

PLANBESKRIVELSE for Planid: 1968 0003-02

Detaljregulering for Langholmen gnr. 47 bnr. 26 m.fl. - utvikling av industri og havneterminal

Eigersund kommune Datert: 11.11.20




prosjekttil

INNHALDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	4
2	BAKGRUNN.....	4
2.1	Hensikten med planen.....	4
2.2	Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold	4
2.3	Tidligere vedtak i saken.....	4
2.4	Utbyggingsavtaler	4
2.5	Krav om konsekvensutredning	4
3	PLANPROSESSEN.....	4
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram	4
4	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	6
4.1	Overordnede planer	6
4.2	Gjeldende reguleringsplan.....	8
4.3	Tilgrensende planer.....	8
4.4	Temaplaner	9
5	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD.....	10
5.1	Beliggenhet	10
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	10
5.3	Stedets karakter	11
5.4	Landskap	12
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	12
5.6	Naturverdier	12
5.7	Trafikkforhold	13
5.8	Teknisk infrastruktur	13
5.9	Grunnforhold	13
5.10	Støyforhold.....	14
5.11	Næring	15
5.12	Analysen/utredninger	15
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	16
6.1	Planlagt arealbruk	16
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	16
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming av området	21
6.4	Parkering.....	33
6.5	Tilknytting til infrastruktur.....	36
6.6	Trafikkløsning.....	36

6.7	Faresone flomfare H320.....	39
6.8	Miljøoppfølging.....	39
6.9	Universell utforming.....	39
6.10	Kulturminner.....	39
6.11	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	39
6.12	Plan for avfallshenting	39
6.13	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	39
6.14	Rekkefølgebestemmelser.....	40
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET.....	42
7.1	Overordnede planer	42
7.2	Landskap	42
7.3	Stedets karakter og estetikk	42
7.4	Kulturminner og kulturmiljø.....	44
7.5	Forholdet til naturmangfold.....	44
7.6	Trafikkforhold	44
7.7	Støy	45
7.8	Barns interesser	46
7.9	Energibehov – energiforbruk	46
7.10	ROS	46
7.11	Teknisk infrastruktur	47
7.12	Avveining av virkninger	47

1 SAMMENDRAG

Området er i dag regulert til kombinert bebyggelse og anleggsvirksomhet i gjeldende plan. Planen åpner for en bebyggelse langs Gamle Eigerøyveien, bygg A til D. Området skal ligge på kote +2,3 for sikring mot 100 års stormflo. I gjeldende plan ble det tilrettelagt for parkering på taket på bygg A. Langholmen Egersund AS ønsker nå utvidelse av mulighetene for etablering og virksomhet innenfor planområdet, herunder at nye byggesoner opprettes. Samtidig ønsker man at det åpnes for sertifisering/opplæring bl.a. i forbindelse med treningstårn. Treningstårnet vist med T1 i planen, er allerede oppført med høyde ca. 30 meter inne på området i ca. 30 meter avstand fra regulert kaifront. Innenfor område avsatt til offentlig tjenesteyting er det foreslått brannstasjon, og innenfor bygg B - D tillates det nødteater som ambulanse og/eller politi. Det planlegges store åpne volumer i haller for industri/opplæring.

2 BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Området skal benyttes til industri, lager og havnevirksomhet, i tillegg til brannstasjon og mulig etablering av nødteater i del av bygg B - D. Ved å legge til rette for denne typen virksomhet, får man etablert et stort og godt industriområde som gir mulighet for sjøverts trafikk i et skjermet og godt område for havneformål.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

På vegne av Langholmen Egersund AS fremmer Prosjektil Areal AS forslag til detaljregulering for Langholmen gnr. 47 bnr. 26 m.fl. - utvikling av industri og havneterminal.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Det er ikke gjort vedtak i denne saken, men det vises til punkt 4.2 Gjeldende planer.

2.4 Utbyggingsavtaler

Utbyggingsavtale ble vedtatt av kommunestyret 24.09.18. Det må allikevel legges til grunn at ny utbyggingsavtale skal inngås.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Etter en gjennomgang av forskriftenes kriterier, anses det ikke som at aktuell regulering faller innunder krav til konsekvensutredning. Det er gjort en vurdering av dette i vedlagt notat datert 18.10.17, vedlegg 14.

3 PLANPROSESSEN

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

Oppstartsmøte ble holdt 05.09.2017 med Eigersund kommune, Langholmen Egersund AS, Energy Innovation og Prosjektil Areal AS.

Prosjektil Areal AS varslet, på vegne av Langholmen Egersund AS, oppstart av arbeid med regulering av detaljeringsplan for Langholmen.

Den 23.10.17 ble det varslet oppstart av reguleringsarbeid for Langholmen. I varselet ble det ytret ønske om utvidelse av mulighetene for etablering og virksomhet innenfor planområdet, herunder at nye byggeområder opprettes. Gjeldende plan åpnet for bebyggelse A til D langs Gamle Eigerøyveien. Planforslaget som nå fremmes åpner for at disse byggene forblir uendret i forhold til gjeldende plan. Det skal allikevel nevnes at det ble gjort en planendring i april 2019. Bakgrunn for planendringen var at det i forbindelse med opparbeidelse av gang- og sykkelveg ble oppdaget dårlige masser ved sørlig del av planlagt bebyggelse langs Gamle Eigerøyveien. Det kunne føre til at det kunne være risiko for at hele eller deler av Gamle Eigerøyvei må stenges, eller i verste fall kan rase ut, ved gravearbeider for etablering av bygg så tett oppi terreng mot ny gang- og sykkelveg. Planendringen omfattet at byggegrensene ble flyttet ca. 10 meter mot vest i den sørlige delen, og ble godkjent 11.04.19.

Planendringen omfattet justering av byggegrensene. Varsel om planendring ble annonsert på Eigersund kommune sin hjemmeside og i Dalane tidende 23.10.2017, samt ved brev til tilstøtende grunneiere og myndigheter. Fristen for å komme med innspill ble satt til 22.11.2017 og det ble mottatt 5 innspill.

