vært til inspirasjon ifbm formgiving av ny bebyggelse.

### 6.3.3 Antall arbeidsplasser og antall m<sup>2</sup> næringsarealer

Det legges til rette for 2 200 m<sup>2</sup> BRA nytt næringsareal innenfor felt BKB2. Eksisterende forretningsareal utgjør ca. 13 900 m<sup>2</sup>. Planlagt næring BKB2 og eksisterende forretningsareal utgjør til sammen ca. 16 100 m<sup>2</sup> BRA. Det legges til grunn at det er ca. 240 ansatte som arbeider innenfor planområdet i dag, og at planforslaget vil gi rom for 37 nye arbeidsplasser.

### 6.3.4 Byliv

For å legge til rette for at området tas i bruk gjennom hele døgnet, må det legges til rette for aktiv mobilitet, og det må være en viss tetthet av brukere. Omgivelsene utformes med en menneskelig skala for å øke attraktiviteten. Det tilbys et mangfold som retter seg mot alle generasjoner og livssituasjoner. Utvikling av Amfi Eikunda er viktig for å styrke mangfoldet av tilbud som tjenesteyting, handel, kultur, rekreasjon og andre offentlige tilbud i Eigersund sentrum. Dette vil bidra til å gjøre Eigersund sentrum mer attraktivt og generere aktiviteter til ulike tider av døgnet. Planområdet blir et samlingssted for nærmiljøet, med førsteetasjer som inviterer publikum inn til bygget eller legger til rette for servering og opphold. Gode, trygge, trafiksikre og solfylte uterom er dessuten viktig for å invitere til opphold. Promenaden legger til rette for sambruk og interaksjon mellom ulike brukergrupper, og blir et inkluderende byrom for både beboere, besøkende og øvrige innbyggere i Eigersund kommune.

Kantsonen langs Lundeåna vil være viktig for å skape positiv synergi mellom funksjoner tilhørende Amfi Eikunda og aktiviteter utendørs. Et godt samspill mellom funksjoner i bebyggelsen og funksjoner utendørs vil bidra til at området brukes i større grad. Utvikling av planområdet øker også attraktiviteten til nærområdet gjennom en tydelig stedsidentitet med historiske spor.

Tilrettelegging for mer utadrettet virksomhet (både offentlig og kommersiell) vil spille en viktig rolle for å skape liv i området. Opparbeidelse av bryggekanalen og nytt gatetun tilbyr ulike soner for aktivitet og opphold, og bidrar til å skape attraktive uterom for alle aldersgrupper.



Perspektiv av ny bebyggelse sett fra sørvest. Illustrasjon av Mad Arkitekter

## **6.5 Parkering**

Planforslaget foreslår å redusere eksisterende parkering for bil innenfor planområdet hvor det skal oppføres nybygg.

### **6.5.1 Parkeringsplasser for bil**

Det fjernes 35 parkeringsplasser for bil ved hovedinngangen, slik at det vil være 166 parkeringsplasser innenfor området. I kommuneplan for Eigersund er det krav om oppstillingsplass for én bil per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning. Totalt fremtidig næringsareal på ca. 16 100 m<sup>2</sup> tilsier en dekning på 161 parkeringsplasser for bil, og foreslått planforslag er dermed tilnærmet i tråd med overordnede krav.

### **6.5.2 Parkeringsplasser for sykkel**

Det etableres 2 parkeringsplasser for sykkel per 100 m<sup>2</sup> BRA ny næring. 2 200 m<sup>2</sup> BRA med ny næring gir 44 nye parkeringsplasser for sykkel. Parkeringsplasser for sykkel som er i konflikt med nytt tiltak og tas bort,

erstattes innenfor planområdet i felt f\_SPA og f\_ST. Eksisterende sykkelparkeringsplasser for ansatte i parkeringshus videreføres i ny plan.

