



Eigersund kommune – Saksframlegg politisk sak

Dato: 31.05.2023
Arkiv: : PL-19460001, FA-L12,
GBR-46/571, GBR-46/572
Arkivsaksnr.: 16/656
Journalpostløpenr.: 22/32528

Avdeling: Samfunnsutvikling
Enhet: Plankontor
Saksbehandler: Magne Eikanger
Stilling: Seniorrådgiver
Telefon:
E-post: Magne.Eikanger

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
074/23	Planteknisk utvalg	25.09.2023
078/23	Kommunestyret	02.10.2023

Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten. gnr. 46 bnr. 572 mfl. Ny andre gangs behandling

Sammendrag:

Forslag til endring av detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. ble behandlet i Kommunestyret den 07.02.2022, sak 005/22. Kommunestyret sendte saken tilbake til kommune-direktøren og ba om en grundig saksbehandling av begge adkomstveger som sikrer bomiljøer og trafiksikkerhet, jf. PTU sitt vedtak ved førstegangsbehandling. Etter at reguleringsarkitekten hadde utarbeidet et nytt dokument der det bl.a. foreslås en ny anleggsvei direkte ut på Fv. 44 Jernbaneveien om lag der dagens atkomst til Jernbaneveien 19 ligger ble det nye dokumentet og andre aktuelle dokumenter lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring på ny i perioden fra desember 2022 til januar 2023.

Etter at Sweco sendte inn justerte og nye plandokumenter i begynnelsen av mai 2023 fant kommunedirektøren det nødvendig å gjennomføre ytterligere en avgrenset høringsrunde der kun de nye og justerte dokumentene var med i høringen. Denne foregikk i tiden fra den 31.05.2023 til den 20.07.2023.

Planforslaget har tidligere vært på offentlig ettersyn og høring høsten 2020. I tillegg var deler av planen på en avgrenset høring sommeren 2021. Merknader og uttalelser fra også disse høringene er tatt med i dette saksforelegget.

Det er to alternative reguleringsplanforslag som har vært på høring og offentlig ettersyn, ett med adkomst via Humlestadgaten (Alt. 1) og ett med hovedadkomst via ny veg til Vågsgaten / Jernbaneveien (Alt. 2).

Det er i seg selv positivt og i tråd med kommuneplanen at en ønsker å etablere flere boliger nær bykjernen, samtidig må dette gjøres på en slik måte at en ivaretar nåværende beboere og eksisterende bomiljø på en tilfredsstillende måte.

Kommunedirektøren vurderer at Alt. 2 med adkomst via Vågsgaten ivaretar målene i kommuneplanen klart best ved at en da både sier ja til fortetting og samtidig ivaretar hensynet til de som bor i området, herunder bomiljø og trafiksikkerhet. En vurderer at Alt. 2 av planen i hovedsak ivaretar de hensynene som er sentrale når det gjelder denne type reguleringsplaner herunder mulighet for utbygging av nye boliger, ivaretagelse av nåværende beboere, bomiljø og trafiksikkerhet mv. En vurderer det videre slik at man i Alt. 2 i hovedsak

har funnet en hensiktsmessig avveining mellom fordeler og ulemper og at utbyggingen i hovedsak kan gjennomføres på en slik måte at den ivaretar hensynet til omgivelsene og nærmiljøet på en tilfredsstillende måte.

Alt. 1 med adkomst via Humlestadgaten vurderes å være i strid med bl.a. kommuneplanens mål om å legge til rette for gode bomiljøer. Ut fra en trafikk- og planfaglig vurdering ivaretar ikke Alt. 1 disse hensynene på en forsvarlig måte. Etter kommunedirektørens vurdering har man i Alt. 1 ikke funnet en hensiktsmessig avveining mellom fordeler og ulemper, noe som gjør at utbyggingen ikke ivaretar hensynet til omgivelsene, nærmiljøet og trafikksikkerhet på en tilfredsstillende måte. Dette alternativet vurderes derfor å være til vesentlig ulempe for de som allerede bor i området og vil belaste nabolaget vesentlig i negativ forstand ettersom all trafikken skal gå via Humlestadgaten.

Som det framgår av høringsmerknadene samlet og av saksforelegget, synes det kun å være to argumenter som taler for at man skal vedta Alt. 1, nemlig utbyggers utfordringer når det gjelder grunnverv av om lag 250 m² privat eid grunn i starten av Vågsgaten, samt fylkeskommunens bekymring for trafikksituasjonen på Fv. 44 Jernbaneveien dersom trafikken til og fra boligblokka skal gå via Vågsgaten til Jernbaneveien. Alle andre argumenter synes å tale for at man velger Alt. 2.

Kommunedirektøren viser også til de mange uttalelsene fra naboer og andre berørte som protesterer mot at Alt. 1 skal velges, bl.a. av hensyn til trafikksikkerhet. Dette er nok det reguleringsplanforslaget som har møtt mest protester i Eigersund kommune. Det vises til at seksjon vei og utemiljø, felles brukerutvalg, barnas representant i plansaker og folkehelsekoordinatoren mener at trafikksikkerheten i Alt. 1 er for dårlig.

Det er flere gjeldende reguleringsplaner som dekker det området som de reguleringsplanene som nå er til behandling dekker, men det er i hovedsak Humlestad-planen fra 1946 som er gjeldende. Denne reguleringsplanen viser boligbebyggelse i den delen av planområdet som er avsatt til boliger i planforslaget.

Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl. legger opp til riving av to eksisterende bolighus og oppføring av en boligblokk med 25 boenheter fordelt på fem etasjer over en parkeringskjeller, samt tre boenheter i én etasje foran parkeringskjelleren.

Høsten 2020 kom det inn ni uttalelser fra offentlige instanser og 12 private merknader i forbindelse med at reguleringsendringen var på offentlig ettersyn og høring. I forbindelse med den avgrensede høringen av Alt. 2 sommeren 2021 kom det inn seks offentlige uttalelser og en privat uttalelse. Da planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i årsskiftet 2022-2023 kom det inn uttalelser fra syv offentlige instanser og to private uttalelser. I denne høringsrunden ba man om merknader kun til det justerte tilleggsnotatet fra Sweco AS og korrespondansen i tilknytning til det dokumentet.

I den høringsrunden som foregikk ved årsskiftet 2022/2023 ba NVE om at det ble gjennomført en uavhengig kontroll av den rasvurderingen som var gjennomført. Slik uavhengig kontroll ble gjennomført og avdekket tre avvik i rapporten, samt at det ble skrevet åtte merknader fra det foretaket som gjennomførte den uavhengige kontrollen. Rasvurderingen er nå rettet opp og det justerte dokumentet er vedlagt saksforelegget. Ifølge reguleringsarkitekten Sweco er det ikke behov for å justere plankartet, reguleringsbestemmelsene, planbeskrivelsen eller ROS-analysen som følge av endringene av rasvurderingen.

Høringen sommeren 2023 resulterte i seks uttalelser fra offentlige instanser, ingen fra private parter. I denne høringsrunden ba man om merknader kun til de endringene som var gjennomført i plandokumentene våren 2023.

Vedleggene er ordnet i følgende rekkefølge:

- Plandokumentene
- Tilleggsnotat fra Sweco AS med tilhørende dokumenter, deriblant korrespondanse
- Høringsuttalelser til høringsrundene etter Kommunestyrets vedtak den 07.02.2022
- Høringsuttalelser fra tidligere høringsrunde

Det foreligger ingen innsigelser etter at fylkeskommunens innsigelse er trukket. Detaljregulerings-planen kan derfor egengodkjennes av Kommunestyret.

Kommunedirektøren anbefaler at Alt. 2 av reguleringsplanen blir vedtatt i hovedsak slik dokumentene nå foreligger, men med justeringer av plankartet og i reguleringsbestemmelsene.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. **Alt. 2** med bestemmelser revidert den 24.04.2023, plankart datert den 04.05.2023 (Nivå 1) og datert den 04.05.2023 (Nivå 2), planbeskrivelse revidert den 04.05.2023 vedtas med følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet
 - a. Støysoner tegnes på i samsvar med støyutredning fra Sinus AS den 18.11.2016.
2. I reguleringsbestemmelsene
 - a. Tilføyelse i § 4.8: «*Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før nødvendige sikringstiltak er utført.*»
 - b. Følgende nye § 5.12 om sikkerhet i anleggsperioden tas inn: «*Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.*»

Samtidig oppheves reguleringsplaner som helt eller delvis dekkes av den nye reguleringsplan: Humlestad – Feyerbakken (1-8), Haføy 1954 (1-1), Haføyområdet (1-2), Gruset – RV. 44 mm (1-6).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Møtebehandling fra Planteknisk utvalg 25.09.2023

PTU - behandling:

Forslag fra Martin Liland (Sosialistisk Venstreparti)

"Eigersund kommune finner at ingen av de to planalternativene som har vært på høring viser en ønsket utvikling i nordenden av Humlestadgaten. Ingen av planalternativene vedtas. Begrunnelsen er at konsekvensene for omgivelsene både trafikkmessig og estetisk er så negative. Eigersund kommune er positiv til en fortetting i det aktuelle området, men prosjektet må nedskaleres vesentlig for å passe inn i omgivelsene og derved medføre mindre trafikkbelastning.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12."

Tilleggsforslag fra Tove Helen Løyning (Arbeiderpartiet)

Endring i bestemmelsene:

"13.4 – Øke til 5 gjesteparkeringsplasser"

Forslag fra Geirulf Vasvik (Høyre)

"Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. **Alt. 1** med bestemmelser revidert den 24.04.2023, plankart datert den 04.05.2023 (Nivå 1) og datert den 04.05.2023 (Nivå 2), planbeskrivelse revidert den 04.05.2023 vedtas med følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet

- a. Støysoner tegnes på i samsvar med støyutredning fra Sinus AS den 18.11.2016.
- b. Det reguleres inn annen veigrunn mellom formålene «o_SF1» og «f_Blå/grønnstruktur». Annen veigrunn skal ha en bredde på minimum 0,5 meter.

2. I reguleringsbestemmelsene

- a. Tilføyelse i § 4.7: «*Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før nødvendige sikringstiltak er utført.*»
- b. Følgende nye § 5.12 om sikkerhet i anleggsperioden tas inn: «*Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.*»

Samtidig oppheves reguleringsplaner som helt eller delvis dekkes av den nye reguleringsplan: Humlestad – Feyerbakken (1-8), Hafsøy 1954 (1-1), Hafsøyområdet (1-2), Gruset – RV. 44 mm (1-6).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12."

JOHAN AAKRE (V) erklærte seg inhabil da hans nevø er søker gjennom firma han leder, og i tillegg nærprivatperson, jf. forvaltningslovens § 6 b. og § 6,2.ledd, og trådte ut . Øyvind Misje (V) var innkalt som vara og tok sete.

KJELL VIDAR NYGÅRD (H) foreslo:

"Aakre er inhabil i saken."

Votering -habilitet:

Nygårds forslag enstemmig vedtatt.

---- 0 ----

Votering:

Lilands forslag falt med 10 stemmer mot 1 stemme for (SV)

Vasviks forslag med Løynings tillegg vedtatt med 6 stemmer mot 5 stemmer (Kurt Sæstad,AP+KRF+SP+V+SV).

Kommunedirektørens forslag til vedtak falt med 6 stemmer mot 5 stemmer (Kurt Sæstad,AP+KRF+SP+V+SV).

PTU-074/23 vedtak:

*Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. **Alt. 1** med bestemmelser revidert den 24.04.2023, plankart datert den 04.05.2023 (Nivå 1) og datert den 04.05.2023 (Nivå 2), planbeskrivelse revidert den 04.05.2023 vedtas med følgende endringer:*

1. På reguleringsplankartet

- a. Støysoner tegnes på i samsvar med støyutredning fra Sinus AS den 18.11.2016.*
- b. Det reguleres inn annen veigrunn mellom formålene «o_SF1» og «f_Blå/grønnstruktur». Annen veigrunn skal ha en bredde på minimum 0,5 meter.*

2. I reguleringsbestemmelsene

- a. Tilføyelse i § 4.7: «Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før nødvendige sikringstiltak er utført.»*
- b. Følgende nye § 5.12 om sikkerhet i anleggsperioden tas inn: «Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.»*

13.4 – Øke til 5 gjesteparkeringsplasser

Samtidig oppheves reguleringsplaner som helt eller delvis dekkes av den nye reguleringsplan: Humlestad – Feyerbakken (1-8), Hafsøy 1954 (1-1), Hafsøyområdet (1-2), Gruset – RV. 44 mm (1-6).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedtaket stemmetall fremgår av voteringen.

Møtebehandling fra Kommunestyret 02.10.2023

KS - behandling:

Følgende forslag ble foreslått av Halvor Østerman Thengs (Sosialistisk Venstreparti)

"Eigersund kommune finner at ingen av de to planalternativene som har vært på høring viser en ønsket utvikling i nordenden av Humlestadgaten. Ingen av planalternativene vedtas. Begrunnelsen er at konsekvensene for omgivelsene både trafikkmessig og estetisk er så negative. Eigersund kommune er positiv til en fortetting i det aktuelle området, men prosjektet må nedskaleres vesentlig for å passe inn i omgivelsene og derved medføre mindre trafikkbelastning. Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12."

Følgende forslag ble foreslått av John Mong (Kristelig Folkeparti)

"Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. Alt. 2 med bestemmelser revidert den 24.04.2023, plankart datert den 04.05.2023 (Nivå 1) og datert den 04.05.2023 (Nivå 2), planbeskrivelse revidert den 04.05.2023 vedtas med følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet

- a. Støysoner tegnes på i samsvar med støyutredning fra Sinus AS den 18.11.2016.**

2. I reguleringsbestemmelsene

- a. Tilføyelse i § 4.8: «Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før**

nødvendige sikringstiltak er utført.»

b. Følgende nye § 5.12 om sikkerhet i anleggsperioden tas inn: «Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.»

Samtidig oppheves reguleringsplaner som helt eller delvis dekkes av den nye reguleringsplan: Humlestad – Feyerbakken (1-8), Hafsøy 1954 (1-1), Hafsøyområdet (1-2), Gruset – RV. 44 mm (1-6).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12."

Anja Hovland (H) tok opp sin habilitet idet hun er part i saken, jf. fvl § 6 1. ledd bokstav a, og hun trådte ut. Det fremkom ikke merknader til saken, og Knut Sirevåg (H) tok sete. Etter forslag fra ordføreren vedtok kommunestyret enstemmig at Hovland var inhabil i saken.

~ o ~

Unn Therese Omdal (AP) tok opp sin habilitet idet hun hennes mor er part i saken, jf. fvl § 6 1. ledd bokstav b, og hun trådte ut. Det fremkom ikke merknader til saken, og Oddvin Andreassen (AP) tok sete. Etter forslag fra ordføreren vedtok kommunestyret enstemmig at Omdal var inhabil i saken.

~ o ~

Frode Lind (AFrP) tok opp sin habilitet idet hans hennes mor er part i saken, jf. fvl § 6 1. ledd bokstav b, og han trådte ut. Det fremkom ikke merknader til saken, og Linda Drageland (FrP) tok sete. Etter forslag fra ordføreren vedtok kommunestyret enstemmig at Lind var inhabil i saken.

~ o ~

Votering:

Thengs forslag falt med 29 mot 2 stemmer for. (SV)

Mongs forslag vedtatt med 18 mot 13 stemmer for innstilling fra planteknisk utvalg. (Odd Stangeland (AP) + Tove Helen Løyning (AP) + Siw Randi Tollefsen (AP) + Svenn Manum (AP) + Anders Ege (AP) + Leif Erik Egaas (H) + Knut Sirevåg (H) + Kjell Vidar Nygård (H) + Geirulf Vasvik (H) + Linda Drageland (FrP) + Morten Øglend (FrP) + Arild Hovland (FrP) + Jan Helge Havsø (SP))

KS-078/23 vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. Alt. 2 med bestemmelser revidert den 24.04.2023, plankart datert den 04.05.2023 (Nivå 1) og datert den 04.05.2023 (Nivå 2), planbeskrivelse revidert den 04.05.2023 vedtas med følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet

a. Støysoner tegnes på i samsvar med støyutredning fra Sinus AS den 18.11.2016.

2. I reguleringsbestemmelsene

a. Tilføyelse i § 4.8: «Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før nødvendige sikringstiltak er utført.»

b. Følgende nye § 5.12 om sikkerhet i anleggsperioden tas inn: «Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.»

Samtidig oppheves reguleringsplaner som helt eller delvis dekkes av den nye reguleringsplan: Humlestad – Feyerbakken (1-8), Hafsøy 1954 (1-1), Hafsøyområdet (1-2), Gruset – RV. 44 mm (1-6).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedtaket stemmetall fremgår av voteringen.

Saksgang:

Planteknisk utvalg innstiller til Kommunestyret.

Alternativt forslag til vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. **Alt. 1** med bestemmelser revidert den 24.04.2023, plankart datert den 04.05.2023 (Nivå 1) og datert den 04.05.2023 (Nivå 2), planbeskrivelse revidert den 04.05.2023 vedtas med følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet
 - a. Støysoner tegnes på i samsvar med støyutredning fra Sinus AS den 18.11.2016.
 - b. Det reguleres inn annen veigrunn mellom formålene «o_SF1» og «f_Blå/grønnstruktur». Annen veigrunn skal ha en bredde på minimum 0,5 meter.
2. I reguleringsbestemmelsene
 - a. Tilføyelse i § 4.7: «Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før nødvendige sikringstiltak er utført.»
 - b. Følgende nye § 5.12 om sikkerhet i anleggsperioden tas inn: «Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.»

Samtidig oppheves reguleringsplaner som helt eller delvis dekkes av den nye reguleringsplan: Humlestad – Feyerbakken (1-8), Hafsøy 1954 (1-1), Hafsøyområdet (1-2), Gruset – RV. 44 mm (1-6).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Eventuell tidligere politisk behandling:

Planforslaget ble behandlet av Kommunestyret i møte den 07.02.2022, sak 005/22. Følgende vedtak ble fattet:

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

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

Konsekvenser for folkehelse, klima og miljø innarbeides i saken.

Saken prioriteres og fremmes så snart som praktisk mulig.

Andre opplysninger / fakta i saken:

Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl. – ny andre gangs behandling

Presentasjon av planområdet

1. Planstatus for området

Planområdet ligger inne i det stiplede rektangelet:



Planområdet er lokalisert på Hafsøya.

1.1 Kommuneplan/kommunedelplan

Planområdet er i hovedsak vist som eksisterende byggeområde for boliger i gjeldende kommuneplan.



Kommuneplanens samfunnsdel – mål og strategier

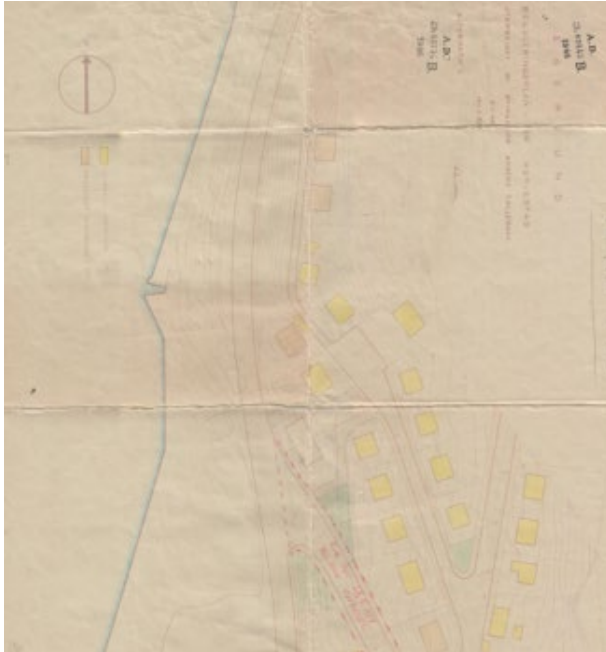
Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030 ble vedtatt av Kommunestyret den 23.09.2019, sak 090/19. Der ble det vedtatt mål og strategier som skal legges til grunn for kommunen i perioden.

Kommunedirektøren viser til at det er flere mål og strategier som gir retning for de valgene en skal gjøre i forbindelse med denne type plansaker som omfatter fortetting med kvalitet i sentrum: Under satsingsområde «Småby i vekst» har en følgende strategi som sier; «*Legge til rette for gode bomiljøer og et bredt spekter av boligtyper.*» Videre vil planen også støtte opp om målene om å «*Styrke og bygge mer i eksisterende boligområder og tettsteder og ikke legge til rette for byspredning*» og «*Lokalisere off. virksomheter og nye leiligheter i bykjernen.*»

Kommunedirektøren vurderer at Alt. 2 som har adkomst via Vågsgaten ivaretar disse målene klart best av de to alternativene, ved at en både sier ja til fortetting og der dette samtidig skjer på en slik måte at bomiljøet blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Alt. 1 med adkomst via Humlestadgaten vurderes å være i strid med kommuneplanens mål om å legge til rette for gode bomiljøer.

1. Reguleringsplan

Det er flere gjeldende reguleringsplaner som dekker det området som de aktuelle reguleringsplanene dekker, men det er i hovedsak Humlestad-planen fra 1946 som er gjeldende. Denne regulerings-planen viser boligbebyggelse i den delen av planområdet som i planforslaget er avsatt til boliger.



2. Presentasjon av planforslaget

Planområdet er lokalisert i området mellom Jernbaneveien og Hafsøyveien. Planområdet består i kommuneplanen av nåværende boligbebyggelse. Ingen deler av planområdet er utsatt for flomfare. Deler av planområdet er utsatt for rasfare og for støy fra veitrafikken.