Innkomne merknader

Det kom inn totalt 5 merknader. Alle merknadene er i sin helhet lagt ved planen, vedlegg nummer 8 - 13.

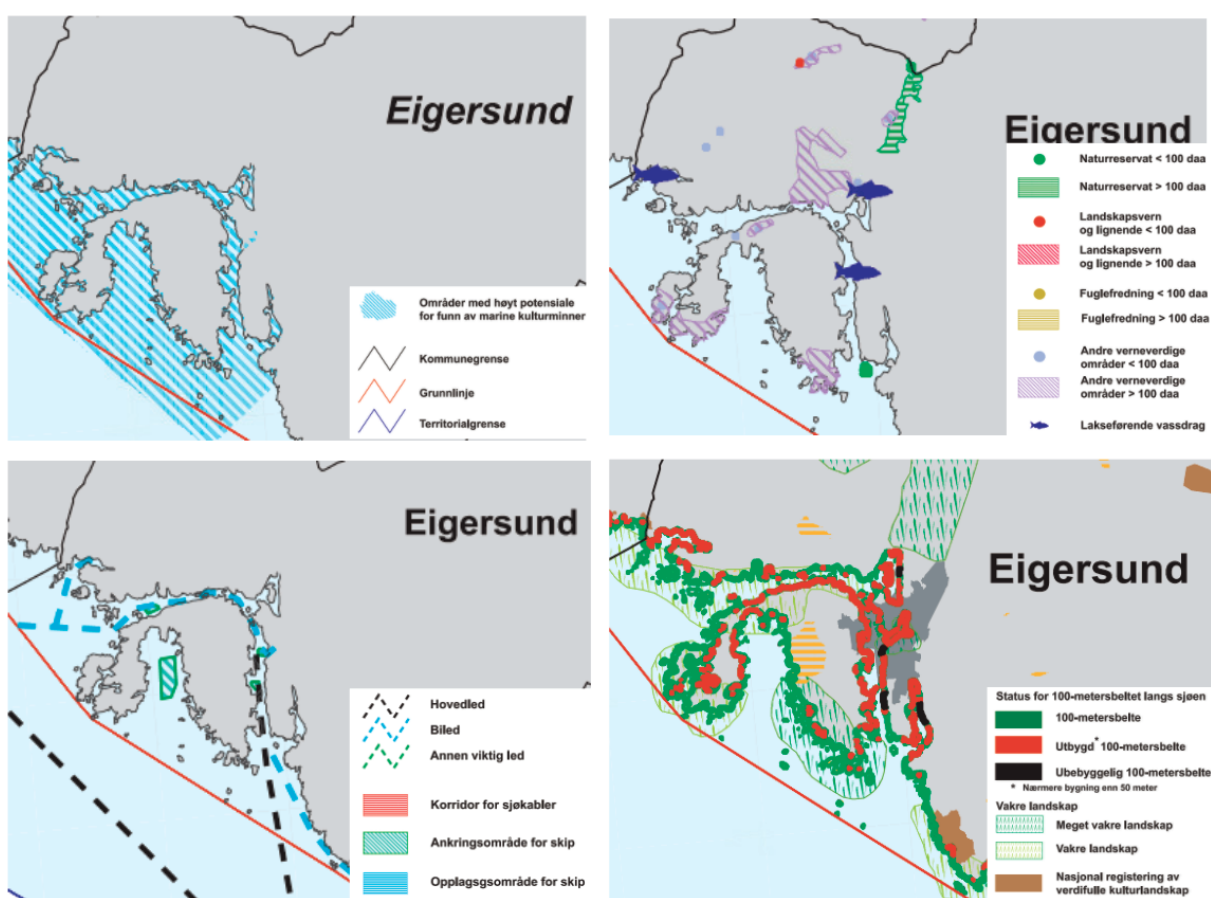
Følgende merknader har kommet inn:

1. Kystverket Vest, 26.10.2017
2. NVE, 08.11.2017
3. Statens Vegvesen, 15.11.2017
4. Ebba Helena Jacobsen, 10.11.2017 eier av gnr. 47 bnr. 63.
5. Terje Aarsland, 22.11.2017