### 6.5.3 Begrunnelse for redusert parkeringstilbud for bil

Eigersund kommune ønsker at fremtidig utbygging skal redusere bruken av personbil, og at det skal være nullvekst i personbiltrafikken til og fra planområdet etter utbygging. Ved å fjerne eksisterende parkeringsplasser, samt legge til rette for bedre mobilitet for myke trafikanter, vil dette bidra positivt til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Se vedlegg *Mobilitetsplan for utfyllende informasjon*.

## 6.6 Tilknytning til infrastruktur

Planområdet ligger omrammet av Fv44 i vest, Lundeåna i sør, Humlestadgaten i nord og Fabrikkplassen mot øst. I planforslaget legges det til grunn hovedkjøreadkomst fra Fv44 i vest. Det vil legges til rette for at området foran Amfi Eikunda i stor grad kan være fritt for personbiltrafikk, slik at myke trafikanter kan gis en tydelig prioritering. Det legges til rette for fortau og sykkelveier som knyttes sammen med eksisterende veinett og framtidige planer for gang- og sykkelvei. Planområdet har tett nærhet til eksisterende bussholdeplasser, med Eigersund busstasjon rett vest for planområdet. Togstasjonen ligger ca. 800 m nord for planområdet. Gatestrukturen i planområdet tar opp forbindelser og gatestrukturen i nærområdet: Gangforbindelse via broen over Lundeåna forbinder området med det øvrige sentrumsområdet.

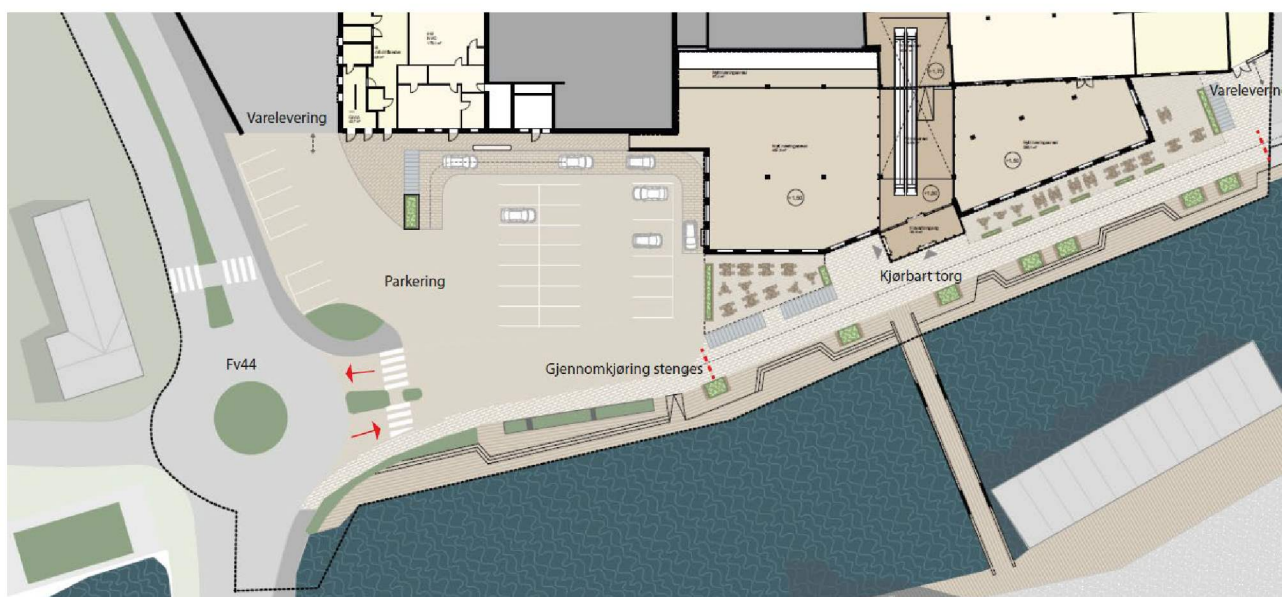
## 6.7 Trafikkløsninger

Planområdet blir noe mindre tilgjengelig med bil. Det vil ikke være endringer i selve adkomsten til området, men gjennomkjøring til Fabrikkplassen vil ikke lenger være mulig.