2.1 Eksisterende bebyggelse

I planområdet er det i dag tre bolighus, hvorav to forutsettes revet.

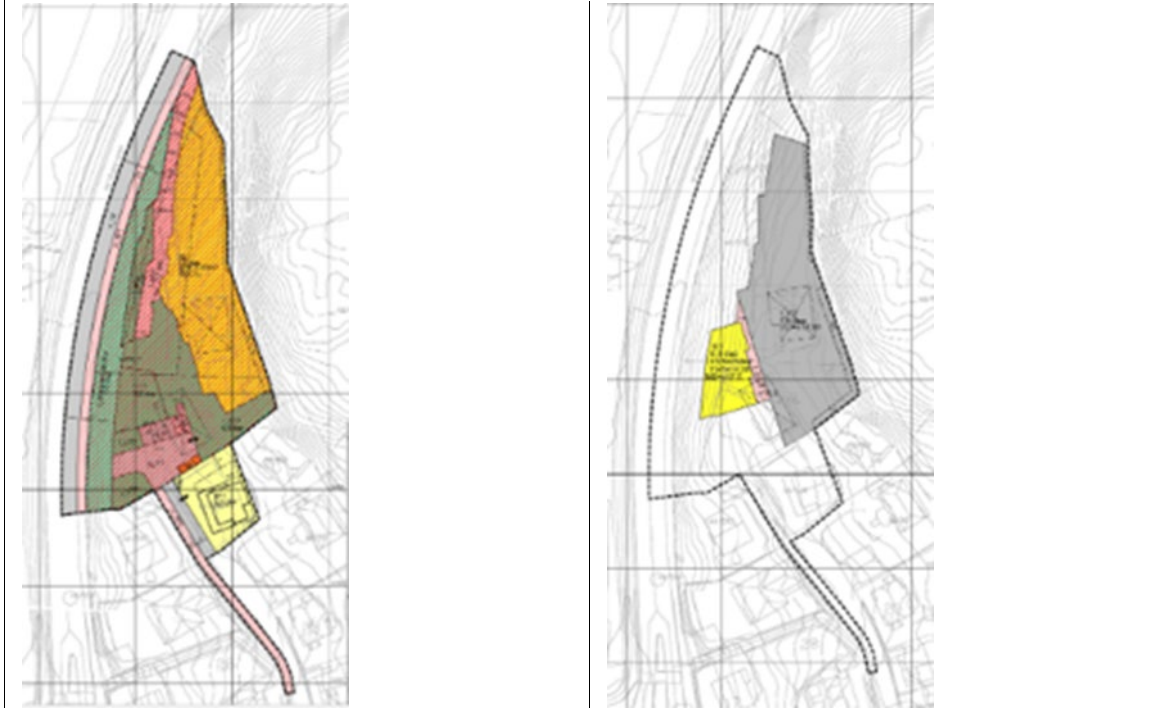
2.2 Planlagte bygninger og endringer

Det legges opp til at det kan bygges en boligblokk med til sammen 25 boenheter i fem boligetasjer og parkering i kjelleren, samt tre boenheter i rekke foran parkeringskjelleren. Til sammen 28 boenheter.

Alt. 1 har et planområde på om lag 4,4 daa. Forslaget består av to plan (under og over grunnen). Kjøreadkomsten er via Humlestadgaten.

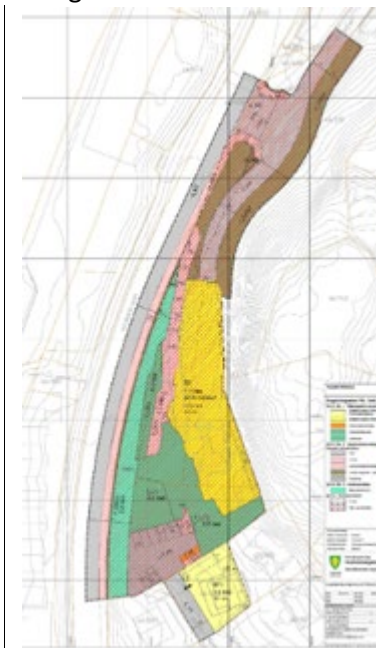
Over grunnen:

Under grunnen:



Alt. 2 har et planområde på om lag 5,7 daa. Forslaget består av to plan (under og over grunnen). Hovedadkomsten er via Vågsgaten.

Over grunnen:



Under grunnen:



2.3 Trafikkforhold

Planlagt kjøreadkomst er via Humlestadgaten for Alt. 1. For Alt. 2 er hovedadkomsten via Jernbane-veien og Vågsgaten, mens renovasjon og gjesteparkering skal være fra Humlestadgaten. Alt. 1 vil medføre en mangedobling av kjørtrafikken i nordre del av Humlestadgaten. Nær krysset med Hafsøyveien vil kjørtrafikken øke med om lag 200 %, mens lenger innover i denne delen av Humlestadgaten vil økningen i prosent bli enda større.

Det er i forbindelse med høringer av planforslaget kommet flere uttalelser som uttrykker bekymring for trafikksikkerheten ved Alt. 1.

2.4 Støy

Deler av boenhetene og uteområdene vil være utsatt for støy. I reguleringsbestemmelsene er dette beskrevet, og det er satt krav til støyskjerming. Det er utarbeidet en støyvurdering som er vedlagt saksforelegget. I forslaget til vedtak anbefaler kommunedirektøren at støysonen blir lagt inn på reguleringsplankartet.

3. Hensikt med omreguleringen

Det legges opp til at to eksisterende bolighus rives og at det kan oppføres en boligblokk med 25 boenheter i fem etasjer over parkeringskjelleren, og tre boenheter i front, på høyde med parkeringskjelleren.

4. Forhold til overordnede planer

Boligbebyggelse er i tråd med overordnede planer.

5. Første gangs behandling

Planforslaget ble behandlet første gang på ny av Planteknisk utvalg den 22.06.2020, sak 092/20. Utvalget vedtok å fremme saken og sende planen på høring og legge den ut til offentlig ettersyn etter at det var gjort endringer på plankartet og i bestemmelsene tilhørende Alt. 1.

Høring og offentlig ettersyn

Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn i tidsrommet fra den 08.09.2020 til den 20.10.2020 og sendt på høring til berørte grunneiere, naboer, statlige og regionale myndigheter med brev den 07.09.2020 og gjort kjent gjennom annonse i Dalane Tidende den 08.09.2020 og ble tilgjengelig på kommunens hjemmesider, med frist for merknader den 20.10.2020. Det kom inn ni uttalelser fra offentlige instanser (tre fra Rogaland fylkeskommune) og 12 fra private parter.

I forbindelse med den avgrensede høringen av Alt. 2 sommeren 2021 kom det inn seks offentlige uttalelser og en privat uttalelse. Da planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i årsskiftet 2022-2023 kom det inn syv uttalelser fra offentlige instanser og to private uttalelser.

Høringen sommeren 2023 resulterte i seks uttalelser fra offentlige instanser, ingen fra private parter. I denne høringsrunden ba man om merknader kun til de endringene som var gjennomført i plandokumentene våren 2023.

6. Innsendte merknader

Høsten 2020 kom det inn følgende merknader:

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/O/D
Offentlige merknader			
1	Rogaland fylkeskommune, samferdselsavd.	Merknader	J
2	Rogaland fylkeskommune, fylkesutvalget	Merknader	J
3	Rogaland fylkeskommune, regionalplan	Merknader	J/N/O/D
4	Statsforvalteren i Rogaland	Merknader	J/N
5	NVE	Merknader	J
6	Felles brukerutvalg	Merknader	J/O
7	Folkehelsekoordinator	Merknader	J/N/O/D
8	Seksjon vei og utemiljø	Merknader	J
9	Barnas representant i plansaker	Merknader	J/D
Private merknader			
10	Willy Zeiler	Merknader	J/N/O/D

11	Eigersund idrettsråd	Merknader	O
12	Hynsadalen velforening	Merknader	J
13	Ellinor Årtun Andersen, Alf Sverre Feyling Andersen, Maj Brit Aakre, Torbjørn Aakre	Merknader	O
14	Ingvild Berger, Ole Kåre Refsland	Merknader	J/N/O
15	Jacob Are Opdal, Reda Linge-Opdal	Merknader	J/N/O
16	Brit Kari Omdal, Kjell Feyling	Merknader	N/O
17	Harald Sørensen, Kari Svanes Sørensen, Magne Henry Puntervold, Gisela Puntervold	Merknader	O
18	Tone Wetteland	Merknader	O
19	Beboere i området, ca. 140 underskrifter	Merknader	J/N/O/D
20	Elisabeth Feyling, Stein Feyling	Merknader	J/N/O
21	Eva Tone Jørgensen, John Arild Helgheim	Merknader	O

Offentlige uttaler

Fra	Innhold/tema	Saksbehandlers vurdering
Rogaland fylkeskommune samferdselsavd.	Den 15.10.2020 skrev de at det ikke er utarbeidet en trafikkanalyse for Alt. 2. De ber om utsatt høringsfrist i påvente av etterspurt informasjon	J Utsatt høringsfrist ble innvilget. Reguleringsarkitekten ble bedt om å utarbeide trafikkanalysen for Alt. 2
	Den 21.12.2020 skrev de at fylkeskommunen den 19.11.2020 mottok en trafikkanalyse for Alt. 2. Etter en gjennomgang anser de fortsatt planforslaget som mangelfullt utredet. Saken vil bli behandlet i Fylkesutvalget den 26.01.2021. De ber om utsatt frist til den 29.01.2021.	J Utsatt frist ble innvilget av kommunedirektøren. Se omtale av fylkesutvalgets innsigelse den 26.01.2021 nedenfor
	Den 12.02.2021 ble det gjennomført drøftingsmøte mellom Rogaland fylkeskommune og Eigersund kommune. Man diskuterte den trafikkvurderingen som Sweco AS utarbeidet den 12.11.2020. Analysen svarer ikke på det fylkeskommunen ønsket svar på da de ba om en vurdering i epost til kommunen den 15.10.2020. Bl.a. er ikke opprettholdelse av dagens forbud mot venstresving fra Jernbaneveien til Vågsgaten beskrevet som et alternativ. Fylkeskommunen tar utgangspunkt i at håndbok N100 fra Statens vegvesen tilsier at det er behov for venstresvingefelt for trafikk fra nord på Jernbaneveien. Det ble i møtet enighet om at Eigersund kommune utarbeider et notat som bl.a. beskriver: <ul style="list-style-type: none"> - trafikksituasjonen i dag - hvordan trafikken forventes å øke dersom Alt. 2 med ny atkomst til boligblokka via nedre del av Vågsgaten blir vedtatt og utbygging iverksatt - hvilke konsekvenser dette eventuelt vil få med nødvendige tiltak på veinettet i området. Hele strekningen fra rundkjøringen ved	J Avtalt notat ble utarbeidet av plankontoret og sendt til fylkeskommunen den 15.04.2021

	<p>Eikunda til rundkjøringen ved YX-stasjonen skal være med i notatet. Notatet sendes til fylkeskommunen.</p> <p>Etter at plankontoret sendte inn trafikknotatet om Jernbaneveien / Vågsgaten den 15.04.2021 skrev Rogaland fylkeskommune den 31.05.2021 at de viser til kommunes trafikknotat. Kommunen presenterte notatet for fylkeskommunen på et møte den 19.05.2021.</p> <p>Fv. 44 Jernbaneveien er en høytrafikkert tofeltsvei med ÅDT på 15.200. Fylkeskommunen påpeker at trafikkflyten er tilfredsstillende i rushtiden i dag, men at bare en liten økning i trafikken vil kunne få betydelige følger. Planforslaget legger opp til et nytt kjøremønster og de trafikale konsekvensene ved gjennomføring av Alt. 2 er usikre. Dersom Eigersund kommune velger å vedta Alt. 2 vil dette kunne få følger for andre fremtidige prosjekter langs Fv. 44.</p> <p>Fylkeskommunen aksepterer kommunens forslag til løsning som er beskrevet i trafikknotatet. Dette under forutsetning av at et revidert planforslag sendes på høring. Veiformålene i reguleringsplankartets Alt. 2 skal dimensjoneres iht. kravene i gjeldende håndbøker og det må dokumenteres at planforslaget er teknisk gjennomførbart. Avkjørselen fra planområdet mot Fv. 44 må utformes som et kryss iht. håndbok N100. Det er ikke krav om dråpeøy, men av hensyn til de myke trafikantene som skal krysse avkjørselen anbefaler de at en dråpeøy reguleres inn. Ellers har de ingen merknader til selve notatet. De tar forbehold om ytterligere merknader når det nye planforslaget med tilhørende dokumenter sendes ut på høring. De tar også forbehold om ytterligere merknader om det skulle dukke opp nye momenter underveis i planprosessen.</p>		
Rogaland fylkeskommune fylkesutvalget	<p>Den 26.01.2021 fattet Fylkesutvalget følgende vedtak:</p> <p><i>«Rogaland fylkeskommune fremmer innsigelse til alternativ 2 slik planforslaget foreligger. Før vi kan ta endelig stilling til dette alternativet må det gjøres nærmere utredninger. Innsigelsen kan frafalles dersom det fremlegges et planforslag som er dimensjonert iht. gjeldende tekniske krav og som er mulig å realisere sett ut ifra planområdets topografi.»</i></p>	J	Etter at kommunen mottok dette brevet, utarbeidet reguleringsarkitekten Sweco AS justert plankart mv. som ble sendt på avgrenset høring sommeren 2021. Omtale av den nye høringsrunden finnes nedenfor
Rogaland fylkeskommune regionalplan	<p>Viser til at det er gitt utsatt frist for samferdselsavdelingen i påvente av ytterligere utredninger. Disse utredningene kan medføre ytterligere merknader.</p>	J	Innsigelsen ble trukket den 07.10.2021 etter at Sweco hadde justert planforslaget.
	<p>Anbefaler at boligblokka reduseres i høyde /</p>	O	Tas til orientering
		N	Kommunedirektøren har merket

	volum for å ta mer hensyn til og bedre tilpasning til omgivelsene.		seg fylkeskommunens uttalelse, men velger ikke å følge opp dette så seint i planprosessen. I justert planforslag er det foretatt en viss ytterligere avtrapping av bygningen sammenlignet med det som var på høring
	Planforslaget mangler visualiseringer som viser den planlagte boligblokka sammen med tilliggende områder sett fra relevante perspektiv og høyder. Det bes om at det utarbeides og legges fram slike visualiseringer / illustrasjoner av planforslaget før planforslaget kan bli videre behandlet i kommunen. De har ikke innvendinger til riving av to bolighus som er foreslått og de har heller ikke merknader til planen ut fra automatisk fredede kulturminner	J	Sweco AS har utarbeidet visualiseringer som er vedlagt saksforelegget
		O	Tas til orientering
	Fylkesrådmannen vurderer at planen er noe mangelfull når det gjelder lek og uteoppholdsareal. Ifølge regionalplan for Dalane trenger 28 boenheter en kvartalslekeplass på 1.500 m2. En sandlekeplass som planforslaget legger opp til er minimum for fire til 25 boenheter. Avviket på tre boenheter er ikke stort, og de ser det som svært utfordrende å få til en stor lekeplass her. At lekearealet er lite er ytterligere problematisk ved at det er plassert på tak. Dette gir vanligvis ikke samme kvalitet som areal på bakkeplan. Plasseringen er solfylt, men også utsatt for vind. Det bør sikres vesentlig større leke- og uteoppholdsareal av høy kvalitet, og antallet boenheter bør reduseres noe for å tilpasses at det er lite tilgjengelig uteoppholdsareal.	O	Tas til orientering. Selv om deler av lekeområdet er plassert på taket av de tre leilighetene, ligger det i plan med øvrig planert terreng her, så det vil ikke være mulig å se at man er på et tak når man er i lekeområdet
		N	Kommunedirektøren har merket seg fylkeskommunens uttalelse, men velger ikke å følge opp dette så seint i planprosessen
	De stiller spørsmål ved om Alt. 1 tar hensyn til områdets beboere i tilstrekkelig grad ettersom det ved en utbygging av denne størrelsen vil gi betydelig mer trafikk gjennom Humlestadgaten. Samtidig er det uklart om Alt. 2 er realiserbart med tanke på adkomstløsningen. Med denne usikkerheten er det bra at begge alternativene er lagt på høring. Selv om det er viktig å sikre høy utnyttelse sentralt i byen bør ikke planen vedtas dersom det viser vesentlig negativ effekt for nabo-eiendommene. Samlet vurderer fylkesrådmannen at utnyttelsen i området bør reduseres noe, og at det vises bedre visualiseringer av planen før den vedtas, og at det bør legges til rette for større og bedre leke- og uteoppholdsareal	O	Kommunedirektøren er enig i at det er store ulemper ved Alt. 1 bl.a. på grunn av økt trafikk i Humlestadgaten. Tiltakshaver har vist at atkomstløsningen for Alt. 2 er gjennomførbar
		D	Det vises til ovenstående kommentarer
Statsforvalteren	Planen legger til rette for høy boligtetthet i et	N	Kommunedirektøren har merket

i Rogaland	<p>svært sentralt område i kommunen. Dette er i seg selv positivt da kompakt utbygging i et område som det aktuelle støtter opp under viktige nasjonale og regionale mål. Det er samtidig viktig at høy tetthet ikke går på bekostning av hensyn til bokvalitet. De er i den sammenhengen særlig kritiske til de foreslåtte løsningene når det gjelder lekeareal. En sandlekeplass på 150 m2 er lite i forbindelse med en utbygging som denne og det er heller ingen optimal løsning at den skal plasseres på tak. Selv om det kan være krevende å etablere en stor lekeplass i området, må kommunen/planlegger likevel vurdere økt størrelse på utearealene.</p>	<p>seg Statsforvalterens uttalelse, men velger ikke å følge opp det som gjelder størrelse på lekearealet så seint i planprosessen. Selv om deler av lekeområdet er plassert på taket av de tre leilighetene, ligger det i plan med øvrig terreng her, så det vil ikke være mulig å se at man er på et tak når man er i lekeområdet</p>
NVE	<p>Etter en samlet vurdering, med vekt på bomiljø, vil Statsforvalteren anbefale foreslått Alt. 2. De registrerer samtidig at det er reist tvil rundt hvorvidt det alternativet er realiserbart med tanke på adkomstløsningen.</p> <p>De kommenterer rapporten med skredvurdering utført av Procon AS. Når det gjelder steinsprang skriver de at rapporten ikke svarer på om sannsynligheten for steinsprang for planområdet er lavere enn 1/5.000. Det er heller ikke drøftet om blokker kan være fjernet. Det anbefales at skråningen besiktiges igjen etter at trærne er fjernet, men før sprengningsarbeidene starter, slik at evt. sikring av blokkene er vurdert før arbeid nær skråningen. Aktuelle sikringstiltak av blokkene er rensk eller bolting.</p> <p>Det blir påpekt at utsprengning kan endre forholdene, og at en må kreve ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter utsprengning. Ingeniørgeolog må vurdere skjæringsstabilitet og evt. sikringstiltak og rensk.</p>	<p>J Tiltakshaver har vist at atkomstløsningen for Alt. 2 er gjennomførbar</p> <p>J Procon AS har nå utarbeidet ny skredvurdering, datert den 01.11.2021. Både reguleringsplan-kartene og bestemmelsene er foreslått justert i samsvar med den nye rapporten</p>
	<p>Etter NVE sin vurdering er rapporten for det meste grei nok ettersom det er lite kompliserte skredforhold, men steinsprangvurderingen er litt for enkel</p> <p>NVE viser til at Procon AS i rapporten har utelatt viktige forutsetninger i avsnitt som er sitert fra NVE sin veileder. De mener derfor at konklusjonen fra konsulenten kan være feil. De viser bl.a. til bilder i rapporten.</p>	<p>J Se ovenstående merknad</p> <p>J Se ovenstående merknad</p>
	<p>Når det gjelder snøskred skriver de at konklusjonen er grei nok, men de synes at det er noe underlig å bruke vurderinger av normalforhold for å si noe om sannsynligheten for ekstreme / sjeldne hendelser</p>	<p>J Se ovenstående merknad</p>
	<p>Når det gjelder planbestemmelsene viser de til at i bestemmelsene til Alt. 1 er det i § 4.6 tatt inn en bestemmelse om skred. I bestemmelsene til Alt. 2 mangler denne</p>	<p>J Denne bestemmelsen er nå med i reguleringsbestemmelsene også til Alt. 2. Se § 4.7</p>