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Overordnede planer

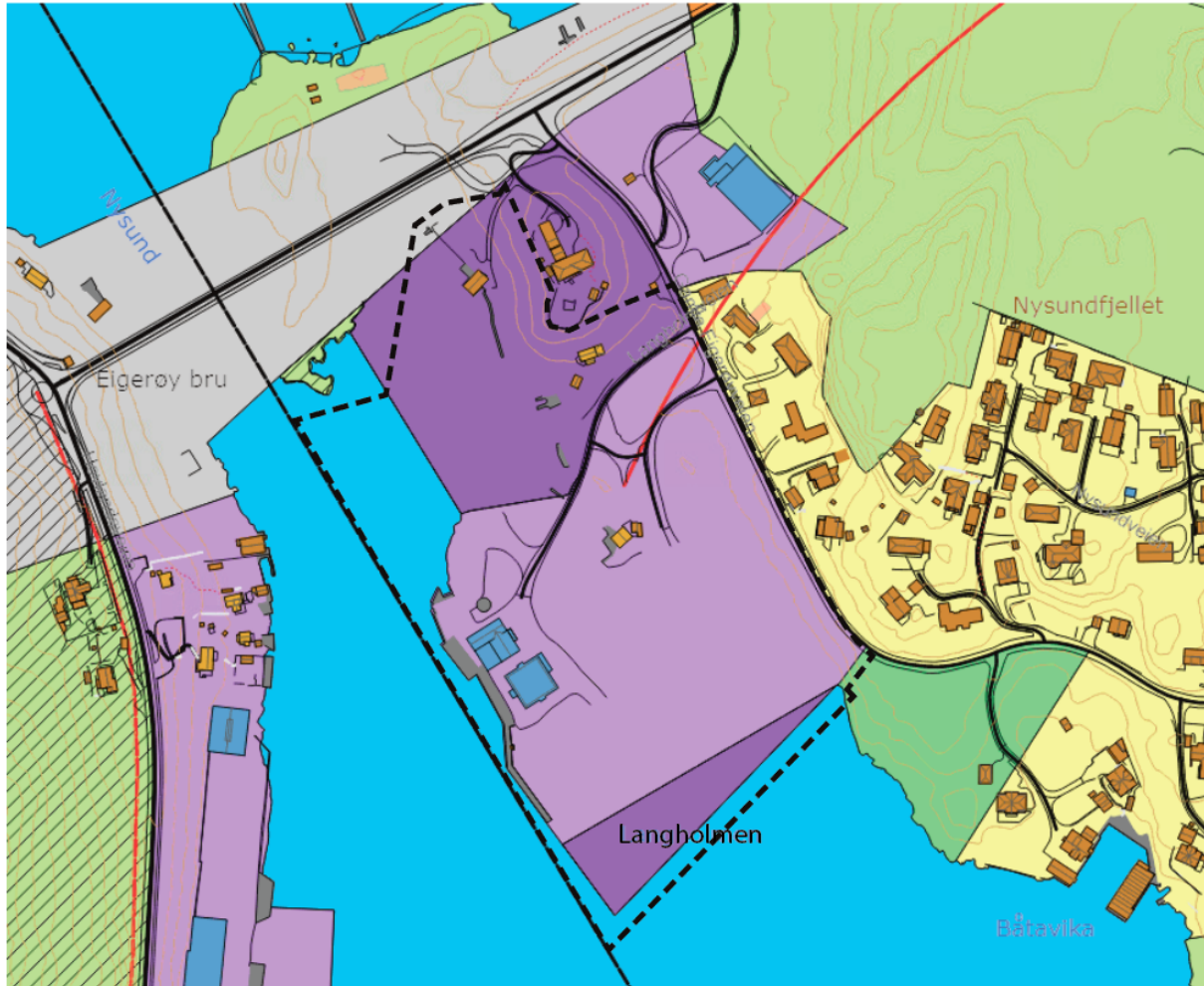
- Nasjonale / Rikspolitiske retningslinjer som er relevant for planarbeidet.
 - Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.
 - Klima- og energiplanlegging
 - Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Fylkeskommunale planer
 - Til enhver tid gjelder fylkesplaner og/ eller fylkesdelplaner for Rogaland.
 - Fylkesdelplan for kystsoner i Rogaland



Figur 1: Temaplaner fra fylkeskommunen

- Kommuneplanens arealdel ev. kommunedelplaner
 - Kommuneplan for Eigersund 2018-2030.

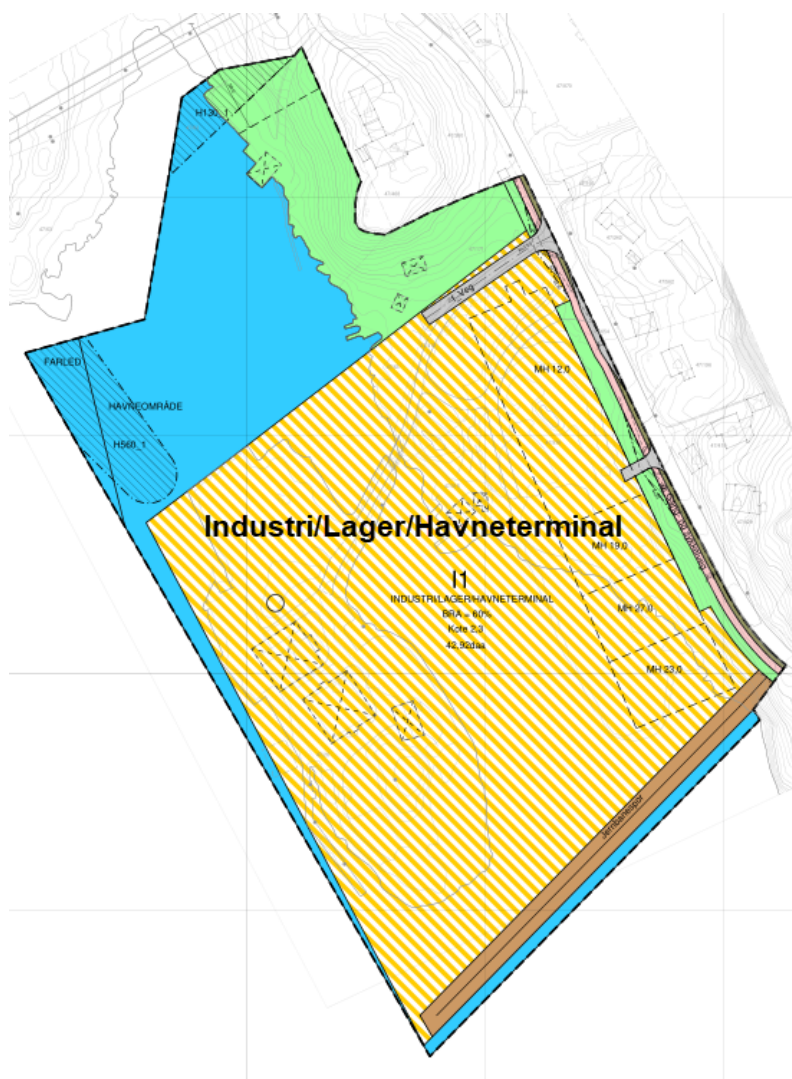
Området ligger innenfor nåværende næringsvirksomhet og fremtidig næringsvirksomhet.



Figur 2: Gjeldende kommuneplan

4.2 Gjeldende reguleringsplan

For området gjelder detaljregulering for Langholmen, vedtatt av kommunestyret i 14.12.2015, sist revidert 11.04.19.