### 6.7.1 Kjøreadkomst og tilknytning til overordnet kjøreveg

Hovedadkomst til området blir via Fv44 i vest. Inn-/utkjørsel til parkeringsanlegg ligger også direkte fra Fv44. Det vil være mulig å ankomme planområdet i øst via Fabrikkplassen. Det vil ikke være parkeringsmuligheter på denne siden, så adkomsten fra øst ses kun som en mulighet for av- og påstigning av passasjerer i bil.

Det blir etablert et kjørbart torg langs den nye bebyggelsen/fasaden mot sør. På kjørbart torg tillates det kun utrykningskjøretøyer, servicebiler og varelevering. Det blir ikke tillatt med kjøreadkomst eller gjennomkjøring for personbiltrafikk i området foran hovedinngang.



Illustrasjonsplan utarbeidet av Mad arkitekter

### 6.7.2 Utforming av vegger

Det defineres nytt kjøremønster inne på området, slik at området langs Lundeåna, foran hovedinngang, kan brukes primært av myke trafikanter for å skape et bedre bymiljø. Området skal i større grad oppleves bilfritt,

og få en høyere møbleringsgrad som vil gjøre området til en naturlig møteplass. Det skal legges til rette for gatebeplantning, uteservering og andre uteromskvaliteter.

Gater, sykkel- og gangveier og fortau planlegges iht. vegnormen og føringer fra Eigersund kommune både ift. bredde, stigningsforhold, radier, materialer og frisiktlinjer. Det blir også hensyntatt framkommelighet og oppstillingsplasser for brannbil. Plassering av vannrenner og fastmøblering i gatetun og torg er ikke i konflikt med kjørebane for ulike kjøretøy.

### **6.7.3 Tilgjengelighet for gående og syklende**

Det er god adkomst til planområdet for gående og syklende. Det er gang-/sykkelvei langs Fv44. Gang/sykkelbro over Lundeåna forbinder også området med sentrum.

### **6.7.4 Varelevering**

Varelevering skjer i hovedsak vest på planområdet, med adgang fra Fv44. Noe varelevering vil kunne foregå på østsiden av planområdet. Varelevering blir ivaretatt ved at torget foran den nye bebyggelsen blir kjørbart.

## **6.8 Planlagte offentlige anlegg**

Offentlig vei, fortau, gang- og sykkelvei og grøntareal innenfor planområdet er allerede opparbeidet og videreføres.

## **6.9 Miljøoppfølging**

### **Klima og miljø**

Utbyggingen skjer på et allerede bearbeidet område, bestående av asfalt og belegningsstein. Det er relativt høy kollektivdekning og god tilgjengelighet for gående/syklende i området. Planforslaget ønsker å redusere antall parkeringsplasser og tilrettelegge for myke trafikanter. Tiltakene som er beskrevet i mobilitetsplanen vurderes å være positive for å få ned andelen bilturer.

Bryggen mot Lundeåna skal utvides for å tilrettelegge for opphold. I tillegg skal det sikres grønne elementer innenfor planområdet. Etter opparbeidelse vil planområdet fremstå mer tilrettelagt for gående, med flere grønne elementer. Planforslaget bidrar ikke til spredning av uønskede arter.

### **Massehåndtering**

Eigersund kommuneplan har ikke krav om massehåndteringsplan ved regulering. Regionalplan for massehåndtering på Jæren anbefaler at for planforslag som genererer over 1.000 m<sup>3</sup> masse, skal grunnforhold og disponering av masse inngå som del av planbeskrivelsen. For prosjekter som genererer over 10.000 m<sup>3</sup> skal det som del av reguleringsplanen foreligge en massedisponeringsplan.

Påbygget skal ikke etableres med kjeller. Utgraving vil være begrenset til fundamentering og ev. behov for utskiftning av masse og peling. En overslagsberegning anslår at det ved utbygging vil genereres omkring 1.800 m<sup>3</sup>. Planforslaget vil generere ubetydelige mengder grave-/overskuddsmasser, og det er ikke behov for utarbeidelse av massedisponeringsplan.