	<p>bestemmelsen.</p> <p>NVE gir faglig råd om at det som står i rapporten om skred må stå i planbestemmelsene. «Det skal utføres en ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter utsprenning. Ingeniørgeolog må vurdere skjæringsstabilitet og evt. sikring etter rensk.» «Det skal ikke gis igangsettingstillatelse utover grunn- og betongarbeider før nødvendige sikringstiltak er utført.»</p>	J	Reguleringsarkitekten har tatt med den første formuleringen i forslag til justerte reguleringsbestemmelser, men ikke den andre bestemmelsen. Se forslag til vedtak
Felles brukerutvalg	<p>Det er særlig adkomsten til ny boligblokk som er utfordrende.</p> <p>Utvalget mener at de trafikale utfordringene som vil oppstå hvis alle enheter i den planlagte boligblokkas inn- og utkjøringsbehov skal være via Humlestadgaten, vil dette skape utrygge trafikkforhold. Delen av Humlestadgaten fra krysset med Hafsøyveien er bebodd av mange både eldre, yngre og barn, og har ikke fortau. Utvalget mener at den beste løsningen bør være å lede trafikken via Vågsgaten.</p>	O	Tas til orientering. Kommunedirektøren anser atkomsten i Alt. 2 som tilfredsstillende, men ikke i Alt. 1
Folkehelsekoordinator	<p>Det er positivt med fortetting i Egersund. Kort avstand til sentrum og togstasjon reduserer behovet for å benytte bil.</p> <p>Fra undersøkelser vet man at i Egersund blir selv de korteste transportreisene i stor grad gjennomført med bil. Det bør ikke være aktuelt å vurdere Humlestadgaten som tilkomstvei til boligblokka. En slik atkomst vil ha negativ innvirkning på bokvalitet, nærmiljø og trafikk-sikkerhet. Skoleelever benytter strekninger som berøres til / fra skole, og strekningen på Damsgård er i «Barnetråkk 2017» markert som en del av skoleveien elevene opplever som spesielt farlig. Økt trafikk vil forringe skole-veien.</p> <p>Presiserer viktigheten av universell utforming også for fellesarealene.</p>	J	Kommunedirektøren er enig i dette. Det vises til gjennomgangen i kapitlene på slutten av saksforelegget
		J	Kommunedirektøren er enig i dette. Det følger av gjeldende kommuneplan
		J	Kommunedirektøren er enig i dette. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget og til de mange merknadene fra naboene og andre berørte
		O	Tas til orientering
	<p>Det er viktig at det legges til rette for 1 sykkel per husstandsmedlem.</p> <p>Besøkende skal også ha enkel tilgang til sykkelparkering. Dette bør være på begge sider av boligblokka, fortrinnsvis med overdekning.</p>	N	Det legges til rette for to sykkelplasser per boenhet
		D	I tegningsheftet finner man illustrasjoner som viser at det er planlagt sykkelparkering langs gangveien til Jernbaneveien, nord for de tre leilighetene, men ikke alle 56 plassene er vist her
Seksjon vei og utemiljø	<p>De er opptatt av sikkerhet for alle trafikanter. Ved at det åpnes for adkomst til de nye boligene via Humlestadgaten vil det få store negative konsekvenser for trafikksikkerheten i området. For gående og syklende vil det bli et uholdbart område å ferdes i.</p>	J	Kommunedirektøren er enig med seksjon vei og utemiljø når det gjelder trafikksikkerhet ved Alt. 1. Det vises til de siste kapitlene i saksforelegget og til de mange merknadene fra naboer og andre

	Det er allerede i dag stor trafikkbelastning på veiene i Hafsøya-området og det vil med økt trafikk føre til en svært forringet situasjon for beboerne omkring. De henviser til tidligere uttalelser fra vei og utemiljø om at de ikke vil anbefale adkomst via Humlestadgaten.	J	berørte Kommunedirektøren er enig med seksjon vei og utemiljø når det gjelder trafiksikkerhet mv. ved Alt. 1. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget
Barnas representant i plansaker	Det er viktig at reguleringsplanens konsekvenser for barn og unge blir tilstrekkelig belyst. Viser til pbl. § 5-1 annet ledd der kommunen gis et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, deriblant barn og unge. Viser også til barnekonvensjonens føringer. Dette må komme tydelig fram i saksutredningen. Det vises også til rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging.	J	Disse forholdene er belyst i saksutredningen. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget og til de mange merknadene fra naboer og andre berørte
	Viktige momenter; Er barn og unges behov og interesser tilfredsstillende ivaretatt? Er evt. negative konsekvenser for barn og unge utredet? Areal som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare At trafiksikkerheten vurderes samlet sett for gående, syklende og biltrafikk Sikre at omgivelsene rundt boligbebyggelsen blir ferdig opparbeidet, anvendbare, trygge og trivelige for barn som skal bo i eller bruke området Sikre funksjonskrav og kvalitetskrav til endringen, herunder sikre hensynet til helse og barns særlige behov for leke- og uteoppholdsareal Sikre at universell utforming er ivaretatt.	D	Disse forholdene er etter kommunedirektørens vurdering ivaretatt i Alt. 2, men ikke i Alt. 1. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget og til de mange merknadene fra naboer og andre berørte
	Viser til Ot.prp. nr. 31 (2007-2008) (forarbeidene til plan- og bygningsloven) bl.a. at « <i>Dersom det oppstår konflikt om et areal, skal barns interesser gå foran andre interesser.</i> »	J	Kommunedirektøren legger stor vekt på dette når Alt. 2 anbefales. De viktigste momentene er trafikk-sikkerhet og bomiljø
	Det vises til at Humlestadgaten benyttes som skolevei for både barne-, ungdoms- og videregående skole. Trygg ferdsel er viktig, spesielt for barn. Skriver om barns oppførsel i trafikken og skriver om trafikkforholdene i Humlestadgaten og om krysset mellom Hafsøyveien og Humlestadgaten.	J	Kommunedirektøren er enig i denne merknaden fra barnas representant i plansaker. Trafiksikkerheten ved Alt. 1 anses ikke som tilfredsstillende
	Har store bekymringer til hvordan økt trafikk, spesielt biltrafikk, vil kunne påvirke barnas skolevei og hvordan økning i trafikken vil begrense muligheten for at barn og unge skal bevege seg trygt i Humlestadgaten på fritiden også. Hvor stor trafikken er i gaten, vil ha betydning for trafiksikkerheten. Det vises til veilederen fra Trygg Trafikk om farlig skolevei.	J	Kommunedirektøren er enig i denne merknaden fra barnas representant i plansaker. Trafiksikkerheten ved Alt. 1 anses ikke som tilfredsstillende

	Barnas representant i plansaker ber om at vedtaket som fattes i saken har fokus på trafikksikkerheten for barn og unge som ferdes i området.	J	Trafikksikkerheten er blant de momentene som gjør at kommunedirektøren anbefaler Alt. 2.
Private merknader			
Willy Zeiler	Spør hva som er forskjell på adkomst og hovedadkomst. Det må etableres ny tilførsel til prosjektet. Påstår at utbygger ønsker å unngå dette.	J	Saksbehandler har besvart dette overfor Zeiler i epost den 10.09.2020
		O	Tas til orientering
	Ser at utbygger ønsker å benytte Humlestadgaten. Beskriver de to rutene man da kan benytte, via sentrum eller Kjerjanesveien / Hafsøyveien. Adkomsten via Humlestadgaten går gjennom etablerte boligområder. Beskriver veiens beskaffenhet, den er smal, uten fortau og med direkte utgang fra boliger til gaten. Dårlig sikt flere steder. Omtaler beregnet trafikkmengdene. Kommunen bør innhente faglig uttalelse og dokumentasjon fra ambulanse, brann og politi samt Trygg Trafikk. Ber om en ROS-analyse som følge av anleggstrafikk og økt trafikkmengde til omsøkt prosjekt. Som grunneier vil han ha garanti fra kommunen om at eventuelle utbedringer av skader og ødeleggelse på eiendommen grunnet økt belastning på veien blir bekostet av kommunen	O	Tas til orientering
		J	Kommunedirektøren er enig med dette. Trafikksikkerheten ved Alt. 1 anses ikke som tilfredsstillende
		O	Tas til orientering
		D	Kommunedirektøren finner at saken er tilstrekkelig opplyst uten at man innhenter slike uttalelser. Veimyndigheten har hatt planforslaget slik det nå foreligger til uttale
		N	Kommunedirektøren finner ikke at dette er nødvendig. Det er krav i bestemmelsene § 4.5 / § 4.6 om plan for anleggstrafikk som skal godkjennes av kommunen. Det er åpenbart at anleggstrafikken vil utgjøre både en fare og ulempe for beboerne i området
		N	Det er uaktuelt for kommunen å gi en slik garanti for at kommunen skal betale for skader som utbygger påfører veier og omgivelser. Dette er utbyggers ansvar
Eigersund idrettsråd	Opptatt av at barn skal komme seg til / fra skole, lekeplass, idrettsanlegg mv. på en trygg og god måte enten det er til fots eller på sykkel. Gjelder også for voksne og da også til turområder, handling mv.	O	Tas til orientering. Etter kommunedirektørens vurdering vil Alt. 2 gi en tilfredsstillende løsning, mens Alt. 1 ikke vil gjøre det
Hynsadalens velforening	Går inn for atkomst via Vågs-gaten ettersom økt trafikk i krysset Gamleveien / Nyeveien vil medføre økt risiko for ulykker i et allerede uoversiktlig kryss når man kommer fra Nyeveien. Beskriver kjøremønsteret i kryssområdet.	J	Kommunedirektøren støtter dette synspunktet og anbefaler Alt. 2, mens Alt. 1 frarådes
	Tidvis er det store mengder skoleelever som trafikkerer og krysser veien i dette området til / fra skole, noe som øker sannsynligheten for ulykker.	J	Kommunedirektøren støtter dette synspunktet og anbefaler Alt. 2, mens Alt. 1 frarådes

Ellinor Årtun Andersen, Alf Sverre Feyling Andersen, Maj Brit Aakre, Torbjørn Aakre	Viser til at PTU vedtok å fjerne besøksparkering til boligblokka ved Alt. 1, med unntak av to HC-plasser. Påpeker at beboerne har et rettmessig krav på at forslag som gjelder fjerning av besøksparkering bør være saklig og faglig skikkelig utredet, inkl. negative konsekvenser.	O Tas til orientering. Det vises til kap. 16 nedenfor
	De viser også til at parkeringskravet er redusert til 1,0 per boenhet. Viser til kravet i bestemmelsene til kommuneplanen om to parkeringsplasser per boenhet. Foreslår at parkeringskravet økes noe igjen, minst tre parkeringsplasser for besøkende. Fjerning av parkeringsplasser for besøkende vil være et stort negativt inngrep. En økning av antallet parkeringsplasser for besøkende vil ha stor betydning for livskvalitet og liten trafikkmessig byrde.	O Se kap. 16 nedenfor O Se kap. 16 nedenfor
Ingvild Berger, Ole Kåre Refsland	De bor i Havsøyveien 19 og de vil av den grunn bli berørt av det planlagte leilighetsbygget på Humlestad. Det planlagte bygget passer ikke inn i den øvrige bebyggelsen. Viser til § 7 i bestemmelser til kommuneplanen om at ny bebyggelse skal tilpasses strøkets karakter med hensyn til høyde og grad av utnyttning. Boligblokka viser ikke en stedegen arkitektonisk tilpasning. Leilighetsbygget kan tilpasses den historiske trehusbebyggelsen i langt større grad uten at det går på bekostning av antall enheter og økonomi. Parkeringskjelleren bør graves ned i sin helhet, evt. føye til i bestemmelsene at veggen til parkeringskjelleren må få en estetisk tilfredsstillende fasade.	O Tas til orientering N Kommunedirektøren finner det ikke rett å anbefale så store endringer i prosjektet så seint i planprosessen N Kommunedirektøren legger til grunn at utbygger ønsker at dette skal bli et tiltalende prosjekt uten at det må stå noe i bestemmelsene om ytterveggen på parkeringskjelleren
	Terreng før og nå må vises i tverrsnitt. Det mangler konsekvensutredning av terrengbearbeidingen. Etterlyser visualisering av veiføring og uteoppholdsarealer.	N Etter kommunedirektørens vurdering er terrengbearbeidingen tilstrekkelig beskrevet i plandokumentene
	Krysset Humlestadgaten / Havsøyveien er ikke dimensjonert for dagens trafikk. Til dels må deres oppkjørsel benyttes av trafikantene for å komme rundt svingen. Store kjøretøyer som skal runde svingen inn til nordre del av Humlestadgaten har problemer med å komme seg rundt. De reagerer på at trafikkanalysen ikke er utført av uavhengig fagkyndig. Påpeker det de mener er feil og mangler ved analysen. Humlestadgaten er ingen løsning for myke trafikanter og nåværende beboere benytter gaten til parkering. Gaten er ikke dimensjonert for økt trafikkmengde og de kan ikke forstå at	O Se kap. 13 nedenfor. For kjørebeggevegsene til og fra Havsøyveien er dette krysset ikke dimensjonert for store kjøretøyer. Medfører at all trafikk med store kjøretøyer må foregå via nedre del av Humlestadgaten. Utbedring av krysset er utfordrende O Det vises til kap. 12 nedenfor J Kommunedirektøren er enig i dette. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget

	planforslaget med denne atkomsten er gjennomførbart.		
Jacob Are Opdal, Reda Linge-Opdal	Bor i Humlestadgaten 17. Mener at de ikke er varslet med brev.	O	Tatt til orientering O Brev til Jacob Are Opdal ble ekspedert av «Svar ut» den 07.09.2020 kl. 15.44
	Det er underlig at man fortsatt vurderer adkomst til boligblokken via Humlestadgaten. Det virker som om politikerne lar utbyggers profitt gå foran de berørte innbyggernes sikkerhet og velferd.	O	Tas til orientering
	Ber om en konsekvensanalyse som viser alle sider ved Alt. 1 før man fatter vedtak. En analyse må ikke bare vurdere trafiksikkerhet, nærmiljø osv., men også dimensjoneringen av eksisterende vei når det gjelder setning, forskyvning og underliggende masse som igjen kan forårsake skader på spesielt vann og avløp.	J	Kommunedirektøren mener at saken nå er tilstrekkelig utredet til at planvedtak kan fattes
Brit Kari Omdal, Kjell Feyling	Dersom man vedtar Alt. 1, ønsker de en garanti fra kommunen på at kommunen dekker kostnader i framtiden knyttet til utbedringer som skyldes forskyvning av underliggende masse. Mener at veien ikke er dimensjonert for tyngre kjøretøy og dersom man vedtar Alt. 1 vil all anleggstrafikk gå via Humlestadgaten.	N	Det er uaktuelt for kommunen å gi en slik garanti for at kommunen skal betale for skader som utbygger påfører veier og omgivelser. Dette er utbyggers ansvar
	Ved forrige utgave av planen protesterte de på at deres to eiendommer gnr. 46, bnr. 125 og 140 var innlemmet i planområdet. Svaret fra kommunen var at deres eiendommer ikke lenger er med i planområdet. Men dette kommer ikke klart fram i den nye utsendelsen av dokumentene.	O	Tas til orientering
	Deres eiendommer er fremdeles med i det planområdet som ble varslet. Dersom dette er gjeldende planer, protesterer de mot at deres eiendommer er en del av planområdet. Det har ikke vært noen dialog med dem om innlemmelse av deres eiendommer i planområdet. Det fremgår ikke klart ut fra dokumentene hva som planlegges gjort i det området som ligger utenfor selve tomtearealet for nybygget. I de vedlagte dokumentene er planområdet vist som nybygget med tilhørende atkomst.	N	Kommunen kan ikke endre i dokumenter som gjaldt oppstartvarsel. Det som er viktig nå er hva planområdet som nå er til behandling dekker
		O	Gnr. 46 bnr. 125 og 140 er ikke dekket av planområdet for verken Alt. 1 eller Alt. 2
		O	Etter kommunedirektørens vurdering fremgår det i tilstrekkelig grad hva som skal gjøres i planområdet
		O	Tas til orientering
	Dersom dette er gjeldende planområde er deres eiendommer ikke direkte berørt og deres merknader om at deres eiendommer er	O	Tas til orientering

	<p>med i planområdet faller bort.</p> <p>Sprikende informasjon burde vært rettet opp og samkjørt slik at det ikke kan være tvil om hva som er planområdet.</p>	<p>N Kommunen kan ikke endre i dokumenter som gjaldt oppstartvarsel. Det som er viktig nå er hva planområdet som nå er til behandling dekker</p>
	<p>Dokumentene viser at nybygget ikke er plassert i henhold til gjeldende lov når det gjelder avstand til naboeiendom.</p>	<p>N Det er tillatt å regulere med mindre avstand mellom eiendomsgrensen og bebyggelsen enn det som er lovens generelle krav</p>
	<p>Viser til kommunens informasjon om minst 9 m avstand til naboeiendom. Her er det fra 0 til 2 meter.</p> <p>Spør hvordan dette er tenkt løst dersom nybygget blir reist i samsvar med planlagt plassering og utforming.</p>	<p>O Se ovenstående merknad</p> <p>O Dette er avklart i plandokumentene</p>
<p>Harald Sørensen, Kari Svanes Sørensen, Magne Henry Puntervold, Gisela Puntervold</p>	<p>Kommuneplanens krav om at eksisterende bomiljø ikke må forringes ved fortetting er ikke ivaretatt.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>De ser utfordringer når det gjelder bygningens arkitektur og størrelse samt adkomsten.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Viser til at kommunedirektøren anbefalte Alt. 2 og at ROS-analysen tilsier det samme.</p>	<p>O Tas til orientering. Kommunedirektøren står fast ved sin anbefaling om at Alt. 2 vedtas. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget</p>
	<p>Viser til at kun Statens vegvesen og berørte parter langs Jernbaneveien foretrekker Alt. 1. Bygningen er stor og ruvende sammenlignet med eksisterende bygningsmasse. Dersom kommunen ønsker å ta vare på det spesielle bygningsmiljøet må planen avvises. Beskriver atkomsten mv. til de to alternativene.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Viser til de trafikale problemene i området fra Bøckmans gate til Humlestadgaten og Hafsøyveien og problemer med trafiksikkerheten i området. Synes det er vanskelig å forstå at Alt. 1 er et akseptabelt alternativ.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>ROS-analysen viser klart hvilke konsekvenser Alt. 1 vil ha for deres bomiljø.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Viser også til konsekvensene for bomiljøet i området dersom Alt. 1 velges.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Dersom Alt. 1 blir valgt må politikerne bære ansvaret for et dårligere bomiljø på Humlestad og store deler av Hafsøya i framtiden.</p>	<p>O Tas til orientering. Kommunedirektøren anbefaler Alt. 2 og fraråder Alt. 1. Viser til kapitlene på slutten av saksforelegget</p>

	<p>Alt. 1 er ikke akseptabelt. Hvis PTU vil gå inn for dette alternativet, må saken sendes tilbake til administrasjonen med følgende begrunnelse:</p> <p>Med et så omfattende tiltak må dette sees i sammenheng i en reguleringsplan som dekker store deler av Hafsøya.</p> <p>En slik større plan må være fundamentert på prinsippene i gjeldende kommuneplan og må baseres på grundige analyser av trafikkmønster og bomiljø og den må løse både eksisterende og framtidige trafikale utfordringer. I tillegg må planen, i den grad det er mulig, ta høyde for fortetting der det synes naturlig og forventet, og sikre at slike tiltak kan tillates uten at det går ut over trafiksikkerhet og bomiljø.</p>	<p>O Tas til orientering. Kommunedirektøren anbefaler Alt. 2 og fraråder Alt. 1. Viser til kapitlene på slutten av saksforelegget</p>
Tone Wetteland	<p>Hun er oppvokst i Humlestadgaten og det er mulig at hun flytter tilbake dit.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
Beboere i området, ca. 140 underskrifter	<p>Alt. 2 med atkomst via Vågsgaten ivaretar målene i kommuneplanen ved å legge til rette for fortetting samtidig som det ivaretar hensynene til trafiksikkerhet og bomiljø.</p> <p>Alt. 1 med atkomst via Humlestadgaten medfører store trafikkmessige ulemper og forringer bomiljøet for eksisterende beboere i Humlestadgaten og på Hafsøya. Dette alternativet er i strid med målet som er nevnt i kommuneplanen.</p> <p>Trafiksikkerhet for myke trafikanter bør ha avgjørende betydning i spørsmålet om valg av atkomst. Beskriver gaten og trafikken, samt krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien. Denne løsningen vil medføre store ulemper når det gjelder trafiksikkerhet og vil være i strid med krav til barn og unges oppvekstmiljø.</p> <p>Økonomien i prosjektet skal ikke være av betydning for valg av atkomst ettersom dette er et utenforliggende hensyn.</p> <p>Det grunnleggende prinsippet om likebehandling tilsier at man velger Alt. 2. Viser til at andre interessenter har fått tilbakemelding om at Humlestadgaten ikke tåler mer trafikk.</p> <p>Det er kun utbyggers egne interesser som tilsier Alt. 1. Alle andre interesser tilsier Alt. 2.</p> <p>De viser innledningsvis til innspill som er sendt inn tidligere i planprosessen fra både beboere, etater mv. og som viser bekymring for trafikkforholdene ved Alt. 1 med atkomst via Humlestadgaten. De mener at disse forholdene ikke er ivaretatt i tilstrekkelig grad i den politiske behandlingen av saken hittil.</p> <p>De viser til at det er stor risiko ved Alt. 1 og skriver om bl.a. rikspolitiske retningslinjer for</p>	<p>J Kommunedirektøren er enig i dette</p> <p>J Kommunedirektøren er enig i dette og anbefaler Alt. 2 og fraråder Alt. 1. Viser til kapitlene på slutten av saksforelegget</p> <p>J Kommunedirektøren er enig i dette. Dette har vært hevdet fra administrasjonens side helt fra oppstartmøtet i 2016</p> <p>O Tas til orientering</p> <p>O Tas til orientering</p> <p>O Tas til orientering</p> <p>D Kommunedirektøren anbefaler ikke at Alt. 1 blir vedtatt. Begrunnelsen ligger først og fremst i manglende trafiksikkerhet ved dette alternativet, store ulemper for bomiljøet mv.</p> <p>O Tas til orientering. Kommunedirektøren er enig med</p>