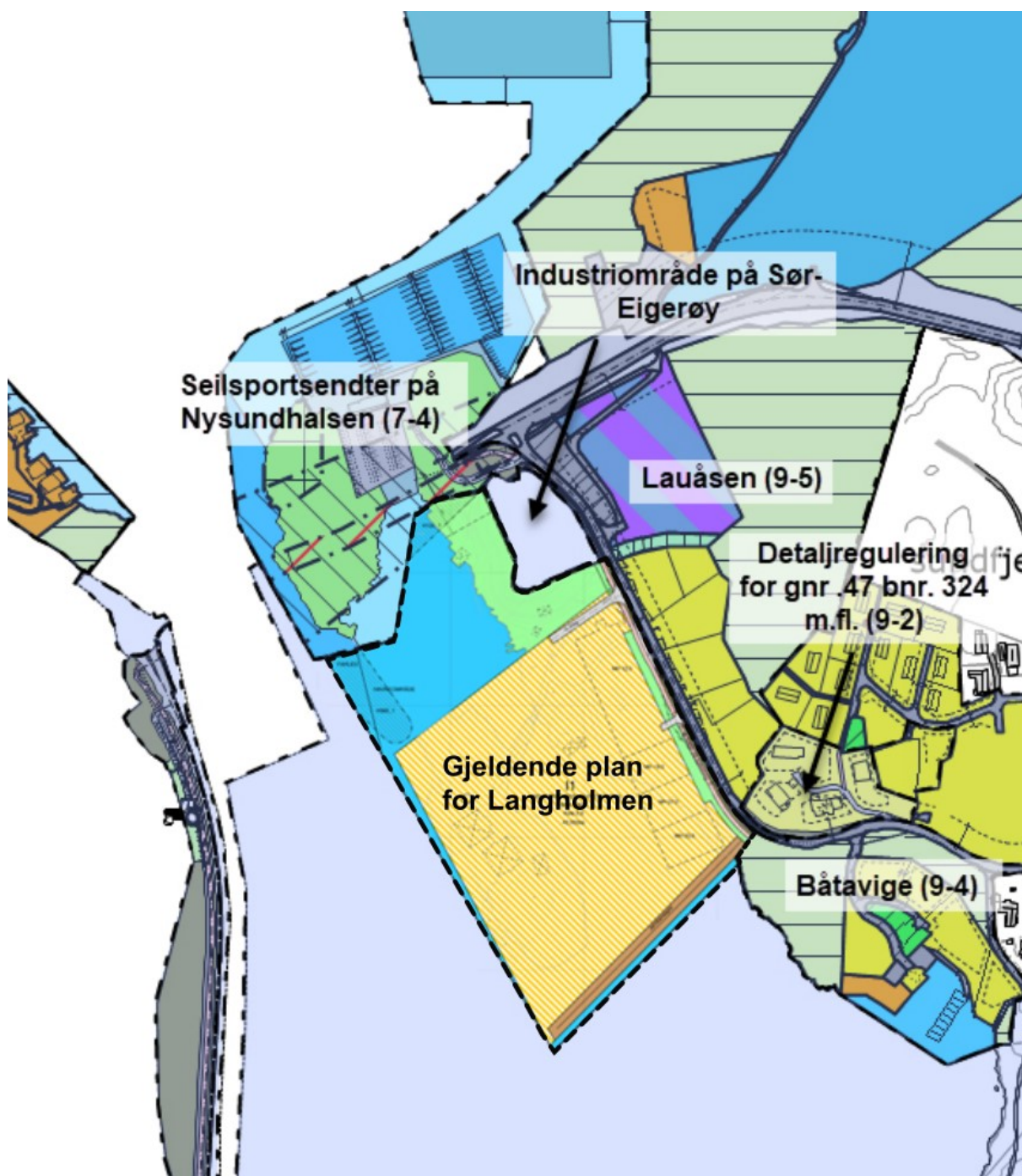


Figur 3: Gjeldende plan

Gjeldende reguleringsplan for området er vist på figur 3, og åpnet for en bebyggelse langs Gamle Eigerøyveien. Planen gir mulighet for om lag 23.000 m² med næringsbygg, kaiareal med tilhørende funksjoner. Det ble lagt opp at det også kan etableres arbeidsplassintensive virksomheter pga. sin nærhet til sentrum. Tillatt utnyttelse i planen er 60 %. I gjeldende plan er det ikke spesifikt med nummerering av bygg, men det ble tilrettelagt for parkering på taket av bygget som i følgende planforslag foreslås som brannstasjon. Adkomsten til parkeringen på taket av dette bygget, ble lagt i direkte tilknytning til Gamle Eigerøyveien. Kote for hele området ligger på 2,3 for sikring mot 100 års stormflo.

4.3 Tilgrensende planer

I nordøst grenser planområdet til Reguleringsplan for Lauåsen med tilstøtende arealer, mens i sørøst grenser det til Reguleringsplan for gnr. 47 bnr. 50/53, Båtavige. For området i nord gjelder detaljreguleringsplan for Seilsportsenter på Nysundhalsen, Egersund seilforening.