Grunnen består av løse/bløte masser ned til ca. 10 m dybde. Det er forventet dårlig kvalitet på massene, og det er trolig lite som kan gjenbrukes inne på planområdet. Det bør foretas undersøkelser av massene før de ev. omdisponeres/gjenbrukes. For ev. forurensede masser gjelder at forurensningsgrad og basiskarakterisering av avfallet må framskaffes før massene skal leveres direkte til disponering ved et godkjent deponi eller behandlingsanlegg. Overskuddsmasse vil leveres til mottak som er godkjent iht. plan- og bygningsloven.

Ifølge Multiconsult sin geotekniske vurdering bør det ved en prosjektering vurderes nærmere behovet for å undersøke grunnen mot elven med tanke på bedre å fastlegge stabilitetsforholdene. Temaet omtales nærmere i kap. 6.17.

## **6.10 Universell utforming**

Planområdet hvor det blir gjort nye tiltak er relativt flatt. Det er krav om universell utforming på planområdet mht. nye næringslokaler, utearealer, adkomster, gangveier, parkeringsforhold mm.



Det skal være trinnfrie adkomster fram til ny bebyggelse og maks 1:15 stigningsgrad på alle nye ramper, gang- og sykkelveier osv.

### **6.11 Uteoppholdsareal**

Uteoppholdsareal opparbeides og gjøres tilgjengelig med gode forbindelser mellom torg og bryggekant. Langs de nye fasadene og langs Lundeåna blir det mulighet for uteservering. Det blir tilrettelagt for møteplasser og sitteplasser som kan brukes rekreativt i området gjennom hele året.

### **6.12 Kollektivtilbud**

Det finnes gode bussforbindelser i nær tilknytning til planområdet. Eigersund busstasjon ligger rett vest for Fv44 langs planområdet. Eigersund togstasjon befinner seg ca. 800 meter nord for planområdet.

### **6.13 Kulturminner**

Den karakteristiske fasaden til den tidligere fabrikkbygningen helt vest på området er en viktig identitetsmarkør og kulturminne innenfor planområdet. Nye bygg skal hensynta eksisterende bebyggelse av kulturhistorisk verdi. Dette gjelder utforming, høyder, materialbruk, detaljering, ornamentikk mm. Nye bygningsvolumer og tiltak skal bidra til å fortelle om den tidligere industrihistorien i området. Tilbygget vil styrke områdekarakteren og vil kunne bli en del av stedsidentiteten.

### **6.14 Sosial infrastruktur**

Eksisterende funksjoner i området som handel, kultur, og bryggekanten langs Lundeåna utgjør en del av den sosiale infrastrukturen i form av møteplasser, kulturaktiviteter og rekreasjonsmuligheter.

Intensjonen med planforslaget er å bidra til et levende og aktivt område. Gjennom opparbeidelse av flere mindre lokaler kan det skapes en miks av funksjoner med en rekke utadvendte virksomheter og tjenester. Det legges spesiell vekt på aktivisering av fasadene, torget og bryggekanten langs Lundeåna som en viktig møteplass for lokalbefolkningen i Eigersund.

### **6.15 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett**

Planområdet kobles til eksisterende VA-nett vest for planområdet, i Jernbaneveien. Kumgruppen i sør ligger for høyt for påkobling av spillvann fra planlagt påbygg av AMFI. Da det ikke er mulig å oppnå 90 cm fra topp påkoblingspunkt i ledning til laveste sluk i bygg må spillvann pumpes opp til en høyde hvor tilfredsstillende høyde lar seg gjøre. Det antas sprinkleranlegg i bygg, og det vil derfor være nødvendig med påkobling på eksisterende PVC 160 stikkledning vest i planområdet. Eksisterende SP ledning og kum sør for planområdet, som går parallelt med elv, vil komme i konflikt med bygg. Denne må flyttes for å opprettholde VA-normens krav, og kan ikke tas ut av drift før ny ledning er anlagt. Vågen og Lundeåna vil være resipient for planområdet, og overvann føres direkte hit. Det bør kontrolleres om asfaltterskel nord på planområdet skal utbedres, for å stoppe avrenning inn på AMFI sine områder.