	<p>barn og unge.</p> <p>De mener at det fortauet som nå er regulert inn i nordenden av Humlestadgaten ikke vil ha noen effekt på de forhold som er beskrevet i bl.a. saksframlegget. Tvert imot kan fortauet her skape større trafikkfare for myke trafikanter. Skolebarn ferdes hovedsakelig i Hafsøyveien, nedre del av Humlestadgaten og i Humlestadgaten fra krysset med Hafsøyveien til trappen.</p>	<p>dette. Se kap. 22 nedenfor</p> <p>O Tas til orientering. Se kap. 11 nedenfor</p>
	<p>De kommenterer også at etter vedtak i PTU skal gjesteparkering i Alt. 1 i all hovedsak foregå på offentlige parkeringsplasser. De spør om PTU mener at gjesteparkeringen skal foregå i Humlestadgaten og Hafsøyveien. En slik løsning vil gi en uholdbar situasjon mener brevskriverne. Dersom PTU mener at gjesteparkering i dette alternativet skal foregå på Gruset, spør de om utvalget kan kreve en slik ordning. De spør også hva som i så tilfelle vil skje når det området blir omregulert og parkeringsplassene forsvinner. De mener at disse punktene i vedtaket er svært lite gjennomtenkt.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Brevskriverne kommenterer også trafikkanalysen for Alt. 1 og ROS-analysen som reguleringsarkitekten har utarbeidet og påpeker det de mener er feil og mangler ved disse dokumentene.</p> <p>De reagerer på at reguleringsarkitekten i ROS-analysen konkluderer med at sannsynligheten for at en ulykke skal inntreffe er lav og mener at dette er en udokumentert påstand. De viser til innspill fra trafikkmyndigheten og analyse utført av planavdelingen. De omtaler analysene fra reguleringsarkitekten som bestillingsverk. De krever at det blir gjennomført ROS-analyse for eiendommer i Humlestadgaten som følge av anleggstrafikk og økt trafikkmengde, utført av en uavhengig part.</p> <p>De motsetter seg sterkt at det arbeides videre med Alt. 1 og ber om at kun Alt. 2 blir gjenstand for videre politisk behandling</p>	<p>O Tas til orientering. Kommunedirektøren anbefaler Alt. 2 og fraråder Alt. 1. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget</p> <p>O Kommunedirektøren anbefaler ikke at Alt. 1 blir vedtatt. Også administrasjonen er kritisk til deler av innholdet i den omtalte analysen</p> <p>J Kommunedirektøren anbefaler Alt. 2 og fraråder Alt. 1. Det vises til kapitlene på slutten av saksforelegget</p>
	<p>Dersom PTU likevel vedtar videre behandling av Alt. 1 uttaler de følgende:</p> <p>De viser til referat fra oppstartmøtet der det ble avtalt at atkomsten skulle være via Vågs-gaten. De foreslår at reguleringsbestemmelsene blir endret slik at det blir tillatt maksimalt 20 boenheter og fire etasjer</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>O Kommunedirektøren mener at 20 nye boenheter er for mye med atkomst via nordre del av Humlestadgaten</p>
	<p>De foreslår at reguleringsbestemmelsene § 4.5 endres slik; «<i>Det skal utarbeides en plan for anleggstrafikk til og fra området. Planen skal</i></p>	<p>D Kommunedirektøren er enig i at det må utarbeides en slik plan, jf. reguleringsbestemmelsene § 4.5 /</p>

	<p>godkjennes før, eller samtidig med, siste gangs behandling av dette planalternativet. Kommunen garanterer berørte naboer at skader på veg og eiendommer skal repareres vederlagsfritt innen 6 måneder etter ferdigstilling av bygget.» De mener at det er svært nødvendig at alle forhold ved reguleringsplanen, også i anleggsperioden avklares før politikerne skal ta stilling til om denne kan godkjennes eller ikke.</p> <p>De ber også om at følgende nye § 5.10 om sikkerhet i anleggsperioden vedtas: <i>«Sikkerheten for gående og syklende skal ikke forverres i anleggsperioden, jf. byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028). Hensynet til barns sikkerhet og trygg skoleveg skal vektlegges spesielt.»</i></p>	<p>§ 4.6. Man kan ikke skrive inn i reguleringsbestemmelsene at en plan skal være godkjent før reguleringsplanen blir vedtatt. Det er uaktuelt for kommunen å gi en garanti for at kommunen skal betale for skader som utbygger påfører veier og omgivelser</p> <p>O Kommunedirektøren vil ikke anbefale at Alt. 1 blir vedtatt</p>
	De har også kommenterer til Alt. 2:	O Tas til orientering
	De ber om at følgende blir tatt inn i § 4.4 i reguleringsbestemmelsene: <i>«Det skal utarbeides en plan for anleggstrafikk til og fra området. Planen skal godkjennes før, eller samtidig med, siste gangs behandling av dette planalternativet»</i>	N Se kommentar til tilsvarende punkt ovenfor
	De ber om at følgende blir tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 5.10 (Se tilsvarende formulering tre linjer ovenfor)	J Kommunedirektøren støtter dette forslaget. Se forslag til vedtak
	Avslutningsvis skriver de at det vil være en stor skuffelse dersom det i et politisk vedtak skulle vise seg at kommunen, på tross av faglige råd og massive innsigelser fra berørte parter, velger å fortsette med Alt. 1. Tiltakshavers argument om påståtte, men ikke dokumenterte, vanskeligheter med nødvendig grunnerverv for å realisere Alt. 2, kan etter deres mening ikke aksepteres som god nok grunn til å påføre beboerne i store deler av Hafsøya de ulemper Alt. 1 medfører.	O Tas til orientering
	På de innsendte listene med underskrifter står det øverst: <i>«Jeg er imot at anleggstrafikk og all annen trafikk til det planlagte leilighetsbygget på Humlestad nord skal gå gjennom Humlestadgaten. Skal bygget realiseres må all trafikk, inkludert anleggstrafikk, ledes via Vågsgaten. Dette av hensyn til trafikksikkerheten i Hafsøyne. Hafsøyne har allerede i dag høy trafikkbelastning, mange smale, uoversiktlige veier og lite utbygget fotgjengerfelt. Det er spesielt uheldig med tanke på at myke trafikanter og skolebarn. Trafikksikkerheten er allerede lav ut fra dagens situasjon og enhver økning av biltrafikk via Humlestadgaten vil dermed ytterligere forringe trafikksikkerheten for Hafsøyne.»</i>	O Tas til orientering
Elisabeth	Eiere av Humlestadgaten 25B.	O Tas til orientering

Feyling, Stein Feyling	De ønsker å forsikre seg om at alle regler og retningslinjer som gjelder avstander til deres eiendom blir kontrollert og etterfulgt. Viser til byggets høyde og lovpålagt avstand til deres eiendomsgrense.	O Det er utbygger som er ansvarlig for at bygningen oppføres i tråd med den reguleringsplanen som blir vedtatt. Seksjon byggesak kan gjennomføre tilsyn med dette. Kommunen kan i reguleringsplaner vedta kortere byggeavstand enn det som er «normalen» i pbl. § 29-4
	De ber om at kommunen gir dem garantier for at alle skader og setninger på deres hus og eiendom som oppstår under byggeperiodene og ellers som følge av oppføring av ny blokk blir fagmessig behandlet, reparert og tilbakestillt til opprinnelig stand. Dette må også gjelde fullt ut dersom byggefirma ikke vil være i stand til, eller villige til å utføre tilfredsstillende reparasjoner. Anleggstrafikk i byggeperioden og den deretter følgende trafikken til og fra boligblokka bør foregå via Vågsgaten og ikke slik at deres allerede sterkt belastede adkomstvei Humlestadgaten blir belastet med denne trafikken.	N Det er uaktuelt for kommunen å gi en slik garanti for at kommunen skal betale for skader som utbygger påfører bygninger mv. Skader som oppstår i anleggs- og byggefasen er helt utbyggers ansvar J Kommunedirektøren er enig i denne delen av uttalelsen
Eva Tone Jørgensen, John Arild Helgheim	De viser til at PTU ifølge Dalane Tidende den 20.10.2020 har vedtatt å se på muligheten for å bygge ny felles ungdomsskole på Gruset. Dette er same sted som PTU i Humlestadsaken har uttalt at gjesteparkering for det nye leilighetsbygget skal ligge. De spør hvordan dette kan løses. De spør om det vil bli gjesteparkering på Gruset eller om utbygger i ettertid vil vinne fram med at det likevel skal være gjesteparkering i tilknytning til leilighetsbygget, og derved enda større trafikk fordi Gruset er «opptatt». De spør også hvor evt. gjestene til de 28 leilighetene skal parkere.	O Se kap. 16 nedenfor

7. Ny avgrenset høring

I perioden fra den 08.07.2021 til den 19.08.2021 ble det justerte planforslaget for Alt. 2 sendt på en avgrenset høring etter krav fra Rogaland fylkeskommune.

Høringen gjaldt kun endringene i området Jernbaneveien / Vågsgaten sammenlignet med de dokumentene som var på høring høsten 2020. Planforslaget ble sendt på høring til offentlige etater og de partene som blir direkte berørt av Alt. 2. Høringen ble dessuten annonsert på kommunens hjemmesider den 08.07.2021. Det kom inn fem uttalelser fra offentlige etater i høringsperioden, samt en uttalelse fra NVE etter at høringsperioden var avsluttet. Fra Rogaland fylkeskommune er det flere brev i høringsperioden og tiden etterpå. Det kom inn en uttalelse fra private parter.

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/O/D
------	-----	--------------	---------

Offentlige merknader			
1	Rogaland fylkeskommune	Merknader	O
2	Statens vegvesen	Merknader	O
3	Statsforvalteren i Rogaland	Ingen merknader	O
4	NVE	Merknader	J
5	Bane NOR	Ingen merknader	O
6	Felles brukerutvalg	Ingen merknader	O
Private merknader			
7	Brit Kari Omdal, Kjell Feyling	Merknader	O

Offentlige uttaler

Fra	Innhold/tema	Saksbehandlers vurdering
Rogaland fylkeskommune samferdselsavd.	Med bakgrunn i Rogaland fylkeskommunes innsigelse ved offentlig ettersyn, er det utarbeidet et nytt trafikknotat. Reguleringsplankartets Alt. 2 og reguleringsbestemmelsene er revidert. De har noen merknader til det reviderte planforslaget. De vil trekke sin innsigelse formelt når de mottar et oppdatert planforslag som er iht. deres merknader.	O Innsigelsen ble trukket den 07.10.2021
Statens vegvesen	Etter at Sweco AS hadde endret planforslaget i samsvar med fylkeskommunens krav skrev fylkeskommunen den 07.10.2021 at de viser til kommunens brev, datert 16.09.2021, angående forespørsel om trekking av fylkesrådmannens innsigelse til Alt. 2. Rogaland fylkeskommune har mottatt reviderte dokumenter utarbeidet av Sweco AS. Fylkesutvalget fremmet innsigelse til Alt. 2 med bakgrunn i manglende utredninger iht. gjeldende lovverk. Rogaland fylkeskommune har mottatt reviderte plandokumenter utarbeidet av Sweco AS på begrenset høring. De anser at det reviderte planforslaget Alt. 2 er i tråd med uttalelsen deres datert den 02.09.2021. Fylkesrådmannen trekker innsigelsen til Alt. 2, forutsatt at planen vedtas slik de reviderte plandokumentene nå foreligger. De minner om at alle tekniske planer som berører fylkesveinettet skal utarbeides iht. gjeldende krav. Planene skal sendes til Rogaland fylkeskommune for gjennomsyn etter at detaljreguleringsplanen er endelig vedtatt. Som det framgår av planbeskrivelsen, har det vært en god dialog mellom Eigersund kommune som reguleringsmyndighet og Rogaland fylkeskommune som veieier vedrørende atkomstløsning for ny boligblokk. Sweco har utarbeidet et C-tegningsgrunnlag med dimensjonering av kryss samt inntegning	O Tas til orientering. Kommunedirektøren anbefaler at siste utgave av Alt. 2 blir vedtatt. Se forslag til vedtak. Se også reguleringsbestemmelsene § 4.1 O Tas til orientering

	<p>av sporingskurver. Sporingskurvene viser også at det kan etableres fysisk dråpe i sideveien uten at denne trenger å være overkjørbar. Statens vegvesen skal her uttale seg som sektormyndighet for trafikksikkerhet og ikke som veieier. De vil derfor nå kunne tilrå godkjenning av plan og bestemmelser slik det nå er vist i en ny avgrenset høring.</p>	
NVE	NVE finner planbeskrivelsen, plankartet og planbestemmelsene noe uklart når det gjelder kartlegging av skredfare og hvordan dette er innarbeidet i planen.	J Plandokumentene er justert etter innspillet fra NVE
	<p>Skredfare - aktsomhetskart I planbeskrivelsen er NVEs aktsomhetskart snøskred vist til og hensynsone skredfare er inntegnet med grunnlag i denne. Reell skredfare skal være avklart på siste plannivå. Faresoner skal avmerkes som hensynssoner på kartet, med tilhørende bestemmelser om krav til sikkerhet og ev nødvendige sikringstiltak. Kommunen kan ikke skyve avklaring av reell fare til byggesak, jf. KMD H-5/18. Skredfare – fareutredning. Planbeskrivelsen har skredfarekartlegging datert 19.03.2021 i referansen. Denne ligger ikke ved høringsoversendelsen. Det er derfor uklart hva denne rapporten dekker. NVE har tidligere gitt innspill til skredrapport utarbeidet av Procon AS, oppdrag nr. 20-033. I denne rapporten er skredfaren i et avgrenset område sør for aktsomhetsområder snøskred vurdert. I rapporten fra Procon viser konklusjonen (s.8) at det er observert to utløsningsområder for steinsprang. Områdene er vurdert med løsnansannsynlighet > 1/5000, som betyr at sikringstiltak må gjennomføres før oppstart av grunnarbeider. Disse arealene må merkes av med hensynsone i detaljplanen jf. KMD H-5/18, s. 13, som sier at fareområder alltid skal vises som hensynssone i reguleringsplan. Det må knyttet bestemmelse til hensynsonene som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet mot skred.</p> <p>NVE hadde et sterkt faglig råd om å bruke anbefalingene fra skredrapporten som er utarbeidet av Procon AS i bestemmelsene for å sikre tilstrekkelig sikkerhet mot skred. Fra bestemmelsene §§ 4.7 og 4.8 ser de at dette er fulgt opp.</p> <p>Rapporten fra Procon dekker et avgrenset område. Det er uklart om bestemmelse 4.6 skal gjelde for resten av området. Som nevnt så skal reell skredfare være avklart på siste plannivå. Faresoner skal avmerkes som hensynssoner på kartet, med tilhørende bestemmelser om krav til sikkerhet og ev. nødvendige sikringstiltak.</p>	<p>J Plandokumentene er justert etter innspillet fra NVE</p> <p>J Plandokumentene er justert etter innspillet fra NVE</p> <p>J Plandokumentene er justert etter innspillet fra NVE</p>
Private merknader		
Brit Kari Omdal,	Det vises i mottatt brev fra kommunen at denne	O Kommunen kan ikke endre i

<p>Kjell Feyling</p>	<p>«Høringen gjelder kun endringene i området Jernbaneveien / Vågsgaten sammenlignet med de dokumentene som var på høring høsten 2020.»</p> <p>Imidlertid - siden deres eiendommer fremdeles er en del av planområdet ifølge de seneste dokumentene vedlagt til høringen, ser de seg nok en gang nødt til å stille spørsmål angående det viste planområdet.</p> <p>Ved forrige utgave av denne planen protesterte de på at våre to eiendommer, gnr. og bnr. 46/125 og 46/140 var innlemmet i planområdet som det er henvist til i forbindelse med planlagt nybygg.</p> <p>De fikk da til svar fra kommunen, sitat: «Planavgrensningen viser nå at deres eiendommer ikke lenger er med i planområdet». Dette kommer ikke klart fram i nyutsendelsen av høringspapirene.</p> <p>Nyutsendelsen av høringspapirene har vedlagt «Detaljregulering for Humlestadgaten, gnr. 46 bnr. 572 mfl. - plan16460001-01, Eigersund kommune».</p> <p>Denne viser samme planområdet som ved forrige utsendelse.</p> <p>Deres to eiendommer deles ca. i to av den stiplede linje for varslet planområde.</p> <p>Dersom dette er gjeldende planer protesterer de mot at deres to eiendommer gnr. og bnr. 46/125 og 46/140 uten videre er tatt inn som en del av planområdet. Det har ikke vært noen form for informasjon eller dialog med dem i forkant av at de er innlemmet i planområdet. Det fremgår heller ikke klart utfra papirene hva som kan tenkes gjort i dette området angående arealet som ligger utenfor selve tomtearealet for nybygget.</p>	<p>dokumenter som gjaldt oppstartvarsel. Det som er interessant nå er hva planområdet som nå er til behandling dekker.</p> <p>Gnr. 46 bnr. 125 og 140 er ikke dekket av planområdet for verken Alt. 1 eller Alt. 2</p>
	<p>Når det gjelder avsnitt om «Rekreasjonsinteresser og uteområder», ref. seksjon 6.4 i de ovenfor nevnte papirene, refereres det også til planområdet, altså inkludert deres eiendommer.</p> <p>Det refereres ikke til tomteområdet for nybygget som etter deres mening ville vært naturlig dersom vi ikke var direkte berørt.</p> <p>I vedlagte papirer med saksnummer 093/20 i Planteknisk utvalg fra kommunen er planområdet vist som tomteområdet for nybygget med tilhørende adkomst.</p> <p>Dersom dette er gjeldende planområde er deres eiendommer ikke direkte berørt og deres klage på at våre eiendommer er tatt inn i planområdet faller derfor bort.</p>	<p>O Se ovenstående merknad</p>

8. Dette har hendt etter at Kommunestyret fattet sitt vedtak den 07.02.2022, sak 005/22

Den 01.03.2022 sendte kommunedirektøren brev til reguleringsarkitekten, Sweco AS, der man

redegjorde for hvilke utredninger administrasjonen trengte for at begge planalternativene skal være tilstrekkelig opplyst.

Den 03.05.2022 sendte Sweco en epost til kommunen der man skrev at de har sett gjennom vedtaket og de utredningene som etterspørres. For at de kan svare på dem på best mulig måte, mener de det vil være mest optimalt hvis de får et møte med plankontoret, administrasjonen og politikerne. På den måten kan de sikre det er overensstemmelse med hva de leverer og hva kommunen forventer. Så håper de at de kan presentere hvordan de tenker det kan løses.

Den 23.05.22 ble det avholdt et møte mellom Jarle Aakre i SV Betong AS (tiltakshaver), ordfører Odd Stangeland og leder av Planteknisk utvalg Kjell Vidar Nygård. Det finnes ikke referat fra dette møtet, men i en epost til plankontoret den 15.06.2022 der Sweco sendte over et tilleggsnotat datert den 01.06.2022 som skulle gjennomgås på møtet med plankontoret den 17.06.2022 skriver Sweco bl.a. at «*Forslagsstiller ba derfor om et møte med ordfører og leder i PTU for å få gå gjennom det politiske vedtaket da vi det var behov for en forventningsavklaring. Møtet ble avholdt 23.05.2022. Vedlagt notat tar utgangspunkt i møtet og kommunestyrets protokollførte vedtak datert 07.02.22.*»

Den 17.06.2022 ble det avholdt et møte der Jarle Aakre fra tiltakshaver, representanter fra Sweco og plankontoret var til stede. Det ble enighet om at Sweco skulle arbeide videre med oppfyllelse av kommunestyrets vedtak. Plansjefen ba om at Sweco holdt kontakt med plankontoret i det videre arbeidet fram mot innsending av nye plandokumenter. Deltakerne i møtet kom etter hvert nærmere en felles forståelse av hva som er administrasjonens forventninger til de utredningene som må utarbeides for at saken på ny kan fremmes for politisk behandling og dette framkommer i brevet fra kommunen datert 01.03.2022. Referat fra møtet er vedlagt saksforelegget.

Den 18.08.2022 sendte Sweco inn en ny utgave av tilleggsnotatet. Sammenlignet med tilleggsnotatet som var datert den 01.06.2022 var det denne gangen med en anleggsvei som skulle gå fra byggeplassen direkte ned til Jernbaneveien om lag der dagens avkjørsel til Jernbaneveien 19 er. Kommunedirektøren hadde behov for å få veieier Rogaland fylkeskommune sin vurdering av dette forslaget før man ga en samlet tilbakemelding til Sweco på innholdet i det justerte tilleggsnotatet. Det ble gjennomført et møte mellom fylkeskommunen og plankontoret den 19.09.2022 og kommunen mottok fylkeskommunens vurdering den 25.10.2022. Deretter sendte kommunen en samlet vurdering av innholdet i tilleggsnotatet til Sweco den 08.11.2022.

Nytt dokument utarbeidet av Sweco AS

Den 05.12.2022 mottok kommunen et revidert tilleggsnotat fra Sweco AS. Hele dokumentet er vedlagt saksforelegget. Her gjengis hovedtrekkene i notatet.

Notatet beskriver trafiksikkerhetsvurderinger knyttet til atkomstløsning, og planforslagets forhold til kommunens overordnede mål om folkehelse, klima og miljø. I trafiksikkerhetsvurderingen er kun alternativ med atkomst fra Humlestadgaten (Alt. 1) vurdert i dette notatet, da det er 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 ifølge notatet ikke vesentlig forskjell på tiltaket i de to alternativene når det gjelder disse temaene.