Figur 4: Tilgrensende planer

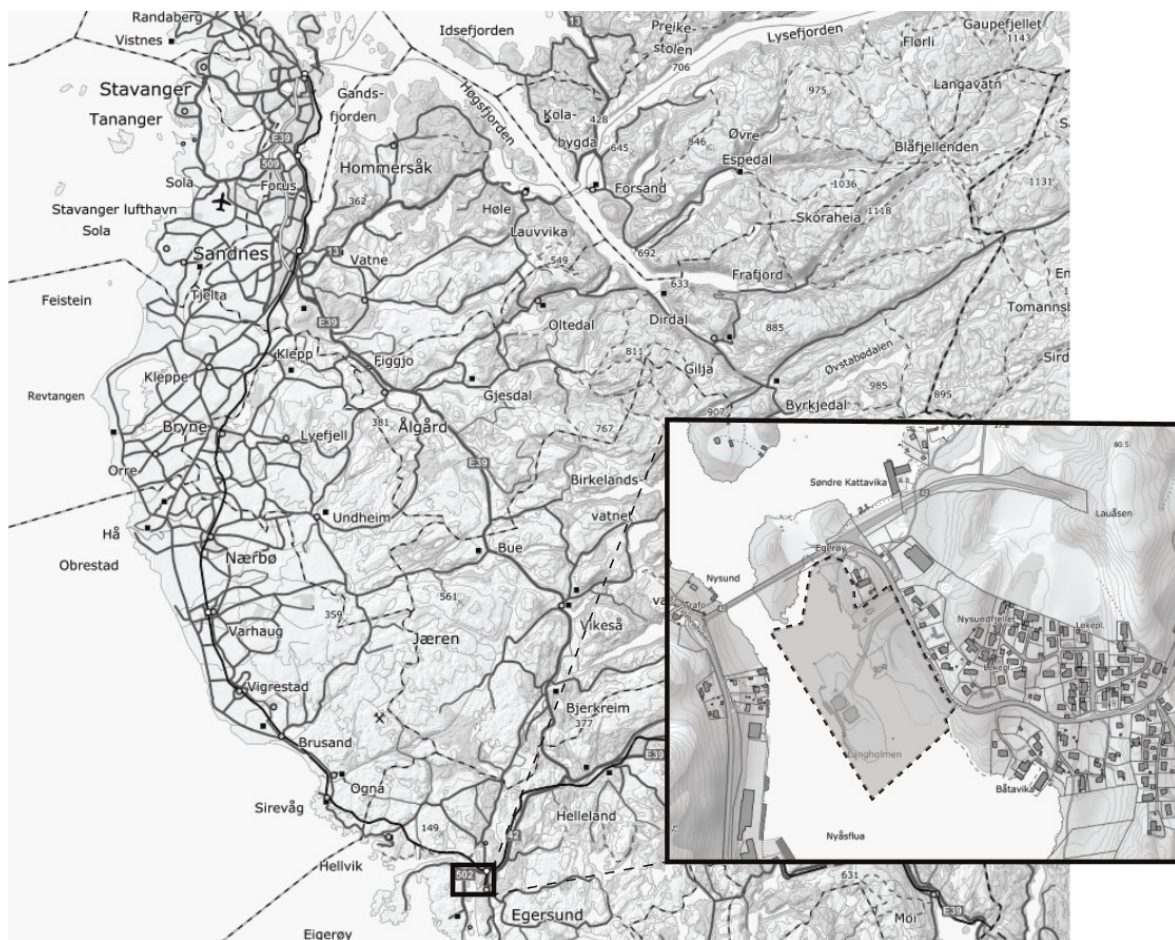
4.4 Temaplaner

Det er ingen temaplaner fra kommunen, men temaplanen for planområdet fra fylkeskommunen er omtalt i punkt 4.1 overordnede planer.

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Planområdet omfatter holmen Langholmen samt del av fastlandet i tilknytning til denne. Egersund sentrum finnes ca. 3 km fra Langholmen. Området avgrenses av Gamle Eigerøyveien nordøst, Eigerøy bro i nord, Nysundet i vest og sør.



Figur 5: Beliggenhet

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er på ca. 67 daa, og omfatter eiendommene gnr. 47 bnr. 26, 63, 171 og del av 260. Området omfatter opprinnelig både en del av fastlandet sør for Eigerøy bru og en holme, Langholmen.

Sjøområdene som opprinnelig var mellom Langholmen og fastlandet, både mot nord og øst, er og var grunne med sjødybder på ca. 2-3 meter. Disse områdene egner seg derfor godt til utfylling som forutsatt i kommuneplanen. Del av området er i dag allerede fylt ut.



Figur 6: Oversikt over område og tilgrensede arealer.

5.3 Stedets karakter

Planområdet består i dag av sjøarealer og industriområde, med fyllinger, tipp, midlertidige og eldre næringsbygg. Planområdet ser i det store og hele uferdig, rotete og noe nedslitt ut. I Temakart for Rogaland er området vist med skog hvor skogboniteten er impediment. Det vil si at markens/skogen ikke er egnet til jord- eller skogproduksjon.



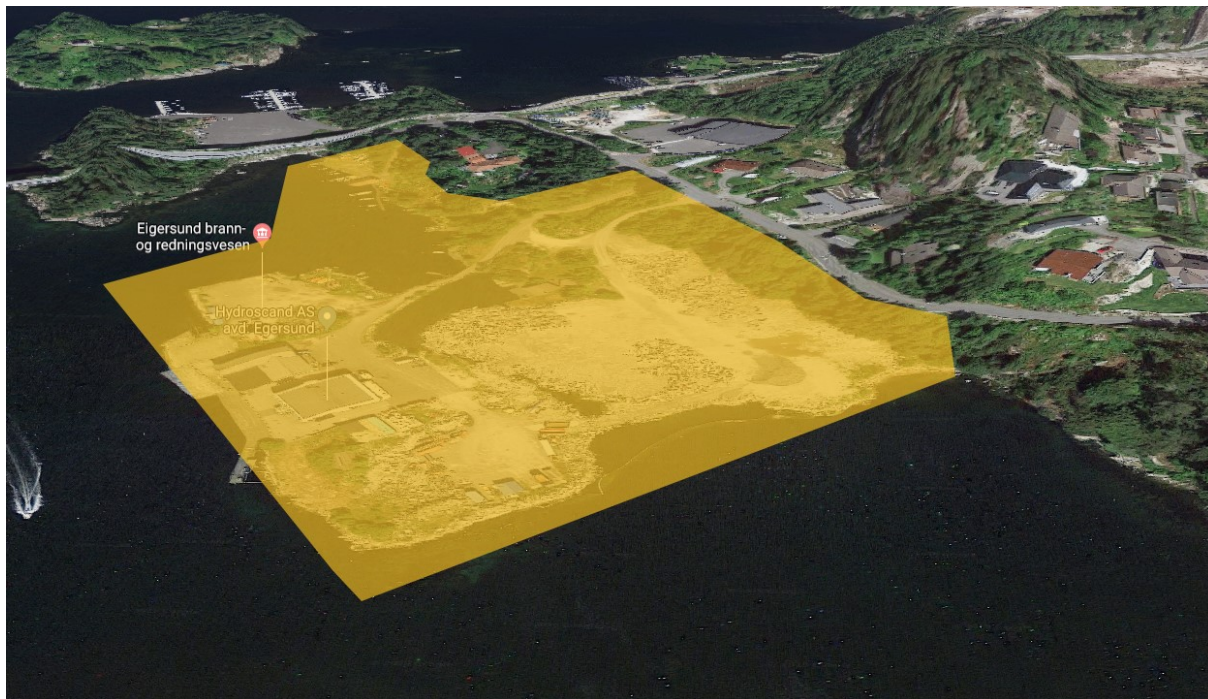
Figur 7: Fugleperspektiv over Langholmen, hentet fra 3D.kommunekart.com

Deler av området benyttes som rekreasjonsområde med to hytter, ett båthus og småbåthavn/båtplasser. På selve Langholmen er det to næringsbygg. Det sto tidligere en oljetank innenfor området. Denne er i dag revet. Deler av området er også utfyllt.