Se vedlegg VA-rammeplan for utfyllende informasjon.

### **6.16 Plan for avfallshenting**

Dagens avfallshåndtering skal videreføres, med avfallsrom i tilknytning til varelevering i første etasje. Eksisterende avfallshåndtering har en avfallskomprimator for restavfall som tømmes ca. hver 4-5 uke og en for papp som tømmes ca. annenhver uke. Avfallspressene står utendørs. Øvrige fraksjoner tømmes etter behov, og består av: plast, trevirke, metall, lyspærer/-rør, elretur og batterier. Planforslaget åpner for en 15% økning i næringsareal som vil medføre ca. 15% mer avfall. Det er ikke nødvendig med en utvidelse av eksisterende avfallshåndtering.

Se vedlegg Renovasjonsteknisk plan for utfyllende informasjon.

### **6.17 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS**

I ROS-analysen er det identifisert 6 uønskede hendelser som kan inntreffe i planområdet og kunne innebære mulig risiko, og hvor det kan være nødvendig med avbøtende tiltak:

## 1. Ustabil grunn

I det geotekniske notatet datert 04.06.2022 er det gjort en grundig beskrivelse av hvordan planlagt tiltak kan pelefunderes ned mot berg for å ikke forrykke stabilitetsforholdene mot elven. Boring av pelene må skje på en skånsom måte for å unngå oppbygging av poreovertrykk i grunnen, som vil kunne svekke stabilitetsforholdene. Tiltakene som er beskrevet i dette notatet er sikret i reguleringsbestemmelsenes.

## 2. Utglidning/setninger

Anbefalte tiltak fra geoteknik notat datert 04.06.2022 innarbeides i planforslaget og sikres i reguleringsbestemmelsene.

På bakgrunn av innsigelse fra NVE er det gjort supplerende grunnundersøkelser (geoteknik datarapport datert 04.05.2023) og vurdering av områdestabilitet (notat datert 04.05.2023). Vurdering av områdestabilitet legger til grunn at planlagt tiltak vil bli fundamentert på stålkjerner/pilarer ned til berg, og vil derfor ikke tilføre tilleggsbelastning på grunnen. Ved en eventuell skred konkluderer rapporten at løseområdet vil være begrenset til parkeringsplassen. Parkeringsplass defineres som tiltakskategori K1 iht. NVE sin kvikkleireveileder nr. 1/2019, og for slike tiltak er det tilstrekkelig å påvise at stabilitetsforholdene ikke forverres. Det er ikke planlagt oppfylling av terrenget eller endret bruk av parkeringsområdet. Stabilitetsforholdene innenfor løseområdet er derfor uendret. Det konkluderes derfor med at områdestabiliteten er ivaretatt.

Rehabilitering av eksisterende brygge langs Lundeåna er tatt inn i områdestabilitetsvurderingen. Det forutsettes geoteknik detaljprosjektering av prosjektets nye kaianlegg, som også stedvis vil bli liggende innenfor faresonen. Nytt kaianlegg må fundamenteres på pelar ført til berg for å ikke tilføre tilleggsbelastninger på terrenget. Erosjonsforholdene under det eksisterende kaianlegget er ukjent pga. vanskelig tilkomst, og må derfor undersøkes nærmere. Tiltak for å erosjonssikre elvebunnen og strandlinje må vurderes når eksisterende kaianlegg rives.

Anbefalinger for anleggsperioden som er angitt i Geoteknik vurdering datert 06.04.2022, skal legges til grunn for arbeider i planområdet. Bruk av anleggsutstyr i anleggsperioden må være begrenset for å unngå å belaste terrenget utover dagens situasjon, jf. notat om områdestabilitet datert 04.05.2023. Arbeid for nybygg bør utføres med så lett utstyr som mulig. Arbeid for utvidelse av brygge bør utføres fra flåte. Aktuelle tiltak er sikret i bestemmelser og plankart.