Sweco skriver at tiltaket vil være i henhold til alle miljøkrav som framkommer 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 kap. 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 trafiksikkerheten 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.

Planforslaget er forventet å produsere ca. ÅDT 130 (4,6 turer per 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 sjette minutt. Kjøretøyene vil fordele seg på gatenettet nordover ut på Fv. 44 via rundkjøring, og sørover langs Humlestadgaten mot Egersund

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

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

- Gjennomkjøring forbudt i den sørlige delen av Humlestadgaten
- Enveisregulering av Humlestadgaten
- Speil som et mindre siktiltak i krysset Damsgårdsgaten x Humlestadgaten
- Innsnevring i sørlig del av Humlestadgaten

BS Graveservice AS har gjennomført beregninger av massehåndtering for de to alternativene. Beregningene viser at Alt. 1 vil gi behov for håndtering av 20.500 m³ løse masser, mens man i Alt. 2 må håndtere 33.600 m³ løse masser. Ved å legge disse tallene til grunn vil man i Alt. 2 (Vågsgaten) sprengte ut og frakte bort ca. 13.000 m³ mer masser enn i Alt. 1 (Humblestadgaten). Dette tilsvarer ca. 1.000 lastebillass. En permanent atkomstvei fra Vågsgaten vil kreve omfattende fjellsikringsarbeid. Ekstra massehåndtering og nødvendig sikringsarbeid anslås å forlenge anleggsperioden for Alt. 2 sammenlignet med Alt. 1. Total anleggsperiode anslås til 16 måneder i Alt. 1, og 19 måneder i Alt. 2. Dette forutsetter at man ikke støter på uforutsette utfordringer som medfører økte utgravinger eller ytterligere sikringsarbeid.

Med bakgrunn i skissert fremdrift er anslag for anleggstrafikk i makstimen mellom 3 og 8 kjøretøyer.

Høyresvingen inn Humlestadgaten fra Hafsøyveien er krapp og vanskelig å gjennomføre for større og tyngre 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 tyngre 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 Bøckmanns gate, via Elvegaten og Gamleveien, videre opp Humlestadgaten.

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

Ny anleggsvei

Hoveddelen av utlastning med tyngre kjøretøy vil ankomme planområdet tomme for masse fra Humlestadgaten og kjøre videre ut mot Jernbaneveien fullastet. Dette forutsetter etablering av en 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.

For mindre kjøretøyer, for eksempel varebil, er bruk av Hafsøyveien mulig. Det vil legges til rette for vending for mindre kjøretøy ved, eller inne på anleggsområdet. Det er areal til å etablere riggplass med tilhørende funksjoner innenfor planområdet. For å unngå mulig konflikt mellom tunge kjøretøyer og myke trafikanter langs fylkesveien i anleggsperioden, foreslås det å sperre fortauet på østsiden av fylkesveien mellom eksisterende gangfelt. Gående og syklende henvises til gang- og sykkelveien på vestsiden av fylkesveien. Trappegangen mellom Humlestadgaten og Jernbaneveien beholdes.

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.

Folkehelse

Planforslaget legger til rette for 28 boenheter av varierende størrelse. 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 bomiljøer 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.

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, står det i tilleggsnotatet.

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 sammenlignet med atkomst fra Humlestadgaten. Dette medfører at masseuttaket samlet for bebyggelse og atkomstvei øker med ca. 13.000 m³. Det tilsvarer ca. 1.000 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. T-1520 spesifiserer grenser for luftkvalitetssoner og har retningslinjer for begrensnig 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/kosting 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:

- Benytte 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

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.

Parkeringsbehov

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.»

Mangel på gjesteparkeringsplasser kan medføre at besøkende parkerer i Humlestadgaten. Det er et

offentlig parkeringstilbud vest for planområdet, med omtrent 150 meter i gangavstand.

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

Høring / offentlig ettersyn i årsskiftet 2022 - 2023

Ettersom reguleringsarkitekten utarbeidet nye plandokumenter høsten 2022 anså kommunedirektøren det som nødvendig å sende planen på ny høring / offentlig ettersyn før ny andre gangs behandling i Planteknisk utvalg og Kommunestyret. Dersom man ikke hadde gjennomført en slik ny høringsrunde ville det sannsynligvis ved en evt. klage til Statsforvalteren på endelig planvedtak blitt ansett som en saksbehandlingsfeil som kunne virke bestemmende på vedtakets innhold og dermed medført at planvedtaket ble opphevet, jf. forvaltningsloven § 41.

I perioden fra den 13.12.2022 til den 31.01.2023 ble planforslaget sendt på høring og lagt ut på offentlig ettersyn. Seksjon vei og utemiljø fikk forlenget frist til den 07.02.2023 og NVE fikk forlenget frist til den 14.02.2023. Det kom inn syv uttalelser fra offentlige etater i høringsperioden, og det kom inn to uttalelser fra private parter. I denne høringsrunden ba man om merknader til det justerte tilleggsnotatet fra Sweco AS og korrespondansen i tilknytning til det dokumentet. Det ble presisert at man ikke behøvde å gjenta tidligere innsendte synspunkter.

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/O/D
Offentlige merknader			
1	Rogaland fylkeskommune	Merknader	J / N / O
2	Statens vegvesen	Merknader	J / O
3	Statsforvalteren i Rogaland	Merknader	J / O
4	NVE	Merknader	J / O
5	Bane NOR	Ingen kommentar	O
6	Seksjon vei og utemiljø	Merknader	J / O
7	Felles brukerutvalg	Tas til orientering	O
Private merknader			
8	Eva Tone Jørgensen, John Arild Helgheim, Eli Sleveland, Oddvar Berentsen, Willy Zeiler, Elisabeth Zeiler, Elise Blakstad, Hallvard Egeland, Helene Mæhle, Jan Ove Mæhle, Elisabeth Feyling, Stein Feyling, Terje Gyland	Merknader	N / O
9	Björg Sidsel Mong Haugeland	Merknader	O

Offentlige uttaler

Fra	Innhold/tema	Saksbehandlers vurdering
Rogaland fylkeskommune samferdselsavd.	Tiltakshaver har i etterkant av høringen utarbeidet planer som viser at det er fysisk mulig å realisere Alt. 2 og adkomst mot Fv. 44.	O Tas til orientering
	Selv om atkomsten i Alt. 2 viser seg å være realiserbar, mener fylkeskommunen det vil være utfordringer knyttet til Fv. 44 med tanke på trafikkmengder, kryssing av vei og trafiksikkerhet generelt. Sett ut ifra en totalvurdering har de et sterkt faglig råd om at Alt. 1 vedtas, da de anser det som mest naturlig at atkomsten til planområdet legges til Humlestadgaten.	N Kommunedirektøren – og flere andre parter, deriblant Statsforvalteren, kommunens seksjon vei og utemiljø, barnas representant i plansaker, folkehelsekoordinatoren, felles brukerutvalg samt naboer og svært mange beboere på Havsvø, er uenig i fylkeskommunens vurdering. En konklusjon som saksbehandler vurderer er lite begrunnet og stemmer heller ikke med det Rogaland fylkeskommune tidligere har uttalt i saken. De har akseptert løsningen med avkjørsel via Vågsgaten og har også trukket innsigelsen. Løsningen med avkjørsel via Vågsgaten er

	<p>De viser til sine tidligere uttalelser hvor de anbefaler at høyden på boligblokken reduseres for bedre tilpasning i omgivelsene, noe som igjen vil føre til mindre trafikk fra planområdet.</p> <p>I reguleringsbestemmelse § 4.5 til Alt. 1 og § 4.6 til Alt. 2, er det stilt krav om at må utarbeides en plan for anleggstrafikk som skal godkjennes av Eigersund kommune. De minner om at alle planer for tiltak som berører Fv. 44 skal avklares med Rogaland fylkeskommune. De forutsetter at alle planer og nødvendige tillatelser er godkjent av veieier før arbeid settes i gang. Teksten «Eigersund kommune» i reguleringsbestemmelsene bør erstattes med «veieier».</p>	<p>allerede akseptert av Rogaland fylkeskommune og en stiller seg uforstående til deres vurdering.</p> <p>N Kommunedirektøren finner det ikke rett å foreslå en slik endring så seint i planprosessen, selv en har forståelse for at dette er store bygningsvolum.</p> <p>J Ivaretatt i forslaget til reguleringsbestemmelser § 4.11 og i forslaget til vedtak</p>
	<p>I saken vises det til en støyrapport, datert 18.11.2016, hvor det legges opp til støyskjerming av utearealene. De minner om at det ikke uten særskilt tillatelse skal plasseres byggverk eller andre større innretninger, som for eksempel støyskjermer, i strid med byggegrensen.</p>	<p>J Tas til orientering</p>
Statens vegvesen	<p>Statens vegvesens rolle i denne saken er som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor veitransport og trafikksikkerhet.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Tilleggsnotatet, utarbeidet av SWECO, foreslår anleggsvei fra byggeplassen direkte til Fv. 44. Av blant annet trafikksikkerhetshensyn er det ikke ønskelig å benytte Humlestadgaten for anleggstrafikk. Det har vært dialog med Rogaland fylkeskommune angående krav til utforming av en slik midlertidig anleggsvei. I SWECO sitt svar på fylkeskommunens merknad kommer det fram at en har vurdert at det vil være mulig å etablere anleggsvei i henhold til gjeldende krav. Det legges opp til utvidelse av eksisterende avkjørsel hvor en vil komme parallelt ut på fylkesveien med utkjøring kun mot nord. For å sikre tilstrekkelig sikt i begge retninger, og spesielt for større kjøretøy, må kjøretøyet komme vinkelrett på fylkesveien. Ved å stå parallelt med fylkesveien vil en ha begrenset sikt mot venstre.</p> <p>Vegvesenet støtter Rogaland fylkeskommunes vurdering og anbefaler, dersom Alt. 2 blir vedtatt, at en benytter regulert tilkomst som anleggsvei. De forutsetter at midlertidig anleggsveien ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikanter, med særlig hensyn på trygg ferdsel for barn og unge i anleggsperioden. Videre legger de til grunn at anleggsveien avklares i samråd med Rogaland fylkeskommune som veieier.</p>	<p>O Kommunedirektøren forutsetter at vegvesenets krav oppfylles i forbindelse med en evt. bygging av anleggsveien. Se også kap. 23 nedenfor</p> <p>J Kommunedirektøren er enig i at dersom man vedtar Alt. 2, så bør atkomstveien fra Vågsgaten kunne benyttes også som anleggsvei og at man ikke bygger en midlertidig anleggsvei direkte ned til Jernbaneveien</p>

Statsforvalteren i Rogaland	Statsforvalteren viser til sine tidligere uttaler til planforslaget i brev datert 06.11.2020 og 05.08.2021. De mener fortsatt at Alt. 2 vil gi den beste løsningen for området, og har lagt særlig vekt på vurdering av bomiljø. De nye dokumentene som følger saken ved denne høringen, gjelder i stor grad utredninger og dialog knyttet til anleggstrafikk og gjennomførbarhet for skissert anleggsvei. Ut fra utredningene må anleggstrafikk med større kjøretøy i begge alternativer benytte en enveiskjørt løsning, med innkjøring fra sør, og utkjøring via ny anleggsvei i nord.	J	Tas til orientering
NVE	<p>Statsforvalteren forutsetter at kommunen sørger for at trafikksikkerheten er ivaretatt for alle trafikantgrupper i anleggsperioden, og at nødvendige avbøtende tiltak blir satt i verk. Det er særlig viktig å ivareta sikkerheten til barn og unge som benytter de aktuelle gatene som skolevei. Begrensning av tidspunkt for anleggstrafikk, gåbuss (organisert følge av barn til skolen) o.l. bør vurderes.</p> <p>I eposten den 31.01.2023 der NVE ber om utsatt høringsfrist skriver de også om uavhengig kontroll av skredutredningen. Tiltaket det planlegges for er et S3-tiltak jf. TEK 17, §7-3. I veiledningen til annet ledd, § 7-3. Sikkerhet mot skred er det vist til NVEs veileder for skredfareutredning i bratt terreng hvor det står følgende om uavhengig kvalitetssikring: <i>Skredfareutredninger, og eventuell tilhørende utarbeidelse av faresoner, har stor betydning for ivaretagelse av skredsikkerheten. Derfor skal både skredfareutredningene og utarbeidelsen av faresoner kvalitetssikres av et uavhengig foretak for oppdrag der konsekvensene av skred er særlig store – det vil si alle utredninger som svarer ut sikkerhetskravet for bygg/tiltak i sikkerhetsklasse S3 og over.</i> NVE ønsker å få oversendt en uavhengig kvalitetssikring ihht. veileder for skredfareutredning i bratt terreng. Disse to dokumentene vil være et grunnlag når NVE gir uttalelse.</p>	<p>J</p> <p>J</p>	<p>Kommunedirektøren forutsetter at dette innarbeides i den planen for anleggsgjennomføring som skal utarbeides og godkjennes av kommunen og fylkeskommunen som veieier, jf. forslag til vedtak</p> <p>Sweco har nå fått utarbeidet en uavhengig kontroll av skredvurderingen. Den er oversendt til NVE</p>
	Den 14.02.2023 skriver NVE sin endelige uttalelse i denne høringsrunden. De viser til sin uttalelse datert 21.09.2021. Fra oversendelsen ser de at plandokumentene er justert etter denne uttalelsen fra NVE. De ser også at Procon AS har revidert skredvurderingen med ny dato 01.11.21. NVE fikk denne oversendt 31.01.2023 fra Egersund kommune. NVE har ikke merknader til rapporten. Det er ikke NVEs rolle å godkjenne eller underkjenne konklusjonen i	O	Tas til orientering

	<p>farevurderinger.</p> <p>Tiltaket det planlegges for i detaljreguleringsplanen er et S3-tiltak jf. TEK17, § 7-3. I veiledningen til annet ledd, § 7-3. Sikkerhet mot skred er det vist til NVEs veileder for skredfareutredning i bratt terreng hvor det står følgende om Uavhengig kvalitetssikring - NVE. De siterer fra veilederen.</p> <p>I e-post av 01.02.2023 fra Egersund kommune ble det orientert om at Sweco AS vil gjøre en uavhengig kvalitetssikring av skredutredningen fra Procon. Etter telefonsamtale med Sweco 13.02.2023 forstår de at det blir gjort en uavhengig kvalitetssikring som vil foreligge etter 14.02.2023. NVE ber om å få den uavhengige kvalitetssikringen oversendt til gjennomsyn når den foreligger.</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>O Tas til orientering. Sweco har sendt kvalitetssikringen til NVE</p>
	<p>NVE har et sterkt faglig råd om at det fremgår tydelig i planen hva som er grunnlaget for hensynssone – ras- og skredfare (H310).</p> <p>NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.</p> <p>Den 03.05.2023 sendte NVE brev til kommunen etter at de hadde mottatt den uavhengige kontrollen av skredvurderingen og justert skredfarevurdering. I dette brevet skriver de at de gir et sterkt faglig råd om at med grunnlag i de oppdaterte fareutredningene er faresonene nå bedre avgrenset. NVE har et sterkt faglig råd om at hensynssone – ras- og skredfare (H310) markeres i plankartet med grunnlag i de oppdaterte rapportene. Det må fremgå tydelig i planen hva som er grunnlaget for hensynssonene.</p> <p>Kommunen må oppdatere bestemmelsene i forhold til oversendte oppdatering av skredfareutredningene. Spesielt vil dette gjelde dato på rapporter i bestemmelse 4.6.</p>	<p>J Synes ivaretatt i planbeskrivelsen avsnitt 3.5</p> <p>O Tas til orientering</p> <p>J Sweco AS har nå justert plankartet. Siste revisjon er datert den 04.05.2023</p> <p>J Sweco AS har nå justert reguleringsbestemmelsene. Siste revisjon er datert den 04.05.2023</p>
Seksjon vei og utemiljø	<p>I forbindelse med den nye høringen minner de om tidligere innspill til Alt. 1 med adkomst via Humlestadgaten. De kan ikke se at adkomst via Humlestadgaten er vesentlig endret, og dermed vil de risikofaktorer vedrørende trafikkmengde og trafiksikkerhet som er nevnt tidligere fremdeles gjelde i dette alternativet.</p>	<p>J Kommunedirektøren er enig i dette og vurderer at alternativet med adkomst via Vågsgaten ivaretar trafiksikkerheten på en best mulig måte. Alternativ via Humlestad vurderes å redusere trafiksikkerheten i området.</p>

	<p>I notatet er det bl.a. foretatt trafikk sikkerhetsvurderinger knyttet til atkomstløsning. Det står blant annet: «<i>I trafikk sikkerhetsvurdering er kun alternativ atkomst fra Humlestadgaten (alternativ 1) vurdert i dette notatet, da det er nettopp for dette alternativet forslagsstiller oppfatter at kommunen ønsker et styrket beslutningsgrunnlag på</i>».</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Resten av uttalelsen vil i hovedsak omtale den utredning som er gjort i tilleggsnotat når det gjelder atkomstløsning for Alt. 1 via Humlestadgaten.</p> <p>I avsnitt 3 Trafikk sikkerhetsvurderinger for Alt. 1 er det bl.a. fremholdt at ulykkesrisiko er svært lav som følge av at beregnet trafikk mengde i gaten vil være lav. Det vises videre til at det som kan oppleves trafikkfarlig og bidrar til et uoversiktlig trafikk bilde i området vil bidra til lavere fart og dermed redusere risiko for ulykker. Videre mener Sweco at det ikke vil være behov for spesifikke trafikk sikkerhetstiltak med bakgrunn i lav ulykkesrisiko. Ulike tiltak er vurdert, men ikke anbefalt. Oppsummert sies det at «<i>Vi vurderer hastigheten i Humlestadgaten som lav og ser ikke behov for trafikk sikkerhets-tiltak</i>» Vei og utemiljø vurderer analysen som noe mangelfull. Bl.a. sies det at hastigheten vurderes som lav, uten at dette underbygges med for eksempel fartsmålinger. Vei og utemiljø viser til kommentar fra kommunens saksbehandler vedr. kap 3, som poengterer at trafikk mengde øker med 200%. Dette rimer ikke helt med det som beskrives som lav trafikk mengde og at i praksis vil ulykkesrisiko være som i dagens situasjon.</p> <p>Det er heller ikke lagt vesentlig vekt på hensyn til myke trafikanter og bruk av aktuell gatestrekning som skolevei – på tross av det som oppleves som lav ulykkesrisiko vet de at kompetanse til å kunne vurdere trafikk bildet er svært ulik for ulike aldersgrupper. Vei og utemiljø har foretatt fartsmålinger/trafikk registreringer i en kortere periode området: ved Hafsøyveien 47 i perioden 08.12.2022 - 15.12.2022, og i Humlestadgaten ved krysset mot Fabrikkgaten 02.12.2022 til 07.12.2022. For Humlestadgaten viser målingene en ÅDT på 401, og høyeste målte hastighet er på 59 km/t.</p> <p>Fartsgrensen i området er 30 km/t. I uttalelsen er det en tabell som viser flere resultater. For ytterligere informasjon om fartsmålingen viser de til vedlagt Trafikk sikkerhetsanalyse for deler av Hafsøya fra januar 2023.</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>J Det er derfor en anbefaler alternativet via Vågsgaten, da en vurderer at planforslaget alt 1 ikke ivaretar trafikk sikkerheten i Humlestadgaten på en tilfredsstillende måte.</p> <p>J Det er derfor en anbefaler alternativet via Vågsgaten, da en vurderer at planforslaget alt 1 ikke ivaretar trafikk sikkerheten i Humlestadgaten på en tilfredsstillende måte.</p> <p>O Tas til orientering. Den omtalte analysen er vedlagt saksforelegget</p>