Det er i dag også plassert en midlertidig brannstasjon bestående av brakkerigg og midlertidig vognhall nord på Langholmen.

5.4 Landskap

Området ligger i overgangen mellom et mindre boligområde i øst og Nysundet i vest. Terrenget skråner kraftig mot vest fra høyeste kote 16 og ned til havnivå.



Figur 8: Planområdet illustrert i terrenget

Området er bynært, og har en sammensatt karakter med veksling mellom varierte landformer, skog, bebyggelse, næring og industri. Planområdet benyttes i liten grad til friluftsliv, men her er en småbåthavn og fritidseiendom som vil bli berørt. Det er ellers et seilportsenter like ved, og ferdsel av småbåter i leia like utenfor planområdet og gjennom Nysund. Småbåthavna er vurdert til middels verdi, øvrige friluftsverdier i planområdet og nærmiljø er ellers vurdert til liten verdi. Seilportsenteret og leden er vurdert til stor verdi.

I henhold til metrologisk institutt er det vind fra nordvest som er mest fremtredende for området.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner i planområdet eller nærområdene for øvrig.

5.6 Naturverdier

Miljøstatus.no viser at det, i tilgrensende områder til planområdet, er registrert lyr, vist med oransje punkt. Disse er registrert under kategorien ansvarsarter. Det er også registrert sjøorre, svartand og ærfugl vist med gult punkt.



Figur 9: Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

Det er registret gyteområde for torsk innenfor planområdet, se figur 12 i kap. 5.12. Dette temaet er beskrevet og utredet i konsekvensutredningen utarbeidet i 2014.

5.7 Trafikkforhold

På Eigerøyveien rv. 42 har det vært 2 mindre ulykker i krysset inn til Gamle Eigerøyveien, samt på Gamle Eigerøyveien er det forekommet 2 litt mer alvorlige trafikulykker, en med en mc sykkel og en med en myk trafikant på sykkel. I vegdatabanken (NVDB) er ÅDT for strekningen av rv. 42 oppgitt til 7000.

Fra planområdet til Egersund sentrum er det omtrent 3,0 km. Sørvest for planområdet og sørover er det pr dags dato industriområder. Fra området til togstasjonen er det i underkant av 2 km. Det er en bussholdeplass ved Gamle Eigerøyveien.

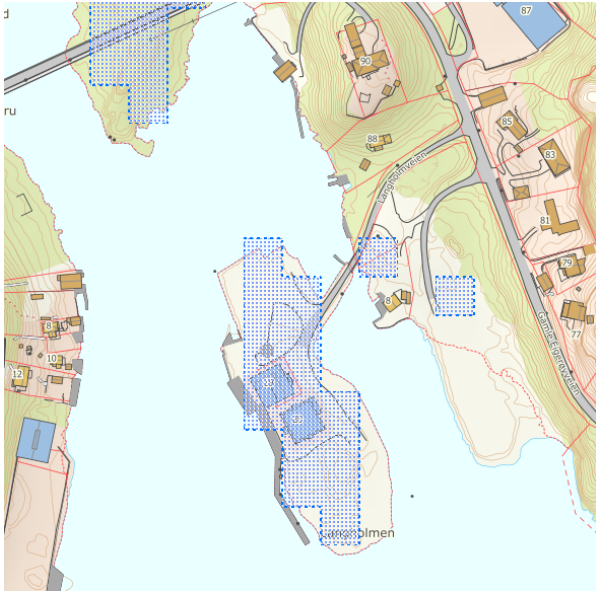
Gamle Eigerøyveien er stengt for gjennomkjøring med unntak av buss og fastboende, samt utrykning og transporter som ikke kommer gjennom tunnelen.

5.8 Teknisk infrastruktur

Offentlig vann og avløp ligger i området. Vannledning er underdimensjonert for fremtidig utbygging av området, og skal etter planen skiftes ut.

5.9 Grunnforhold

Grunnforholdet på eksisterende holme på planområdet består av anortositt, grovkornet, stedvis foliert og resten av planområdet er utfyllt. Planområdet ligger også under marine grensen. Planområdet er innenfor flom aktsomhetsområdet. Det er i dag gjennomført oppfylling på del av området.



Figur 10: Aktsomhetskart

5.10 Støyforhold



Figur 11: Støyforhold

Statens Vegvesen har laget et støysonekart for Eigersund. Planområdet blir ikke berørt av rød eller gul sone, og det er mindre trafikk på vegene inn på planområdet.

5.11 Næring

Det er ingen virksomhet i de faste byggene, men det er en midlertidig brannstasjon og midlertidig brakkerigg og hall for Energy Innovation med opplæring i tilknytning til etablert treningstårn i dag. Det sørligste bygget brukes som brakkerigg for byggearbeidet bygg C og D. 12 mål av området brukes i dag som mellomlagring for vindmølledeleer.

5.12 Analyser/utredninger



Figur 12: Kart fra Notat biologisk Langholmen 24092012

Det refereres til tidligere utredning av planområdet Langholmen. Det er ikke registrert noen sjeldne eller rødlista plantearter, vegetasjon- eller naturtyper innen planområdet. Planområdet er alt i dag så opparbeidet og menneskelig påvirket at potensialet for at det skal finnes anses som svært liten.

Det er derimot registrert gyteområde for torsk som vist på kartutsnittet over. Dette temaet er beskrevet og utredet i konsekvensutredningen utarbeidet i 2014. Avbøtende tiltak er sikret i planforslagets bestemmelser.

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planlagt arealbruk

Planlagt arealbruk innenfor planområdet er industri, lager og havneformål, offentlig tjenesteyting, parkering og annen veggrunn.