## 3. Flom/stormflo

Tiltaket skal planlegges med sikkerhetsklasse 2 (TEK10/17) og flomhendelser med 200-års gjentakelsesintervall. I Eigersund skal en slik ekstremværhendelse planlegges ut fra en stormflo med opptil 176 cm over kote null, NN2000. Nytt bygg vil ligge på kote +1.75. For å ivareta risiko og sårbarhet ved flomhendelser etableres det ytterligere flomsikring av dører med dørterskler på 2 cm over gulvnivå, slik at innganger vil ligge på kote +1.77. Risikoreduserende tiltak beskrives og sikres i reguleringsbestemmelsene, og hensynsner for flom og stormflod sikres i plankart. Det foreslås at asfaltterskler i området utbedres, slik at eksisterende gatenett blir en sikker flomvei videre til resipient. Sikring mot flom/stormflod dokumenteres i vedlagt VA-rammeplan.

## 4. Radonstråling

Radonmåler i eldre del av bebyggelse, som er beregnet for varig opphold. Det er i TEK17 krav om at alle bygg med rom for varig opphold skal sikres med radonsperre. Reguleringsbestemmelsene suppleres med følgende: «(I forbindelse med utbygging innenfor planområdet skal det gjennomføres radonmåling i den delen av bygningsmassen som skal bevares/videreføres, og ev. nødvendige tiltak iverksettes.)»

## 5. Myke trafikanter

Gjennomkjøring forbudt forbi hovedinngangen. Reguleringsbestemmelsene suppleres med følgende: «Trygge forbindelser for gående og syklende må sikres gjennom anleggsperioden.»

6. Støy- og luftforurensning

Dersom det tilrettelegges for opphold i nærhet til hovedinngang, bør skjermende tiltak iverksettes. Det bør sikres at krav iht. T-1442 opprettholdes.

Se vedlegg ROS-analyse for utfyllende informasjon.

## **7 Virkninger av planforslaget**

### **7.1 Overordnede planer**

#### **Regionalplan for Dalane 2019 – 2032 og Kommuneplan for Eigersund 2018 – 2030**

Det vurderes at planforslaget bidrar til å øke byens attraktivitet og vil styrke Eigersund sentrum som en attraktiv møteplass og knutepunkt for næringsetablering, iht. et av delmålene i Regionalplanen. Tilrettelegging for mer utadrettet virksomhet i kombinasjon med trygge og attraktive byrom vil være viktige forutsetninger for å kunne skape aktivitet i området. Planforslaget videreutvikler områdets stedskvaliteter, med sin nærhet til sjø, vann og Eigersund sentrum. Forslaget øker også byens attraktivitet gjennom en tydelig stedsidentitet og bevaring av historiske spor fra den tidligere industrihistorien. Hensyn til flomfare, stormflod og havnivåstigning, samt trafiksikkerhet for gående og syklende, iht. kommuneplanen har vært viktige temaer som har blitt ivaretatt i planforslaget. I sum vurderes planforslaget å være i tråd med Eigersund kommunes målsetting om kompakte og attraktive by- og tettsteder.

### **7.2 Landskap**

Planforslaget følger karakteren til eksisterende terreng som er noenlunde flatt. Bryggekanalen langs Lundeåna er i dag ca. 0,5 meter lavere enn det generelle planområdet. Det blir gjort tilpasninger langs bryggekanalen, slik at denne i størst mulig grad blir liggende på samme nivå som resten av planområdet og det nye kjørbare torget.

### **7.3 Stedets karakter**

Stedes karakter har endret seg fra å være sterkt preget av fabrikkbygninger fra tegl- og fajanseindustrien, til å bli et område med variert bebyggelse. I dag består området av eldre fabrikkbygninger som over tid har blitt bygget sammen med nyere bygningsvolumer. Industrihistorien er fortsatt synlig, men den sammensatte bebyggelsen som har oppstått over tid, gjør at lesbarheten er blitt betydelig redusert. Planforslaget og de nye bygningsvolumene har som mål å tilbakeføre det historiske preget på tomten. De nye bygningsvolumene vil være med å fremheve historien om den industrien som tidligere eksisterte på tomten, og bidra til å styrke og løfte den historiske karakteren på stedet.