	<p>Deres vurdering er at både antall over fartsgrensen og høyeste målte hastighet sier en del om det risikobildet som finnes i aktuelt område. I tillegg vil hensyn til barn og unges skolevei tilsa at det frarådes atkomst via Humlestadgaten.</p> <p>Det bør også lages en mer utfyllende plan for hvordan anleggstrafikk skal organiseres jamfør merknader fra saksbehandler til tilleggsnotat.</p>	J	<p>Det skal utarbeides en plan for anleggstrafikk som skal godkjennes av både fylkeskommunen og kommunen. Jf. forslag til vedtak</p>
Private merknader			
<p>Eva Tone Jørgensen, John Arild Helgheim, Eli Sleveland, Oddvar Berentsen, Willy Zeiler, Elisabeth Zeiler, Elise Blakstad, Hallvard Egeland, Helene Mæhle, Jan Ove Mæhle, Elisabeth Feyling, Stein Feyling, Terje Gyland</p>	<p>Som beboere i Humlestadgaten nord kommer de med merknader til tilleggsnotatet fra Sweco datert 17.08.2022. Merknadene gjelder avsnitt om trafiksikkerhet og ny anleggsvei. Trafiksikkerhet - uavhengig trafikkanalyse Sweco skriver i kap. 3, 1. avsnitt: <i>Vi vurderer at den økte trafikkmengden knyttet til planforslaget er så liten at sannsynligheten for at en ulykke inntreffer ikke øker i nevneverdig grad sammenlignet med dagens situasjon.</i></p> <p>Dette er de sterkt uenig i. I planforslaget er det lagt opp til 28 boenheter som er forventet å produsere totalt 130 turer per døgn. Det er anslått at trafikkmengden vil øke med 200 % i nordre del av Humlestadgaten. Når antallet kjørende og gående øker, er de sikre på at ulykkesrisikoen også øker. I tillegg må det også tas hensyn til den økte trafikken i anleggsperioden (minimum 16 mnd.) av både tunge og lettere kjøretøy til byggeplassen.</p>	J	<p>Det er derfor en anbefaler alternativet via Vågsgaten, da en vurderer at planforslaget alt 1 ikke ivaretar trafiksikkerheten i Humlestadgaten på en tilfredsstillende måte. Det tilleggsnotatet som var på høring er datert den 17.08.2022, men revidert den 05.12.2022</p>
	<p>Ifølge tilleggsnotatet avsnitt 4 har BS Graveservice beregnet at ca. 20.000 m3 i faste masser skal sprenges ut og fraktes bort. Bare dette utgjør ca. 1.400 lastebillass. I tillegg kommer selvsagt all tilkjøring av byggemateriale og ellers annen varetransport til byggeplassen. Hvis ikke anleggsveien blir bygget, vil antall lastebillass selvsagt bli doblet. De krever en uavhengig fagkyndig trafiksikkerhetsanalyse for myke trafikanter i bygg- og anleggsfasen og etterpå.</p>	N	<p>Etter kommunedirektørens vurdering er saken nå tilstrekkelig utredet til at planvedtak kan fattes. Kommunedirektøren forutsetter at dette innarbeides i den planen for anleggsgjennomføring som skal utarbeides og godkjennes av kommunen og fylkeskommunen som veieier, jf. forslag til vedtak</p>
	<p>I tilleggsnotatet er det foreslått at det kan bygges en anleggsvei fra byggeplassen til Fv. 44 Jernbaneveien. Slik det framgår av kommentarene fra Fylkeskommunen som er veieier og kommunens saksbehandler vil det måtte gjøres betydelige tiltak for å benytte dagens vei til Jernbaneveien 19 som anleggsvei. Forståelig nok, når veien skal tåle så mange tunge lastebillass ut samt alle lastebilene / betongbilene som har levert varer til bygget. Men hvis SV Betong kan bygge en anleggsvei av kvalitet som tåler det</p>	O	<p>Det er bl.a. derfor en anbefaler alternativet via Vågsgaten, da en vurderer at planforslaget alt 1 ikke ivaretar trafiksikkerheten i Humlestadgaten på en tilfredsstillende måte.</p>

	<p>meste, hvorfor kan da ikke denne gjøres permanent for all trafikk til og fra etter ferdigstillelse av bygget? Og hva med en lysregulering som kan regulere trafikken opp / ned? Som det framgår av tilleggsnotatet, vil en permanent adkomstvei fra Vågsgaten utvide anleggsperioden med 3 mnd. og gi 1.000 flere lastebillass med masse. Er dette en så høy pris når en tenker på de som skal bo i Humlestadgaten i fremtiden og deres bomiljø? Mer trafikk og utrygge gater vil gi et dårligere bomiljø.</p>		
Bjørg Sidsel Mong Haugeland	<p>Hun bor i Markveien 6 i den leiligheten som er øverst og ytterst, og her er det bratt ned til Jernbaneveien. Så bratt at hun er redd for å falle ned om de sprenger i fjellet. Hun mener at det er svært risikabelt å sprengne mye fjell for å få plass til vei her.</p> <p>I høringspapirene leser hun at det dreier seg om en anleggsvei fra byggeplassen til Fv. 44 Jernbaneveien. For å få plass til den tenker hun at store, tunge kjøretøy skal kjøre ut og inn av en allerede høyt trafikkert fylkesvei. Må Jernbaneveien stenges for trafikk i perioder? Anleggsveien må ha en viss bredde for at tungtrafikk skal kunne bruke den, og da vil det gå med store uttak av masse. Vil fjellet tåle all sprengingen som må til? Hvordan er fjellets "helsetilstand"? Hun er bekymret for sikkerheten og for steinras i det aktuelle området. Det er for farlig.</p>	<p><input type="radio"/> Sikring av toppen av skjæringen vil måtte gjennomføres</p> <p><input type="radio"/> Sikkerheten i anleggs-gjennomføringen sikres gjennom byggesaksbehandlingen</p>	
	<p>Hun ber om at det ikke gis tillatelse til anleggsvei fra byggeplassen til Fv. 44 Jernbaneveien. Det kan ligge god ivaretagelse av innbyggerne om svaret blir nei til utbyggeren.</p>	<p><input type="radio"/> Tas til orientering</p>	

Ytterligere en høring / offentlig ettersyn sommeren 2023

Ettersom reguleringsarkitekten utarbeidet nye plandokumenter som ble sendt inn i begynnelsen av mai 2023 anså kommunedirektøren det som nødvendig å sende planen på ny avgrenset høring / offentlig ettersyn før ny andre gangs behandling i Planteknisk utvalg og Kommunestyret. Dersom man ikke hadde gjennomført en slik ny høringsrunde ville det sannsynligvis ved en evt. klage til Statsforvalteren på endelig planvedtak blitt ansett som en saksbehandlingsfeil som kunne virke bestemmende på vedtakets innhold og dermed medført at planvedtaket ble opphevet, jf. forvaltningsloven § 41.

Endringen besto bl.a. i at:

- I plankartet for Alt. 2 er felt f_GBG2 endret fra «blå/grønnstruktur» til «annen veggrunn» for å legge til rette for at det kan etableres murer innenfor dette arealet, etter innspill fra vegvesen og fylkeskommune
- For begge alternativ av plankartet er høyde for toppgulv på boligbygg oppdatert iht. gjeldende illustrasjonsplan datert 18.03.2021. Maks byggehøyde er ikke endret
- I tillegg fremkommer det en del nye opplysninger i referatet fra møtet mellom Sweco, fylkeskommunen og vegvesenet den 09.03.2023

Det ble presisert at det kun var de endringene som framkommer av de dokumentene som er opplistet ovenfor og som var nye eller justert etter forrige høringsrunde / offentlig ettersyn som det var anledning til å kommentere i denne høringsrunden.

I referatet fra møtet mellom Sweco, fylkeskommunen og vegvesenet den 09.03.2023 kommer det fram at det er foreslått at i anleggsperioden vil hoveddel av utlasting med tyngre kjøretøy ankomme planområdet fra Humlestadgaten, tomme for masse, og deretter kjøre videre ut mot Jernbaneveien fullastet. For å gjennomføre dette foreslås det at eksisterende adkomst til bolig i Jernbaneveien 19 benyttes som midlertidig anleggsvei, med tilpasning og dimensjonering for formålet. Utkjøring fra anleggsveien vil skje i nordgående retning på Jernbaneveien. Det tillates ikke kryssing av midtlinje veg (venstresving). Andre trafikksikkerhetstiltak som er foreslått i anleggsperioden er sperring av fortau på østsiden av Jernbaneveien ved fotgjengerovergang i nord og sør. Ved å tillate utkjøring til Fv. 44 Jernbaneveien unngår man rygging av større kjøretøy over en lengre strekning i Humlestadgaten. Løsningen vil også gi en reduksjon av tyngre kjøretøy i Humlestadgaten. Ulempen med løsningen er at anleggsveien ligger parallelt med Jernbaneveien noe som gir dårlig sikt.

Sweco redegjorde for kompenserende trafikksikkerhetstiltak som kan gjøres i anleggsperioden. Det legges opp til at fortau på østsiden av Jernbaneveien stenges i en avgrenset strekning i anleggsperioden. Dette for å unngå at store kjøretøyer kommer i konflikt med myke trafikanter ved utkjøring til Jernbaneveien. Stengningen gjøres i nord og sør, ved etablerte fotgjengeroverganger. På den måten er sikker kryssing av Jernbaneveien sikret for myke trafikanter. I tillegg bør det benyttes en hjelpemann som kan dirigere trafikken ut fra anleggsveien for å kompensere for dårlig sikt.

Det er fylkeskommunen som skal godkjenne anleggsveien, men dette vil skje etter at planen er godkjent. Da må det utarbeides en anleggsplan som viser detaljert løsning for anleggsveien. Utarbeidet notat som beskriver anleggsgjennomføring er tilstrekkelig i forbindelse med detaljreguleringen.

Statens vegvesen påpekte at en i anleggsplanen må sikre både stenging av fortau i Jernbaneveien og dirigering av trafikken i Jernbaneveien i anleggsperioden.

Det ble stilt spørsmål ved om permanent løsning for atkomstveg i alternativ 2 kan benyttes i anleggsperioden dersom Alt. 2 blir vedtatt. Utbygger påpekte at dette ikke vil være mulig da man skal senke nivået på dagens terreng i byggeområdet. Tiltakshaver redegjorde for at man ved å etablere regulert permanent veg i Alt. 2 i forkant av utbygging av boligene vil få en uakseptabel høydeforskjell mellom veg og byggeområde som ikke muliggjør å benytte vegen som anleggsvei.

Det må stilles krav til at veieier må godkjenne anleggsplan. Sweco oppdaterer bestemmelsene.

I perioden fra den 30.05.2023 til den 20.07.2023 ble planforslaget sendt på høring og lagt ut på offentlig ettersyn. Det kom inn seks uttalelser fra offentlige etater i høringsperioden. Det kom ikke inn uttalelser fra private parter.

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/O/D
Offentlige merknader			
1	Rogaland fylkeskommune	Merknad	J
2	Statens vegvesen	Merknad	O
3	Statsforvalteren i Rogaland	Merknader	O
4	NVE	Ingen merknader	O

5	Bane NOR	Ingen merknader	O
6	Felles brukerutvalg	Tar saken til etterretning	O

Offentlige uttaler

Fra	Innhold/tema	Saksbehandlers vurdering
Rogaland fylkeskommune samferdselsavd.	På plankart «Vedlegg 1a Alt1_datert 04.05.2023_VN2», må det reguleres inn annen veigrunn mellom formålene «o_SF1» og «f_Blå/grønnstruktur». Annen veigrunn skal ha en bredde på minimum 0,5 meter.	J Må innarbeides i vedtaket dersom Alt. 1 blir vedtatt.
Statens vegvesen	Statens vegvesens rolle i denne saken er som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport og trafikksikkerhet. Vegvesenet ser det som positivt at det reguleres til «annen veggrunn» for å legge til rette for at det kan etableres murer innenfor arealet som tidligere var regulert til «blå/grønnstruktur» (f_GBG2).	O Tas til orientering O Tas til orientering
Statsforvalteren i Rogaland	Basert på de nasjonale og vesentlige regionale hensynene de er satt til å ivareta i plansaker har de ingen vesentlige merknader til endringene som er sendt på høring. De forutsetter at avbøtende tiltak som er lagt inn i bestemmelsene når det gjelder skredfare blir ivaretatt ved utbygging av området. De viser ellers til sine tidligere uttalelser i saken.	O Tas til orientering

Innsigelser

Det foreligger ingen innsigelser etter at fylkeskommunens innsigelse er trukket. Detaljreguleringsplanen kan derfor egengodkjennes av Kommunestyret.

9. Lovhjemler

I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12, legges saken frem for Kommunestyret til vedtak.

10. Tematisk konsekvensvurdering og risiko- og sårbarhetsvurdering

Gjennomgang for å synliggjøre tematiske vurderinger og dermed bedre kunne synliggjøre vurderinger knyttet til sannsynlighet for en hendelse og konsekvens av denne og/eller av planen. Dette vil på en bedre måte synliggjøre fare/risiko og alvorlighet knyttet til en rekke tema. Denne gjennomgangen er basert på ulike temakart, gjennomgang utført av tiltakshaver, lokalkunnskap, innspill i forbindelse med varsel om oppstart mv.

Plankontoret har foretatt vurdering i tilknytning til det enkelte tema om det skal legges inn rekkefølgekrav eller at arealet justeres slik at risikoen fjernes, eventuelt vurderer en at det er for konfliktfylt og at det ikke blir lagt inn i planen. Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir tilstrekkelig effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene eventuelt at det ikke legges inn i planen.

Verdisetting av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell nedenfor.

SANNSYNLIGHET	KONSEKVENSER			
	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Alvorlig	4 Svært alvorlig
4 Svært sannsynlig	4	8	12	16
3 Sannsynlig	3 Grønn	6 Gul	9 Rød	12
2 Mindre sannsynlig	2	4	6	8
1 Lite sannsynlig	1	2	3	4

- Hendelser som kommer i rødt felt: Tiltak er nødvendig eller så er konfliktnivået for høyt til at tiltaket kan anbefales.
- Hendelser som kommer i gult felt: Tiltak vurderes ut fra forventet kostnad i forhold til nytte, eventuelt er ytterligere utredninger påkrevd.
- Hendelser som kommer i grønt felt: Rimelige tiltak gjennomføres, eventuelt at konfliktnivået vurderes som akseptabelt eller at det ikke er konflikt i særlig grad.

Selv om man i stor grad benytter samme terminologi som i risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser), er ikke denne gjennomgangen en ROS-analyse i tråd med forskriften. Der det ikke er presisert hvilket alternativ vurderingen gjelder, gjelder den for begge alternativer.

10.1 Teknisk infrastruktur

10.1.1 Parkering, adkomst, kryss og frisikt

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Parkeringsdekning	X				Grønn	
Adkomst til alle aktuelle deler av planområdet	X				Grønn	
Frisikt	X				Grønn	
Kryssutforming i samsvar med normaler	X				Grønn	

Parkeringsløsningen blir parkering på egen grunn. Det er i reguleringsbestemmelsene § 15 krevd 1,3 parkeringsplasser per boenhet for Alt. 2. Disse er planlagt i kjelleren. I tillegg er det på plankartet vist seks ordinære parkeringsplasser og en HC-plass i enden av Humlestadgaten for Alt. 2. For Alt. 1 er det krevd 1 parkeringsplass per boenhet i § 13, pluss to HC-parkeringsplasser. Se kap. 16 nedenfor.

Frisiktsoner er i nødvendig grad vist i planen.

Innenfor planområdet er kryssutforming i samsvar med normaler. Krysset Humlestadgaten / Hafsøyveien som ligger utenfor planområdet har ikke en utforming i tråd med veinormalene.

10.1.2 Trafikksikkerhet

Alt 1

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Ulykke i av-/påkjørslser	X		2	4	Rød	
Ulykke med gående/syklende	X		2	4	Rød	
Andre ulykkespunkter		X	1	1	Grønn	

Alt. 2

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Ulykke i av-/påkørsler	X		1	4	Gul	
Ulykke med gående/syklende	X		1	4	Gul	
Andre ulykkespunkter		X	1	1	Grønn	

Alt. 1, der all kjøretrafikk til og fra de 28 boenhetene blir i Humlestadgaten, vurderes å ha klart større risiko for trafikkulykker også der myke trafikanter er involvert enn det Alt. 2 har.

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Byggelinje mot vei	X				Grønn	
Kollektivtilbud	X				Grønn	

Det er bussholdeplasser på Fv. 44. Planområdet ligger under 1 km fra jernbanestasjonen.

10.1.3 Vann og avløp

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vann	X				Grønn	
Avløp	X				Grønn	

Området er / blir tilkoblet til offentlig vann- og avløpsanlegg.

10.1.4 Fremføring av strøm m.m.

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Fremføring av strøm mv.	X				Grønn	

Kabler og lignende skal legges i bakken.

10.1.5 Avfallshåndtering

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Avfallsbehandling	X				Grønn	

Det er på reguleringsplankartet satt av et område for plassering av søppelsekker / -dunker i område RE 1, med tilhørende bestemmelser i § 8.

10.2 Universell utforming

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Kan hensyn til tilgjengelighet/ universell utforming ivaretas	X				Grønn	

Plan- og bygningsloven 2008 og TEK17 gir bestemmelser som angår universell utforming.

10.3 Barn og unge / ute- og oppholdsareal

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Tilfredsstill planen krav i forbindelse med barn og unge – lek mv.	X				Grønn	
Område for ute- og oppholdsareal	X				Grønn	
Ivaretagelse av Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge		X	4	2	Rød (Alt.1)	

Det er vist lekeområde L1, om lag 0,17 daa. Rød farge gjelder Alt. 1 med adkomst via Humlestadgaten.

10.4. Sikkerhet og beredskap

10.4.1 Flom

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Elveflom / stormflo / høy vannstand / bølgeslag		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.4.2 Støv og støy

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Støv og støy fra industri		X			Grønn	
Støy og støv fra veitrafikken	X		2	2	Grønn	

Deler av planområdet er utsatt for støy fra veitrafikk. Krav i forbindelse med støy er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene § 5.4. Se også støytredning som er vedlagt saksforelegget. Støysoner tegnes på reguleringsplankartet, jf. forslag til vedtak.

10.4.3 Ras

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Masseras/-skred	X		2	3	Gul	
Snø-/isras	X		2	3	Gul	
Flomras		X			Grønn	

Deler av planområdet er utsatt for rasfare, jf. NVE. Det er utarbeidet en egen rasvurdering. Se vedlegg. Er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene § 4.6 i Alt. 1 og § 4.7 i Alt.2. Det vises til kap. 17 i saksforelegget.

10.4.4 Vær og vind

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vindutsatte områder		X			Grønn	
Nedbørutsatte områder		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.4.5 Radon

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Radongass		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold. Det er entydige krav til *Radon for boligbebyggelse* i byggeforskrift TEK17 som ivaretar dette. NGUs aktsomhetskart viser moderat til lav aktsomhetsgrad for radon i planområdet.

10.4.6 Høyspent, elektromagnetiske felt og elektromagnetisk stråling

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Høyspent / elektromagnetisk felt		X			Grønn	
Elektromagnetisk stråling (antennar mv.)		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.4.7 Brann- og eksplosjonsfare

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Risikofylt industri mv.		X			Grønn	
Lager av eksplosjonsfarlig vare		X			Grønn	

Reguleringsarkitekten opplyser at bygget vil bli bygget slik at krav i byggt teknisk forskrift når det gjelder rømning og tilkomst for brannvesenet vil være oppfylt. Vil bli fulgt opp ved brannprosjektering i byggesaken.

10.4.8 Strategiske områder

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vei, bru, knutepunkt		X			Grønn	
Havn, kaianlegg		X			Grønn	
Sykehus/-hjem, kirke / brann / politi / Sivilforsvar		X			Grønn	
Forsyning kraft, vann		X			Grønn	
Forsvarsområde / Tilfluktsrom		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.4.9 Grunnforhold

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Grunnforhold		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold. Ivaretas i byggesaksbehandlingen. Se også avsnitt 10.4.3.

10.5 Forurensning

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Industri		X			Grønn	
Bolig		X			Grønn	
Landbruk		X			Grønn	
Akutt forurensning		X			Grønn	
Forurenset grunn		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6 Viktige hensyn og arealinteresser

10.6.1 Sjø og vassdrag

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
100 – meters beltet fra sjø/50-m beltet fra sjø og vassdrag		X			Grønn	
Vassdragsområder inkl. drikkevannskilder / restriksjonsområder		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.2 Naturverdier og rødlistearter

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Sårbar flora		X			Grønn	
Sårbar fauna / fisk / leveområde for rødlistearter		X			Grønn	
Inngrepssfrie områder		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.3 Viltområde

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Viltområde		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.4 Kulturminner/kulturmiljø

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Kulturminne/-miljø/SEFRÅK	X		3	2	Gul	

Området ligger nær eldre etablert trehusbebyggelse, men er trukket så langt nord som mulig.

10.6.5 Friluftsliv

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		

Friluftsliv og rekreasjon (friluftsområder, LNF-F/N, friområder mv.)		X			Grønn	
--	--	---	--	--	-------	--

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.6 Forhold knyttet til landbruksdriften i nærområdet

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/ alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Landbruk / kjerneområde for jordbruk / skogbruk		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.7 Landskapsvern og estetikk

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/ alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Landskapsvern / estetikk	X		3	2	Gul	
Vakre landskap		X			Grønn	

Etter kommunedirektørens vurdering er foreslått bygning meget dominerende, men samtidig har en åpnet opp for fortetting inntil sentrum og bygget er trukket så langt nord som mulig langs Jernbaneveien.

10.6.8 Terreng og terrengtilpasning

Hendelse/Situasjon	I varetatt?		Grov vurdering av:		Risiko/ alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Terrengtilpassede tiltak?		X	3	2	Gul	

Det er vanskelig å tilpasse en så høy bygning i dette terrenget. Bygningen ligger ikke langt fra det bratte terrenget i bakkant.

10.6.9 Vegetasjon og markslag

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/ alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vegetasjon og markslag		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.10 Lokalklima

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/ alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Lokalklima		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.11 Miljøkonsekvenser

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/ alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Miljøkonsekvenser		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

10.6.12 Forhold til naboer / tilpasning til omgivelser

Alt. 1

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Konsekvenser for naboer		X	4	2	Rød	
Tilpasning til eksisterende omgivelser		X	4	3	Rød	

Alt. 2

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Konsekvenser for naboer	X		4	1	Grønn	
Tilpasning til eksisterende omgivelser	X		4	1	Grønn	

I Alt. 1 er ikke konsekvensene for naboer tatt hensyn til i tilstrekkelig grad pga. trafikkøkningen og konsekvens for bomiljø i Humlestadgaten. Alt. 1 vurderes å ha store negative konsekvenser for naboene jfr. trafikk, bomiljø, trygghet mv. Alt. 2 anses å ha akseptable konsekvenser for naboene.

10.6.13 Sol og skygge

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Sol og skygge	X				Grønn	

Sol- og skyggeforhold er kartlagt. Se planbeskrivelsen avsnitt 6.3.

10.6.14 Sosial infrastruktur

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Skole	X				Grønn	
Barnehage	X				Grønn	

Skolene på Husabø ligger mellom 1,0 og 1,5 km fra planområdet. Det er også barnehage i rimelig nærhet.