6.1.1 Reguleringsformål

AREALOVERSIKT - FORMÅL		
BEBYGGELSE OG ANLEGG	Offentlig eller privat tjenesteyting	4,85 daa
	Energianlegg	0,04 daa
	Bebyggelse og anleggsformål kombinert	26,63 daa
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	Veg	0,11 daa
	Kjøreveg	2,03 daa
	Fortau	0,25 daa
	Gang-/sykkelveg	0,66 daa
	Annen veggrunn – Tekniske anlegg	0,07 daa
	Annen veggrunn - grøntareal	1,79 daa
	Kai	4,60 daa
	Parkering	6,57 daa
GRØNNSTRUKTUR	Grønnstruktur	6,11 daa
BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG	Farled	0,95 daa
	Havneområde i sjø	12,96 daa
TOTALT PLANOMRÅDE		67,70 daa

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Tjenesteyting, o_BOP

Innenfor formålet, o_BOP1, etableres brannstasjon og nødvendig uteareal for øvingsområde, bilvask og andre funksjoner tilhørende brannstasjonen. Formålet tillater også parkeringsplasser for personbil mot bygningsfasade i 2. etasje. Se Figur 16: Utsnittet viser o_BOP1, brannstasjon.

o_BOP tillater naust tilhørende nødetater i området. Se Figur 21.

Energianlegg, BE

I planen åpnes det for at tekniske installasjoner for energiforsyning kan etableres innenfor formål energianlegg. Se kap. 6.3.3.

Bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre hovedformål, I/L/H og I/L/H/U

Innenfor formål I/L/H og I/L/H/U tillates industri, lager, havnevirksomhet samt opplæring/undervisning, samt nødetater. Se mer under kap. 6.3.4, 6.3.5 og 6.3.6.

Veg, o SV1

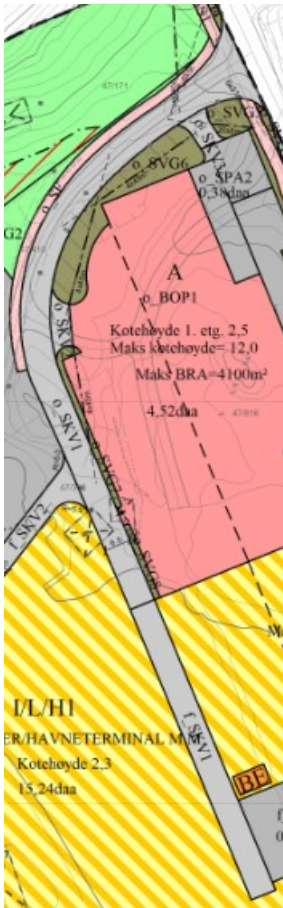
o_SV1 viser busstopp nordøst i planen.



Figur 13: Utsnitt av planen som viser o_SV1

Kjøreveg, f SKV1, o SKV1, o SKV2 og o SKV3

Kjøreveg f_SKV1, o_SVK1, o_SKV2 og o_SKV3 er henholdsvis felles og offentlig adkomstveg for brukere i planområdet med o_SVK3 som adkomst til parkering ved bygg A, og o_SKV2 er avkjørselen til brannstasjonen, o_BOP1.



Figur 14: Regulert adkomstvei - Langholmeneien

Fortau, o SF og f SF

Fortau langs Langholmeneien er offentlig frem til søre del av o_BOP1, og felles siste del av vegen. Se Figur 14.

Gang- og sykkelveg, o SGS1 og o SVS2

Gang- og sykkelvegen er offentlig og strekker seg langs planområdet østside. Denne er pr. dags dato under opparbeidelse. Se også [kap. 6.6.4](#).

Annen veggrunn – teknisk anlegg, f SVT

Formålet annen veggrunn – tekniske anlegg gjelder for støttemur ved parkeringsplass mot skråning i øst, og for rabatt mellom delområdet og delområde B.

Annen veggrunn – grøntareal, o SVG1-8

Formålet annen veggrunn – grøntareal gjelder for rabatter og skråning mellom veger og delområdet. Rabattene skal beplantes med plen og/eller busker og trær. Det tillates etablert snarveg for gående fra bussholdeplass over o_SVG1.

Kai, f SK

Det er satt av et område til kaiareal på Langholmens vest- og sørside. Den vestre siden av det planlagte kaianlegget vil vende mot et smalt parti av den nordlige innseilingen til Egersund, mens sørside vender mot Båtaviga. Det er gode dybdeforhold langs innregulert kaifront. Dette er en endring i forhold til gjeldende plan for området, som skyldes at man ønsker å legge til rette for flere typer havnevirksomhet, samtidig som sørsiden har mest

optimale dybde- og manøvreringsmuligheter. Dette gjør planen mer robust i forhold til mulige fremtidsbehov, som for eksempel havvindindustri. Se også kap. 6.3.7.

Parkering, f SPA1, f SPA3, f SPA4 og o SPA2

Det er satt av egne arealer for parkering innenfor planens begrensning. Se kap. [6.4 Parkering](#).

Grønnstruktur, o G1 og o G2

Grønnstruktur er satt i nord. Denne delen av området er vist i kommuneplanen som næring, men regulert til grønnstruktur i gjeldende plan vedtatt i 2015, sist revidert 2019. Pr. i dag er det noen hytter innenfor dette formålet som omtales som o_G1 i planen.

Farled, o_VF

En liten del av sjøområdet i nordvest er regulert som en farled som forlengelse av tilsvarende formål i naboplanen.