### **7.4 Byform og estetikk**

Planforslaget vil bidra til å styrke og utvide Eigersund sentrum og etablere flere urbane kvaliteter i Eigersund, med service, forretning, og næring samt nye offentlige oppholdsarealer for innbyggere i Eigersund. Prosjektet vil øke aktiviteten i området og i byen gjennom hele dagen. Forslaget transformerer et forblåst område med asfalt, parkering og en tilfeldig sammensetning av ulik og midlertidig næring, til å bli et attraktivt område med utadrettet næring, publikumsrettede aktiviteter og et offentlig uteområde. Planen gir også rammer for historiefortellingen om industrien i området gjennom valg av materialer, fasadestruktur, fargevalg, detaljering osv. Det stilles høye krav til utforming og estetikk.

### **7.5 Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi**

Hensynet til kulturmiljøet i området har vært sentralt for prosjektet, og reguleringsforslaget åpner opp for en revitalisering av området på kulturminnens premisser. I sum anses utbyggingen av eksisterende bygningsmasse og videre bevaring av eksisterende bygg med høy kulturhistorisk verdi som meget positivt for kulturminnene og kulturmiljøet i området.

## **7.6 Forholdet til naturmangfold**

Planområdet har en flott beliggenhet langs Lundeåna sitt utløp mot sjøen.

Planforslaget vil bevare eksisterende vegetasjon langs Lundeåna så langt det lar seg gjøre. Dersom eksisterende vegetasjon må flyttes eller fjernes, skal denne opparbeides på ny innenfor samme område. Der det opparbeides nye grøntarealer, skal man ha fokus på å øke naturmangfoldet og legge til rette for et rikt plante- og dyreliv.

## **7.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk**

Planforslaget legger til rette for gode, romslige og allsidige uteoppholdsarealer langs Lundeåna og publikumsrettede funksjoner i førsteetasjene i nybyggene mot torget og elven. Det er gode gang- og sykkelveier inn til og gjennom planområdet. Dette gjør at planområdet i fremtiden vil kunne benyttes rekreativt av både de som bor og jobber i sentrumsnære områder og av besøkende. Bryggekanalen langs Lundeåna skal opparbeides og tilgjengeliggjøres. Det skal legges til rette for gode utemøbler med solide og varige materialer. Bepanting langs Lundeåna og på torget i form av trær, busker og bed skal bidra til at det blir et velstelt område med mye grønt og gode forbindelser.



*Perspektiv av ny bebyggelse sett fra sør. Illustrasjon av Mad Arkitekter*

## **7.8 Uteområder**

Planforslaget legger opp til at uteområder skal opparbeides med høy kvalitet, variert tilbud av aktiviteter og en mangfoldig vegetasjon, samt gode gang- og sykkelforbindelser. Dette vil være et positivt tilskudd til ulike uteområder i sentrum og bidrar til å skape et godt byrom i Egersund sentrum.

## **7.9 Trafikkforhold**

Planforslaget legger opp til å bedre tilbudet for syklister og kollektivreisende, tilrettelegge for økt gange og bevisst bruk av parkeringsplasser ved å:

- Redusere antall parkeringsplasser, som er i tråd med overordnede føringer.
- Tilrettelegge for aktive/transparente fasader mot sentrum, med mulighet for opphold.
- Gjøre området langs ny bebyggelse og hovedinngang bilfritt og stengt for gjennomkjøring.
- Bevare gangbro over Lundeåna som forbinder området med sentrum bevares.
- Øke antall sykkelparkeringer innenfor planområdet, plassert i tilknytning til hovedinnganger.

### **7.9.1 Kjøreadkomst**

Kjøreadkomst til planområdet blir uendret, men det stenges for gjennomkjøring på planområdet mellom vest og øst.

### **7.9.2 Trafikkmengde**

Reduksjon i bilparkeringsplasser og stenging for gjennomkjøring på planområdet, vil dette ha positiv virkning på trafikkmengden, og vil trolig bidra til å forebygge en økning av bilturer til området. Dette vil også ha positive følger for å øke andelen av myke trafikanter, ved å bidra til at planområdet blir tryggere og mer attraktivt for syklister og fotgjengere.