10.6.15 Folkehelse

Alt. 1

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Folkehelse		X	4	3	Rød	

Alt. 2

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Folkehelse	X				Grønn	

Alt. 1 med adkomst via Humlestadgaten vurderes å kunne ha vesentlig negativ innvirkning på folkehelsen jfr. bomiljø, trafiksikkerhet m.m. Alt. 2 anses ikke å ha vesentlig innvirkning på folkehelsen.

10.6.16 Næringsutvikling

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Næringsutvikling	X				Grønn	

Tiltaket vil kunne bidra til økt boligbygging og derigjennom flere folk i sentrum som i seg selv er positivt. Det vil i anleggsperioden kunne bidra til aktivitet for lokale leverandører. Dette gjelder begge alternativene i planen.

10.7 Vurdering om planen har vesentlig konsekvens for miljø og samfunn / utbyggingsavtale

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn		X			Grønn	

Kommunen er pålagt å vurdere behovet for konsekvensutredninger etter § 4 i "Forskrift om konsekvensutredninger". Dette gjelder også ved en omdisponering av arealer i strid med kommuneplanen. Kommunedirektøren vurderer at den foreslåtte reguleringsplanen i hovedsak holder seg innenfor rammene i kommuneplanen.

Kommunedirektøren vurderer at Alt. 2 ikke har vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og heller ikke at eventuelle avvik fra kommuneplanen er av en slik karakter at det medfører behov for konsekvensutredning jfr. § 4 i "Forskrift om konsekvensutredninger".

10.8 Naturmangfold

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Naturmangfold		X			Grønn	

Viser til saksutredningen ovenfor samt innlevert materiale og en vurderer ikke at planen vil komme i konflikt med kjente forhold som berøres av loven. Det er heller ikke framkommet uttaler eller andre vurderinger som skulle tilsi dette.

10.9 Rekkefølgekrav i planen

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Rekkefølgekrav for å sikre utbygging	X				Grønn	

Det er tatt med hhv. syv (Alt. 1) og 11 (Alt. 2) rekkefølgebestemmelser i forslaget til reguleringsbestemmelser § 4.

Kommunedirektørens vurderinger:

11. Trafikksituasjonen i Humlestadgaten og tilliggende gater

Et viktig moment som har vært framme i hele planprosessen fra oppstartmøtet i 2016 er trafikkforholdene i Humlestadgaten og tilliggende gater. Tiltakshaver fikk i 2017 utarbeidet en trafikkanalyse. Se kap. 12 nedenfor.

Trafikkforholdene er omtalt i planbeskrivelsen avsnitt 4.8, 5.5 og 6.6. Nordre del av Humlestadgaten har ikke fortau. Skiltet fartsgrense er 30 km/t. Kjørrebanen har en bredde som varierer mellom 5,1 m og 5,8 m, med unntak av helt i nordenden der det først er en utvidelse til om lag 8 m og deretter en innsnevring til 3,5 m. Det er en del parkering i kjørebane. Denne delen av Humlestadgaten er en blindvei med lite fremmedtrafikk.

I dag er det 14 bolighus som har adkomst via nordre del av Humlestadgaten. Det ene av disse bolighusene forutsettes revet dersom bygging av boligblokken skal iverksettes. Det planlegges 28 nye boenheter. Dersom alle disse skal ha adkomst via Humlestadgaten vil trafikkmengden øke sterkt i denne delen av gata. Ifølge planbeskrivelsen er det forventet en økning i antall kjøretøybevegelser per døgn med 100 / 120 – 130. Dette medfører i så fall en stor trafikkøkning, og vil medføre at denne delen av gata ikke lenger blir en «stille boliggate» slik den har vært til nå. Humlestadgaten vurderes ikke til å være dimensjonert for en slik økning og det vil medføre redusert trafiksikkerhet og vesentlig forverring for myke trafikanter.

Mange av merknadene som kom inn i høringsrunden høsten 2020 omhandler trafiksikkerhet / fremkommelighet:

- Rogaland fylkeskommune
- Felles brukerutvalg
- Folkehelsekoordinator
- Seksjon vei og utemiljø
- Barnas representant i plansaker
- Willy Zeiler
- Hynsadalens velforening
- Ingvild Berger og Ole Kåre Refsland
- Jacob Are Opdal og Reda Linge-Opdal
- Harald Sørensen, Kari Svanes Sørensen, Magne Henry Puntervold, Gisela Puntervold
- Tone Wetteland
- CA. 140 beboere i området

Også i høringsrunden i årsskiftet 2022-2023 var det flere av høringsinstansene som var opptatt av trafiksikkerhet; Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Rogaland, seksjon vei og utemiljø, i tillegg til naboene.

Når både barn og unges representant i plansaker, felles brukerutvalg og seksjon vei og utemiljø kommer med anbefaling om ikke å gå videre med Alt. 1 som legger opp til at all adkomst til boligblokka skal skje via Humlestadgaten, og viser til redusert trafiksikkerhet ved en utbygging etter dette alternativet, må dette tillegges meget tung vekt etter kommunedirektørens vurdering. Seksjon vei og utemiljø skriver at Alt. 1 frarådes sterkt. I tillegg gjelder store deler av merknadene fra beboerne i området dette med trafiksikkerhet. Kommunedirektøren deler denne oppfatningen og viser til at manglende ivaretagelse av trafiksikkerhet, barn og unges oppvekst- og bomiljø kan medføre at planen ikke ivaretar vesentlige forhold som kommunen er pålagt å ivareta i sin planlegging jfr. blant annet Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (RPR).

Etter kommunedirektørens vurdering kan en så stor økning i trafikkmengden via Humlestadgaten ikke tillates bl.a. av følgende hensyn:

- trafiksikkerhet
- trafikkavvikling og fremkommelighet
- bomiljø
- barn og unges oppvekstmiljø jfr. RPR for barn og planlegging, se kap. 22 nedenfor
- hensyn til de som allerede bor i området i dag

- det vurderes å være i strid med målet i kommuneplanen om gode bomiljøer

En løsning med adkomst kun via Humlestadgaten (Alt. 1) vil medføre vesentlige ulemper og redusere trafiksikkerheten til et uakseptabelt nivå for dem som bor og ferdes til fots eller på sykkel i området. En viser til at antall boliger i planen ble akseptert i oppstartmøtet med bakgrunn i at det var adkomst via Vågsgaten som var utgangspunktet for planen og som også ble akseptert av tiltakshaver i oppstartsmøtet. Dersom man vedtar at atkomsten skal være via Humlestadgaten bør antall boliger reduseres vesentlig av hensyn til bomiljø og trafiksikkerhet.

12. Trafikkanalyse for Alt. 1 utarbeidet av Dimensjon AS 2017 og Sweco AS i 2019

Den 19.03.2019 sendte Sweco AS over en trafikkanalyse for Alt. 1 som var utarbeidet av Dimensjon AS den 31.08.2017 og revidert av Sweco AS den 15.03.2019. Analysen ble gjennomgått på et møte mellom representant fra Sweco AS og plankontoret den 01.04.2019. I referatet fra møtet framkommer det følgende når det gjelder analysen:

«Trafikkanalysen fra 2017 ble nøye gjennomgått. Etter plankontorets vurdering har analysen så betydelige feil og mangler at den må rettes opp før den evt. vedlegges politisk behandling av reguleringsplanen. Hadland opplyste at de ville vurdere om de skal justere den nåværende trafikkanalysen eller utarbeide en ny analyse.»

De viktigste momentene som ble påpekt er at:

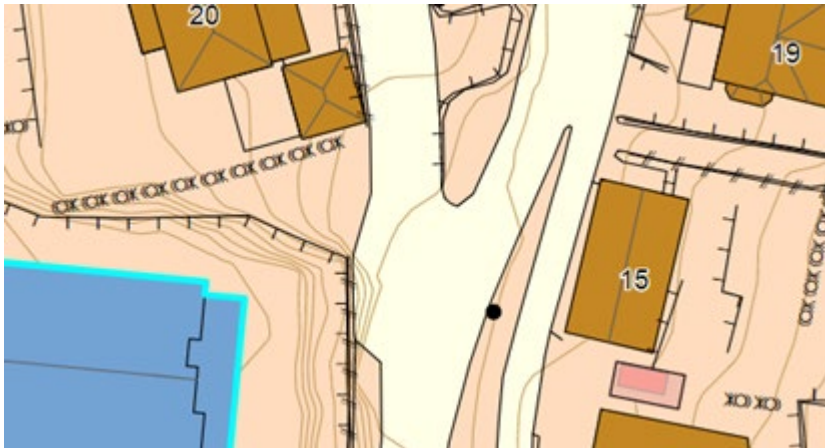
- Trafikktellingen er foretatt i «fellesferien» uten at tallene er korrigert for dette
- At trafikkmengden utenom de 10 talte timene er undervurdert (utgjør anslagsvis 35—40 % av ÅDT)
- Plankontoret er mot at det blir forbud å kjøre nedover Humlestadgaten fra krysset Humlestadgaten og Hafsøyveien ettersom en slik løsning vil medføre at andre trafikanter og beboere på Havsøy påføres en ulempe for at det skal kunne gjennomføres en utbygging i tråd med utbyggers ønske
- Sikkerheten i anleggsfasen er ikke omtalt i analysen»

I epost til kommunen den 16.05.2019 skrev Sweco AS bl.a. «9. Andre momenter
a. Trafikkanalysen er ikke en del av plandokumentene. Trafikken er omtalt i planbeskrivelsen.»

Den 20.01.2020 sendte Sweco AS på ny den samme trafikkanalysen som ble gjennomgått den 01.04.2019 til kommunen og ba om at den ble sendt til medlemmene i PTU. Dette var kun syv dager før møtet i PTU og saksdokumentene var sendt ut. I oversendelsen kommenteres noen av punktene i referatet fra møtet den 01.04.2019. Den 21.01.2020 sendte plankontoret svar til Sweco at administrasjonen ikke har anledning til å ettersende eller dele ut nye dokumenter til medlemmene i politisk organer etter at saken er sendt ut fra kommunedirektøren. Vi orienterte om at de som part i saken har anledning til å sende eller dele ut dokumenter til politikerne.

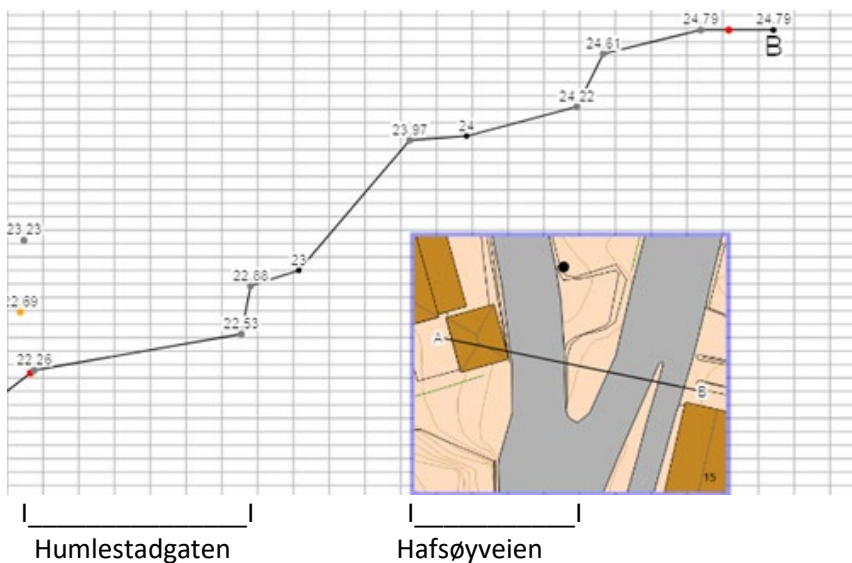
Kommunedirektøren har fremdeles de samme kommentarene til innholdet i denne trafikkanalysen for Alt. 1 som de som framkommer i referatet fra den 01.04.2019.

13. Krysset Humlestadgaten – Hafsøyveien



Kommunedirektøren vil henlede oppmerksomheten særlig på krysset mellom Humlestadgaten og Hafsøyveien. Med personbil kommer man forholdsvis greit gjennom krysset dersom man kjører fra nordre del av Humlestadgaten og skal kjøre nordover på Hafsøyveien, og motsatt. Men noe særlig større kjøretøyer enn personbiler vil ikke komme gjennom dette krysset med angitt kjøring.

Hadde det ikke vært for høydeforskjellen mellom de to veiene nord for krysset, kunne man utvidet krysset nordover.



Profilen viser at mens Humlestadgaten i dette snittet ligger på ca. kote 22,3 – 22,5 moh., så ligger Hafsøyveien på ca. kote 24,0 – 24,2 moh., altså mellom 1,5 og 2,0 m høyere. Dersom man skal utvide krysset nordover for å bedre framkommeligheten, må man også heve Humlestadgaten inn mot krysset og senke Hafsøyveien nord for krysset. Slike eventuelle endringer av høyden på kjørebane medfører andre ulemper.

Dagens kryssutforming fører til at all trafikk til og fra nordre del av Humlestadgaten med kjøretøyer som er noe særlig større enn personbiler vil måtte foregå via nedre del av Humlestadgaten.

14. Trafikkanalyse for Alt.2 utarbeidet av plankontoret 15.04.2021

Den 12.11.2020 utarbeidet Sweco AS en trafikkvurdering av Alt. 2 med atkomst via Vågsgaten. Etter at Rogaland fylkeskommune den 26.01.2021 ikke kunne godkjenne den trafikkvurderingen for Alt. 2 om Sweco AS hadde utarbeidet, tok plankontoret etter et drøftingsmøte med

fylkeskommunen den 12.02.2021 på seg å utarbeide en trafikkanalyse for Alt. 2. Analysen, som er datert den 15.04.2021 og er vedlagt, konkluderer med følgende:

«Sett fra plankontorets side anbefales det at forbudet mot venstresving fra Jernbaneveien inn i Vågsgaten opprettholdes. Det anses ikke for å være behov for trafikkøy i Vågsgaten. Den nye boligblokka forventes å gi en økning i ÅDT på Jernbaneveien på om lag 72 (60–80) kjøretøyer på strekningen fra rundkjøringen ved jernbanestasjonen til rundkjøringen ved bensinstasjonene. På strekningen fra rundkjøringen ved bensinstasjonene til krysset med Vågsgaten blir økningen om lag 57 (40 - 70) kjøretøyer ettersom 15 (10 – 20) kjøretøyer forventes å benytte Kjerjanesveien – Vågsgaten. På strekningen fra krysset med Vågsgaten 12 til rundkjøringen ved Perrongen forventes trafikken som følge av den nye boligblokka å øke med om lag 90 (70 – 110) kjøretøyer. Det er på denne strekningen trafikkøkningen blir størst, men også her er økningen mindre enn 1 % av dagens trafikk. Ifølge et foredrag som samferdselsjef Gottfried Heinzerling holdt for Planteknisk utvalg den 11.09.20 er den maksimale trafikken (ÅDT) som Jernbaneveien kan forventes å håndtere 19.300 kjøretøyer, noe som vil innebære en økning på 17 %.

Dersom det skulle vise seg at antallet kjøretøyer i Vågsgaten som følge av den nye boligblokka skulle øke vesentlig mer enn det som er lagt til grunn i dette notatet 15 (10 – 20), kan gjennomkjøringsforbudet justeres slik at man unngår at kjørende nordfra til boligblokka kjører via Kjerjanesveien / Vågsgaten. Dersom Rogaland fylkeskommune aksepterer dette, må forslagsstiller Sweco AS med utgangspunkt i dette sørge for at planforslaget tilfredsstiller kravene i Håndbok N100 når det gjelder kryssutformingen, jf. vedtak i Fylkesutvalget den 26.01.21.»

Etter at notatet var presentert for fylkeskommunen, skrev fylkeskommunen den 31.05.2021 bl.a. at de aksepterer Eigersund kommunes forslag til løsning som er beskrevet i trafikknotatet.

15. Anleggsfasen

I forslaget til reguleringsbestemmelser står det i § 4 at før anleggsarbeider kan starte skal det utarbeides plan for anleggstrafikk til og fra området. Planen skal godkjennes av Eigersund kommune.

Se også forslag til vedtak.

I planbeskrivelsen punkt 5.10 står det følgende om anleggsfasen:

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

I samme dokument punkt 6.6.3 Trafikksikkerhet, står det følgende:

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

I det justerte tilleggsnotatet fra Sweco AS, se kap. 8 ovenfor, er det foreslått en anleggsvei fra byggeplassen til Fv. 44 Jernbaneveien om lag der dagens atkomst til Jernbaneveien 19 ligger. Denne er tenkt brukt til transport av masser ut fra byggeplassen.

Det er grunn til å stille spørsmål ved om nordre del av Humlestadgaten har en over- og underbygning som vil tåle at store deler av bygningsmaterialene til boligblokka skal transporteres på denne veien. Dersom kjørebanelen blir skadet, kan det igjen medføre skader på bygninger i denne delen av Humlestadgaten. Dersom utrasingen skjer plutselig, kan store kjøretøyer havne

utenfor kjørebanen og i verste tilfeller rase ned på Jernbaneveien. Tiltakshaver har bedt om at undersøkelser av bæreevnen til denne veien utsettes til etter at reguleringsplanen er vedtatt.

16. Antallet parkeringsplasser i de to planalternativene

Da planforslaget var til ny første gangs behandling den 27.01.2020, vedtok Planteknisk utvalg bl.a. følgende for Alt. 1 i reguleringsbestemmelsene § 15-2:

«Det skal tilrettelegges for max 1 parkeringsplass per boenhet i et felles parkeringsanlegg plassert under bebyggelsen, hvorav 5 % av parkeringsplassene skal være HC plasser. Det skal opparbeides minimum 2 sykkelparkingsplasser pr boenhet. Minimum halvparten av sykkelparkeringene skal være overbygget eller plasseres i parkeringskjeller. Det skal opparbeides 2 stk utvendige HC-plasser som skal benyttes som gjesteparkering. All annen gjesteparkering skal foregå på offentlige parkeringsplasser.»

I reguleringsbestemmelsene som var på høring høsten 2020 står det tilsvarende for Alt. 2 i § 15-2: *«Det skal tilrettelegges for 1,5 parkeringsplass pr boenhet, i hovedsak i felles parkeringsanlegg med boder under bebyggelsen. 5 % av parkeringsplassene for gjester skal være tilpasset bevegelses-hemmede. Det skal i tillegg opparbeides minimum 2 sykkelparkingsplasser pr boenhet. Minst halvparten av sykkelparkeringene skal være overbygd eller plasseres i parkeringskjeller.»*

Flere av høringsuttalelsene stiller spørsmål ved denne endringen som kun gjelder for Alt. 1. Det stilles spørsmål ved om gjesteparkeringen skal forgå i Humlestadgaten, på Gruset eller andre steder. Etter kommunedirektørens vurdering er dette berettigede spørsmål.

I de reguleringsbestemmelsene som foreligger for Alt. 2 står det nå at det tilrettelegges for 1,3 parkeringsplass per boenhet.

Gjeldende kommuneplanbestemmelser § 6.5 b viser følgende:

*«Egersund sentrum og sentrumsområder merket S1, S1.1 og S2
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 kommuneplanbestemmelsene står det *«minimum 1,0bil per boenhet»*, mens § 13-2 i bestemmelsene for Alt. 1 viser *«max 1 parkeringsplass per boenhet»*. Bli denne teksten stående vil det ikke være et offentlig krav om å bygge parkeringsplasser ut over de to HC-parkeringsplassene.

Det er vanskelig å finne den faglige begrunnelsen for at det med atkomst fra Humlestadgaten skal være behov for færre parkeringsplasser i boligblokka enn det som det vil være behov for ved ankomst via Vågsgaten.

17. Skredfarekartlegging utarbeidet av Procon Rådgivende ingeniører AS

Etter behandlingen i PTU den 27.01.2020 har tiltakshaver fått utarbeidet en skredfarekartlegging av planområdet. Konklusjonen i rapporten som var datert den 03.04.2020 er som følger:

«Utløsningsområdene er lokalisert bak eneboligen i Jernbaneveien 19. Ettersom boligen ligger maks 3 m fra skråningen antas det at evt. nedfall vil nå selve boligen. Statistiske beregninger av utløpslengde er derfor ikke nødvendig. Utløsningsområdene er vurdert til å ha svært lav sannsynlighet for utglidning. Faresone for vurdert område utgår, iht. til veileder for utløps sannsynlighet fra NVE.

Utsprengning til et lavere nivå kan endre forholdene. Skråningshøyden øker, i tillegg til at

skråningen utsettes for rystelser som kan medføre sekundær oppsprekking, også i utløsningsområdene. Skråningen bør derfor besiktiges igjen etter at trærne er fjernet, men før sprengningsarbeidene starter, slik at evt. sikring av blokkene er vurdert før arbeid nært skråningen. Aktuelle sikringstiltak av blokkene er rensk eller bolting.

Det kreves en ny stabilitetsvurdering av bergskjæringen etter utsprenkning. Ingeniørgeolog må vurdere skjæringsstabilitet og evt. sikringstiltak etter rensk.

Utløsningsområdene er vurdert med lav sannsynlighet for utglidning, og derav lav risiko for steinsprang. Bebyggelse nært skråningen anses som mulig.