### **7.9.3 Kollektivtilbud**

Planforslaget medfører ingen endringer i eksisterende kollektivtilbud.

Se vedlegg *Mobilitetsplan for utfyllende informasjon*

### **7.10 Barns interesser**

Planforslaget tilrettelegger positivt for barns interesser.

Det stenges for gjennomkjøring foran Amfi Eikunda, som bidrar til å forbedre trafiksikkerheten for gående og syklende. Det vil opparbeides tydeligere soner for opphold og rekreasjon i området foran Amfi Eikunda og langs elvekanten som vil være positivt.

### **7.11 Sosial infrastruktur**

Utbygging av Amfi Eikunda vil gi økt handel, økt bruk av kollektivtransport og andre grønne framkomstmidler. Planområdet legger til rette for gode gang- og sykkelveier. Det tilrettelegges for utadrettet virksomhet og bevertning, som bidrar til mer aktivitet generelt gjennom ukedager, kvelder og helger.

### **7.12 Universell tilgjengelighet**

Planområdet er forholdsvis flatt i dag. Planforslaget bidrar til bedre forhold generelt i området mht. universell utforming. Den binder sentrumsområder i vest sammen med boligområder i øst gjennom gode gang- og sykkelveier som er universelt utformet. Både felles og offentlige utearealer og byrom blir universelt utformet. Det legges også til rette for HC -parkering i alle parkeringsområder. Planforslaget vurderes å ivareta krav til universell utforming på en god måte.

### **7.13 Risiko- og sårbarhetsanalyse**

ROS-analysen viser at planområdet er egnet for foreslått utbygging. Gitt at de nødvendige avbøtende tiltakene gjennomføres, som beskrevet i kap. 6.17, ansees forhold knyttet til risiko- og sårbarhet som ivaretatt i planforslaget. Ingen av de forhold som er avdekket i analysen er av en slik karakter at det medfører økt risiko eller så stor risiko at tiltaket ikke burde gjennomføres.

Se vedlegg *ROS-analyse for utfyllende informasjon*

### **7.14 Teknisk infrastruktur**

Forhold knyttet til teknisk infrastruktur er ivaretatt i planforslaget. VA-rammeplan viser at planområdet er egnet for foreslått utbygging, og inneholder beskrivelse av prinsipp-løsninger for å ivareta fremtidig behov for vannforsyning, spillvann og brannvannsdekning.

Se vedlegg *VA-rammeplan for utfyllende informasjon*

### **7.15 Konsekvenser for næringsinteresser**

Service, forretning og bevertning supplerer sentrumsnæringen og gir liv til området

Planforslaget vil generere litt flere arbeidsplasser i forbindelse med ny næring. Trafikk til området kan øke noe, samtidig som parkeringsmuligheter reduseres foran eksisterende bygg. Det vurderes allikevel at det er god dekning på planområdet i eksisterende parkeringshus og i nærområdet. Det legges til rette for gode sykkel-parkeringsplasser som skal bidra til å øke adkomst med sykkel for besøkende.

### **7.16 Interesse motsetninger**

Ingen kjente interesse motsetninger.

### **7.17 Avveining av virkninger**

I sum vurderes planforslaget å innvirke positivt på miljø og helse. Planforslaget er i tråd med god samordnet areal- og transportpolitikk grunnet den sentrale plasseringen og de gode kollektivtilbudene og tilgang til gang- og sykkelveier. Den sentrale plasseringen legger til rette for økt bruk av gange-, sykkel- og kollektivtransport. Ved utbygging av næring i planområdet vil man både oppnå fortetting i sentrum og effektiv arealbruk. Samtidig sikres gode og varierte uteoppholdsarealer som har gode solforhold. Det er svært positivt både for allmennheten og beboere og ansatte i området at det tilrettelegges for et felles torg og et løft av den eksisterende bryggekannten.



*Fugleperspektiv av fremtidig situasjon. Illustrasjon av Mad Arkitekter*