Etter innspill fra NVE ble rapporten oppdatert 01.11.2021. Konklusjonen i den nye rapporten er som følger:

«Det er ikke fare for skred av typene jord, flom, sørpe og snø. 9 utløsningsområder for steinsprang er observert, se vedlegg 3. Områdene er vurdert med løsningsannsynlighet $> 1/5000$ for utløsningsområde 1-4 og 6-9. Utløsningsområde 5 er vurdert med sannsynlighet $< 1/5000$.

Sikringstiltak må gjennomføres før oppstart av grunnarbeid i områdene med løsningsannsynlighet $> 1/5000$. Aktuelle sikringstiltak er rensk eller bolting av blokkene. Dersom det skal etableres innkjøring til planområdet via Vågsgaten, må bergmassen i skråningsfoten fra Jernbaneveien og opp til oversiden av innkjøringsvegen fjernes. Dette medfører at bergmassen ved utløsningsområdene 7-9 fjernes helt.

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

Etter krav fra NVE i høringsrunden ved årsskiftet 2022/2023 er det nå innhentet uavhengig kontroll av skredfarevurderingen. Denne avdekket tre avvik i rapporten, samt at det ble skrevet åtte merknader fra det foretaket som gjennomførte den uavhengige kontrollen. Rasvurderingen er nå rettet opp og det justerte dokumentet som er datert den 23.03.23 er vedlagt saksforelegget. Ifølge reguleringsarkitekten Sweco er det ikke behov for å justere plankartet, reguleringsbestemmelsene, planbeskrivelsen eller ROS-analysen som følge av endringene av rasvurderingen.

18. Hensynet til likebehandling

Plankontoret har de siste 10-årene hatt flere henvendelser fra byggefirma som har ønsket å diskutere muligheten for å bygge ut i dette området. Alle har fått det samme svaret: administrasjonen kan ikke anbefale at trafikkmengden i nordre del av Humlestadgaten øker betydelig ved en utbygging her. Bl.a. av hensyn til likebehandlingsprinsippet kan ikke kommunedirektøren anbefale noe annet i forbindelse med denne reguleringsplanen enn det som er opplyst til andre interessenter tidligere.

19. Kan det forhold at utbygger ikke kommer til enighet med grunneier om pris for grunn til adkomst via Vågsgaten tillegges betydelig vekt?

Argument for at utbygger ønsker Alt. 1 er at de ikke har kommet til enighet med naboene om kjøp av nødvendig grunn til adkomst via Vågsgaten. I planbeskrivelsen avsnitt 3.1 står det bl.a. følgende:

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

Det planlegges oppført boligbygninger med bruksareal på inntil 2.500 m², og det er behov for å erverve et begrenset areal med grunn for å kunne etablere adkomsten via Vågsgaten. Sett fra kommunedirektørens side blir det urimelig å påføre dagens beboere i nordre del av Humlestadgaten en stor ulempe med betydelig økning i trafikken forbi deres eiendommer fordi

utbygger ikke kommer til enighet om erverv av nødvendig grunn for adkomst via Våggsgaten.

Ifølge planbeskrivelsen avsnitt 6.7 medfører det i Alt. 2 et inngrep på gnr. 46 bnr. 588 på ca. 41 m² (eies av Eigersund kommune) og fra gnr. 46 bnr. 210 ca. 249 m² i forbindelse med opparbeidelse av kryss Jernbaneveien - Våggsgaten.

Etter kommunedirektørens vurdering kan det forhold at utbygger ikke er kommet til enighet med naboene om grunnerverv ikke tillegges betydelig vekt ved vedtak om hvilket alternativ man evt. skal vedta. Forvaltningen skal ikke ta utenforliggende hensyn ved behandlingen av en sak. Dette er et ulovfestet prinsipp som forvaltningen må følge. Dersom det tas utenforliggende hensyn, kan et vedtak som blir klaget inn til Statsforvalteren bli opphevet for saksbehandlingsfeil som kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold, jf. forvaltningsloven § 41.

20. Avstand fra bygning til nabogrense, pbl. § 29-4

Ifølge plan- og bygningsloven § 29-4 skal bygninger ikke oppføres nærmere nabogrense enn halve bygningens høyde og ikke mindre enn 4 m dersom plan ikke viser noe annet. I dette tilfellet er det foreslått en bygning som har en høyde på inntil 18 m mot nabogrensen i øst. Lovens utgangspunkt er dermed 9 m avstand til nabogrensen. I planforslaget er byggegrensen foreslått plassert 1 m og 2 m fra eiendomsgrensen, med 0 m i forbindelse med utvendig trapp. Tegningene av bygningen viser at bygningen er planlagt plassert så nær eiendomsgrensen som det byggegrensene legger opp til. På spørsmål fra plankontoret svarte Sweco AS den 28.08.2019 at man var i dialog med nabo i forbindelse med at bygningen kommer så nær byggegrensen, men at det ikke var noen avklaring.

Planmyndigheten kan vedta at byggegrensen kommer som vist på innsendte planforslag. Dersom nabo ikke er enig i en slik løsning kan vedkommende klage på vedtaket. Spørsmålet i denne omgang blir om Planteknisk utvalg og Kommunestyret aksepterer at byggegrensen blir lagt så nær eiendomsgrensen som det som er foreslått uten at dette er avklart med nabo.

Aktuell nabo har også i høringsrundene kommet med merknader om avstanden til nabogrensen.

Det stilles fra administrasjonen spørsmål ved om det vil være mulig å oppføre en bygning så nær eiendomsgrensen uten å måtte gå inn på naboeiendommen i forbindelse med bl.a. sprengningsarbeider og andre grunnarbeider.

21. Oppfyllelse av krav i TEK 17

I TEK 17 er det bl.a. krav til dagslys (§13-7) og utsyn (§ 13-8) i rom for varig opphold. Det inngår ikke som en del av behandlingen til planmyndigheten å ta stilling til dette isolert sett, men dersom man i den videre detaljplanleggingen kommer til at man må gjøre endringer i arealbruken for å oppfylle disse kravene, så vil det seinere kunne få betydning også for planmyndigheten.

22. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging og Ot.prp. nr. 32 (2007-2008)

Disse retningslinjene er en forskrift som ble fastsatt av Miljøverndepartementet i 1995 og justert siste gang i 2019.

I avsnitt 2.1 finner man følgende:

1. Nasjonale mål for barn og unges oppvekstmiljø

Viktige nasjonale mål er å:

a. Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

b. Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

I avsnitt 2.3 finner man bl.a. følgende:

c. Kommunene skal sikre at pkt. 4 og 5 i retningslinjene blir ivaretatt og klargjøre hvor i kommunen ansvaret med å følge opp retningslinjene skal ligge.

I avsnitt 2.4 finner man bl.a. følgende:

4. Krav til den kommunale planleggingsprosessen

Kommunen skal:

a. Vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven.

.....

d. Organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.

I avsnitt 2.5 finner man følgende:

5. Krav til fysisk utforming

Følgende skal vies spesiell oppmerksomhet:

a. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

b. I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:

- er store nok og egner seg for lek og opphold

- gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider

- kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

.....

d. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b ovenfor, for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.

Også i Ot.prp. nr. 32 (2007-2008), forarbeidene til plan- og bygningsloven, omtales viktigheten av å ta hensyn til barn i planleggingen. I avsnitt 3.1.7 står det bl.a. følgende:

Dersom det oppstår konflikt om et areal, f.eks. konkurranse mellom parkeringsarealer og grønne uteoppholdsarealer, skal hensynet til barns interesser gå foran andre interesser eller prioriteres høyst.

Etter kommunedirektørens oppfatning er Alt. 1 ikke forenlig med kravene i de rikspolitiske retningslinjene for barn og planlegging. Det er særlig den økte faren for trafikkulykker både i anleggsfasen og etterpå samt forringelse av bo- og oppvekstmiljø som er i strid med disse rikspolitiske retningslinjene. Det vises bl.a. til uttalelsene fra barnas representant i plansaker og fra felles brukerutvalg som delvis er gjengitt ovenfor. Kommunedirektøren viser også til de omfattende protestene som er kommet mot Alt. 1 fra naboer og andre som bor i nærområdet. Kommunedirektøren vurderer det som alvorlig når barnas representant i plansaker, felles brukerutvalg og seksjon vei og utemiljø går mot en reguleringsendring. Dette viser at hensynet til barn og unge ikke er tilstrekkelig ivaretatt i Alt. 1.

23. Behov for anleggsvei direkte til Fv. 44 Jernbaneveien dersom man vedtar Alt. 2?

Som bl.a. Statens vegvesen er inne på i en av sine høringsuttalelser, stilles det spørsmål ved om det er behov for en midlertidig anleggsvei fra byggeplassen til Fv. 44 Jernbaneveien dersom man vedtar Alt. 2 med permanent atkomst via ny avkjørsel fra Vågsgaten. Kommunedirektøren er av den oppfatning at det er berettiget å stille spørsmålet om behovet for en anleggsvei direkte ut på Fv. 44 Jernbaneveien dersom man velger Alt. 2.

Den anleggsveien som Sweco AS foreslår for begge planalternativene i det justerte tilleggsnotatet er ikke vist på noen av plankartene. Det vil medføre at det vil måtte søkes om dispensasjon eller planendring når denne veien skal bygges. For Alt. 1 vil det trolig medføre at planområdet må utvides noe i nord. Som det framgår av uttalelsen fra Statens vegvesen, må også store kjøretøyer komme vinkelrett inn på Jernbaneveien. Det ser ut til at man da kommer svært nær eller inn i regulert bygningskropp for boligblokka.

I referatet fra møtet mellom Sweco AS, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune den 09.03.2023 fremkommer bl.a. følgende:

«Det ble stilt spørsmål ved om permanent løsning for atkomstveg i alternativ 2 kan benyttes i anleggsperioden dersom alternativ 2 blir vedtatt. Utbygger påpekte at dette ikke vil være mulig da man skal senke nivået på dagens terreng i byggeområdet. Tiltakshaver redegjorde for at man ved å etablere regulert permanent veg i alternativ 2 i forkant av utbygging av boligene vil få en uakseptabel høydeforskjell mellom veg og byggeområde som ikke muliggjør å benytte vegen som anleggsvei.»

24. Oppsummering og konklusjon

Det er positivt at en får bygget ut disse to eiendommene som ligger sentralt og en utbygging vil derved i seg selv bidra til å nå målene om fortetting og aktivitet i sentrum. Samtidig må ikke dette skje på en måte slik at det reduserer bokvaliteten og trafikksikkerheten vesentlig for alle de som allerede bor i området. Spesielt ikke når det finns et alternativ som ivaretar begge deler på en god måte og som samtidig bidrar til å nå målene i kommuneplanen. Kommunedirektøren vil henlede oppmerksomheten på det store engasjementet og den store mengden med protester fra beboere på Hafsløya når det gjelder løsningen med adkomst via Humlestadgaten, samtidig som de fleste er positive til byggingen av boligblokken. Plankontoret har ikke fått tilsvarende mengde protester i noen annen plansak de siste 20 årene.

Kommunedirektøren vurderer at Alt. 2 med adkomst via Vågsgaten i hovedsak ivaretar de hensynene som er sentrale når det gjelder denne type reguleringsplaner. En vurderer at en i dette alternativet i hovedsak har funnet en hensiktsmessig avveining mellom fordeler og ulemper og der utbyggingen ivaretar hensynet til omgivelsene, barn og unges oppvekstmiljø, nærmiljøet og trafikksikkerhet.

Kommunedirektøren anbefaler at Alt. 1 ikke vedtas. Begrunnelsen er bl.a. den reduserte trafikksikkerheten og konsekvenser for bomiljøet i området som utbygging etter dette alternativet vil medføre. Det vises til bl.a. kap. 11, 13, 15 og 22 ovenfor i saksforelegget.

Som det framgår av høringsmerknadene samlet og av saksforelegget, synes det kun å være to argumenter som taler for at man skal vedta Alt. 1, nemlig utbyggers utfordringer når det gjelder grunnerv av om lag 250 m² privat eid grunn i starten av Vågsgaten, samt fylkeskommunens bekymring for trafikksituasjonen på Fv. 44 Jernbaneveien dersom trafikken til og fra boligblokka skal gå via Vågsgaten til Jernbaneveien. Alle andre argumenter synes å tale for at man velger Alt. 2.

Kommunedirektøren anbefaler at Alt. 2 blir vedtatt i hovedsak slik plandokumentene nå foreligger, men med justeringer på reguleringsplankartet og i bestemmelsene. Begrunnelsen følger av saksutredningen.

Økonomiske konsekvenser:

Vedtaket i plansaken har ingen økonomiske konsekvenser for Eigersund kommune.

Hvordan bidrar denne saken til å realisere vedtatte mål i kommuneplanen:

Vi skal legge til rette for gode bomiljøer og et bredt spekter av boligtyper.

Vi skal ta utgangspunkt i byen som helhet. Nyetableringer i form av bygg og infrastruktur skal tilføre urbane kvaliteter, ikke utfordre dem.

Vi skal styrke og bygge mer i eksisterende boligområder og tettsteder og ikke legge til rette for «byspredning».

Vi skal fortette og skape gode, trygge byrom for alle.

Vi skal ha gode bomiljøer i hele kommunen.

Ovenstående er sitater fra kommuneplanen. Etter kommunedirektørens vurdering vil flere av de ovenstående punktene passe for begge planalternativene, men for flere av punktene vil Alt. 2, med adkomst via ny vei fra Vågsgaten, være atskillig bedre enn Alt. 1.

Næringsfaglige vurderinger (kommuneplanens mål om økt verdiskapning og flere arbeidsplasser):

Begge planalternativene vil i bygge- og anleggsfasen medføre økt verdiskapning og arbeidsplasser.

Klima- og miljøkonsekvenser:

Det er ikke stor forskjell i klima- og miljøkonsekvensene for de to planalternativene, men Alt. 1 vil medføre noe større behov for kjøring (kjørelengde) sammenlignet med Alt. 2.

Folkehelse:

Planforslagets Alt. 2 med adkomst via Vågsgaten har ingen vesentlige negativ innvirkninger på folkehelsen. Alt. 1 med adkomst via Humlestadgaten vurderes å ha vesentlig negativ innvirkning på folkehelsen jfr. bomiljø, trafiksikkerhet mv.

Universell utforming:

Er ivarettatt gjennom TEK 17. Planforslaget stiller ikke ytterligere krav til universell utforming og tilgjengelig boenhet ut over bygningsteknisk forskrift (TEK17).

Dokumenter vedlagt utsendelsen:

Dokumenter unntatt offentlighet vedlagt utsendelsen (Sendes kun til møtende medlemmer):

Dokumenter vedlagt saken

DokID	Tittel
1082827	Vedlegg 2a Bestemmelser_04.05.2023_alternativ_1 korr.nummerering
1078466	Vedlegg 2a Bestemmelser_04.05.2023_alternativ 2
1078467	Vedlegg 1a Alt1_datert 04.05.2023_VN1
1078468	Vedlegg 1a Alt1_datert 04.05.2023_VN2.pdf (2)
1078469	Vedlegg 1b Alt2_datert 04.05.2023_VN1
1078487	Vedlegg 1b Alt2_datert 04.05.2023_VN2 (4)
1078296	2023-05-04_3320_Planbeskrivelse
1042422	Vedlegg 3 ROS-analyse
1042423	3320_vedlegg 4_støyrapport SINUS
1065362	Skredfarekartlegging, rev. D
1042426	vedlegg 05_tegningsheftet revidert 03.18.2021

1042427	3320_Vedlegg 10 Visualiseringer_19.04.2021
1042428	3320_Trafikkanalyse
1042429	Trafikkanalyse for alternativ 2 – adkomst via Vågsgaten
1042430	vedlegg 12_illustrasjoner kryss Jernbaneveien x Vågsgaten
1042431	Notat om trafikksituasjon og løsninger i forbindelse med bygging av boligblokk på Humlestad
1042432	Vedlegg 2_ Nyskapt trafikk
1079033	Vedlegg 15. Referat fra møte med SVV og RogFk 2023.03.09 (4)
1042490	Tilleggsnotat, oppfølging av vedtak 07.02.222_5.12.2022
1042491	Tilbakemelding på tilleggsnotat detaljreguleringsplan Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572
1042492	Svar på fylkeskommunens innspill av 25.10.2022
1042493	SV: Humlestadgaten
1042494	Svar på plankontorets brev av 01.03.2022
998431	Referat fra møte mellom Sweco AS, tiltakshaver og plankontoret den 17.06.22
1042483	Uttalelse til ny høring - detaljreguleringsplan Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572
1042481	Uttalelse til ny høring - Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042487	Uttalelse til ny høring - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572
1042482	Ber om utsatt høringsfrist til 14.02.22 - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten. gnr. 46 bnr. 572 mfl. Andre gangs behandling
1045705	Uttalelse - ny høring - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl.
1065360	Uttalelse - ny høring - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl.
1042489	Merknader til ny høring - detaljregulering for boligbebyggelse Jernbaneveien 19 m.fl. gnr. 46 bnr. 571 m.fl. - Humlestadgaten
1045706	Høringsuttalelse fra Vei og utemiljø – detaljreguleringsplan Humlestadgaten
1045707	Trafikksikkerhetsanalyse for deler av Hafsøya 13.01.2023 siste versj ME
1042484	Høringsuttalelse fra felles brukerutvalg vedr. ny høring - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl.
1042488	Merknader til ny høring på detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572
1042485	Høringsuttalelse, detaljregulering for boligbebyggelse Jernbaneveien 19 m.fl. gnr. 46 bnr. 571 m.fl. - Humlestadgaten
1082050	Uttalelse - detaljregulering for boligbebyggelse Jernbaneveien 19 m.fl. gnr. 46 bnr. 571 m.fl. - Humlestadgaten
1082051	Uttalelse - Detaljregulering - gnr. 46 bnr. 572 m.fl. - Humlestadgaten - Eigersund kommune - Ny avgrenset høring (1)
1082052	Uttalelse - ny avgrenset høring - detaljregulering boliger Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl. - planID 19460001-01 (1)
1082049	NVEs uttalelse - Ny avgrenset høring - Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten - Gnr. 46 bnr. 572 mfl. (2)
1082054	Bane NORs uttalelse - Ny avgrenset høring - Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl (1)
1082053	Høringsuttalelse fra felles brukerutvalg – ny avgrenset høring Humlestadgaten
1042433	Innspill til detaljreguleringsplan - Humlestadgaten
1042434	Saksframlegg.pdf
1042435	Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl. - Referat fra drøftingsmøte den 12.02.21

1042436	Uttalelse til notat datert 15.04.21
1042437	Trekking av innsigelse - alternativ 2 - detaljreguleringsplan Humlestadgaten
1042438	Eigersund kommune - gnr. 46 bnr. 572 - detaljreguleringsplan - Humlestadgaten - offentlig ettersyn
1042439	Uttalelse - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten - Eigersund
1042440	Svar fra NVE - Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten - gnr. 46 bnr. 572 mfl
1042441	Høringsuttalelse fra felles brukerutvalg - detaljreg. boligbebyggelse Jernbaneveien 19 m.fl. gnr. 46 bnr. 571 m.fl. - Humlestadgaten
1042442	Uttalelse - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042443	Uttalelse fra vei og utemiljø - reguleringsplan for Humlestadgaten
1042444	Uttalelse fra barnas representant i plansaker - reguleringsplan Humlestadgaten
1042445	Innspill til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042446	Reguleringsplan for Humlestadgaten
1042447	Innspill til reguleringsplan - Humlestadgaten
1042448	Uttalelse ang. detaljreguleringsplan Humlestadgaten, gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042449	Innspill til høring
1042450	Høringsuttalelse leilighetsbygg Humlestad
1042451	Høringsuttalelse til reguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042452	Vedrørende detaljregulering for boligbebyggelse Jernbaneveien 19 m.fl. gnr. 46 bnr. 571 m.fl. - Humlestadgaten
1042453	Alternativ 1
1042454	Vedlegg til planen
1042455	Merknader til detaljreg - Humlestadgaten 19102020[2360]
1042456	Uttalelse til planforslag - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m. fl.
1042457	Høringsuttalelse - Detaljreguleringsplan for Humlestadgaten - 18.10.20
1042458	1. Underskrifter
1042459	2. Merkander fra 1. og 2. varsling
1042460	3. Varsel om oppstart 2016 - Eigersund kommune
1042461	4. Historikk fra reguleringsplan Sameiet Feyerbakken (Humlestad)
1042462	5. Kjære politikere - Leserinnlegg 22.09.20
1042463	6. En demokratisk prosess for hvem - Leserinnlegg uke 42 2020
1042464	7. Fortetting for enhver pris - Leserinnlegg
1042465	8. Leserinnlegg 15.02.2020
1042466	9. Leserinnlegg 16.02.2020
1042467	10. Leserinnlegg 01.04.2020
1042468	11. Leserinnlegg 20.06.2020
1042469	12. Leserinnlegg 23.09.2020
1042470	Innspill til detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042471	uttalelse
1042472	Uttalelse - ny avgrenset høring - detaljreguleringsplan for boligbebyggelse gnr. 46 bnr. 571 - Humlestadgaten
1042473	Uttalelse vedr. ny avgrenset høring - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 mfl.
1042474	Uttalelse plan-ID 19460001-01 boliger Humlestadgaten
1042475	Uttalelse detaljreguleringsplan Humlestadgaten gnr. 46 bnr. 572 m.fl.
1042476	Uttalelse detaljreguleringsplan for Humlestadgaten
1042477	Høringsuttalelse fra felles brukerutvalg - detaljreguleringsplan for Humlestadgaten gnr.46 bnr.572 mfl. - ny avgrenset høring
1042478	Vedrørende ny avgrenset høring