Figur 15: Farled, o_VF

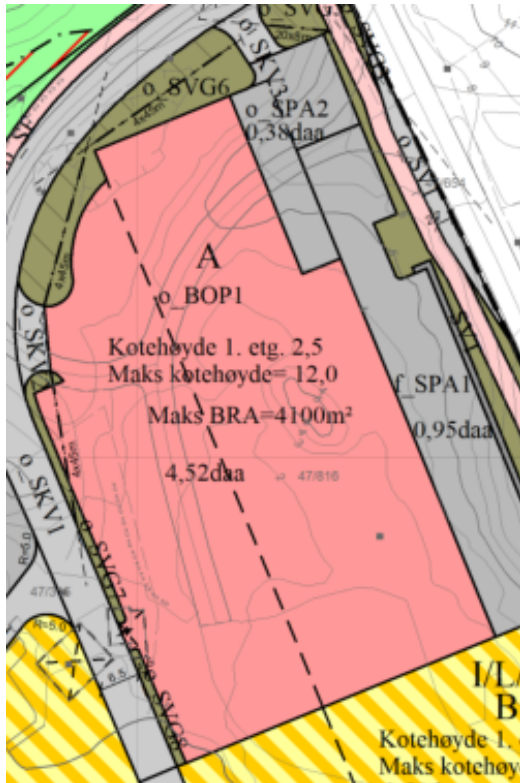
Havneområde i sjø, o_VHS

Sjøområdene langs kaiene er regulert til havneområder, se [kap. 6.3.7](#). Det tillates at Ro-Ro-kai kan etableres i del av havneområdet i sjø i sør, uavhengig eller i tilknytning til, bygg E. Et ro-ro-anlegg (roll-on/roll-off) gir et mer effektivt laste- og lossearbeid på kaien.

Fremtidig bruk av I/L/H/U 1 og hva som planlegges etablert her, er ikke endelig avklart. Virksomheten som skal benytte seg av trening i sjø, skal flytte inn i bygg D vist i planen. Det foreslås derfor at det tillates opplæring/kursvirksomhet/sertifisering innen blant annet sikkerhetstrening og simulering av redning fra sjø innenfor o_VHS2. Tiltak ellers innenfor o_VHS tillates ikke.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming av området

6.3.1 o_BOP1, Bygg A, brannstasjon



Figur 16: Utsnittet viser o_BOP1, brannstasjon

Brannstasjonen planlegges i to etasjer, med utkjøring for brannbil i første etasje, og inngang i andre etasje. Maksimal tillatt kotehøyde er satt til +12,0 i plankartet. Første etasje inneholder vognhaller, garderober, vaskerom, lager og tekniske rom tilhørende brannvesenet og sivilforsvaret. Vognhallene har direkte avkjørsler mot vest og mot nord, se figur 17.

Nord- og vestsiden av brannstasjonen er avsatt til uteareal tilhørende brannstasjonen som brukes til øving, oppstilling av biler og utstyr, bilvask mm.



Figur 17: Situasjonsplan for brannstasjonen.

Både første og andre etasje har mulighet for utvidelse.

Hoveddelen av tomten er, i likhet med resten av planområdet, planlagt på kote +2,3. Gamle Eigerøyveien, som går øst for tomten ligger på kote ca. +7 til ca. +11. Dette medfører en betydelig høydeforskjell mellom uteområdet rundt brannstasjonen og Gamle Eigerøyveien. Dette løses ved å heve terrenget mellom bygningen og veien til kote ca. +7. Øvrig høydeforskjell tas opp i en mur og en skråning med fall 1:2 over muren. Muren vil ha høyde 1 meter lengst nord, og stige til ca. 2,2 meter lengst sør. Fra busslommen og nordover vil parkeringsplassen og gang- og sykkelvegen ligge på omtrent samme nivå.



Figur 18: Illustrasjonen viser et forslag til hvordan området kan se ut. I bakkant av bygg A, kan man se muren langs parkeringsplass.

Nytt terreng på parkeringsplassen vil være på nivå med gulvet i 2. etasje. Brannstasjonen har hovedinngangen fra denne siden inn i 2. etasje. På terrenget mellom bygningen og gang- og sykkelvegen etableres parkeringsplasser.



Figur 19 – Sett fra øst. Illustrasjonen viser et forslag til hvordan området kan se ut.

1. etasje er på nivå med laveste terreng, på kote +2,5. Vestsiden av brannstasjonen vil være en «grovside» der en har utkjøring for utrykningskjøretøy.

På nordsiden av bygningen er det et øvingsområde på ca. 400 m². I tilknytning til øvingsområdet er det planlagt et øvingshus i to etasjer med grunnflate 30 m².



Figur 20 - Sett fra nord-vest. Illustrasjonen viser et forslag til hvordan området kan se ut.

Øvingsområdet

Det er avsatt plass til et utendørs øvingsområde nord for brannstasjonen hvor det kan gjennomføres følgende øvelser:

- Frigjøring i bil, klipping av bilvrak
- Varm røykdykking
- Kjemikalieøvelser/kjemikaliedykking
- Tauredning (TRG) og elveredning
- Skumøvelser
- Jernbaneisolering
- Slangeoppkobling av brannslanger
- Pumpeøvelser

Øvingsområdet vil i snitt være i bruk to ganger i uken. I tillegg vil de bli holdt ekstra øvingsdager ca. en gang i måneden.

Det etableres en brannhydrant på området.

6.3.2 o_BOP2, Båthus

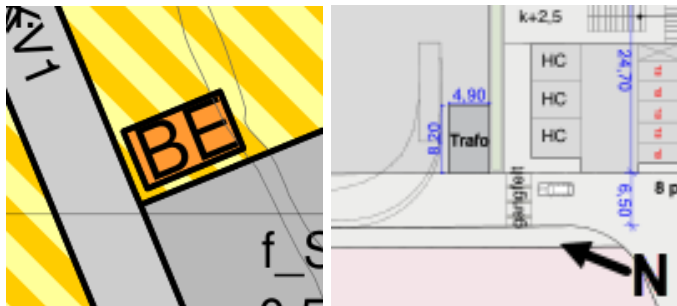
Det etableres tre båthus á 100 m² nord i planområdet. Minst et av båthusene skal huse brannbåt, og et lite lager for beredskapsutstyr. Båten skal plasseres på jigg/dokk.



Figur 21: o_BOP2, naust tilhørende nødetater, henholdsvis vist i plan og som illustrasjon.

6.3.3 BE, Energianlegg

Formål energianlegg er plassert ved bygg C i tilknytning til f_SPA4. Avsatt areal er på ca. 40 m², og stort nok til å romme to trafoer. I tillegg må det avsettes et areal til trafo som forsyner resterende bygg dersom dette anses som nødvendig. Plassering av denne skal avklares ved detaljprosjektering av området, og er avhengig av rekkefølgen av oppføring av resterende bygg. Det er derfor ikke satt av eget område til dette.



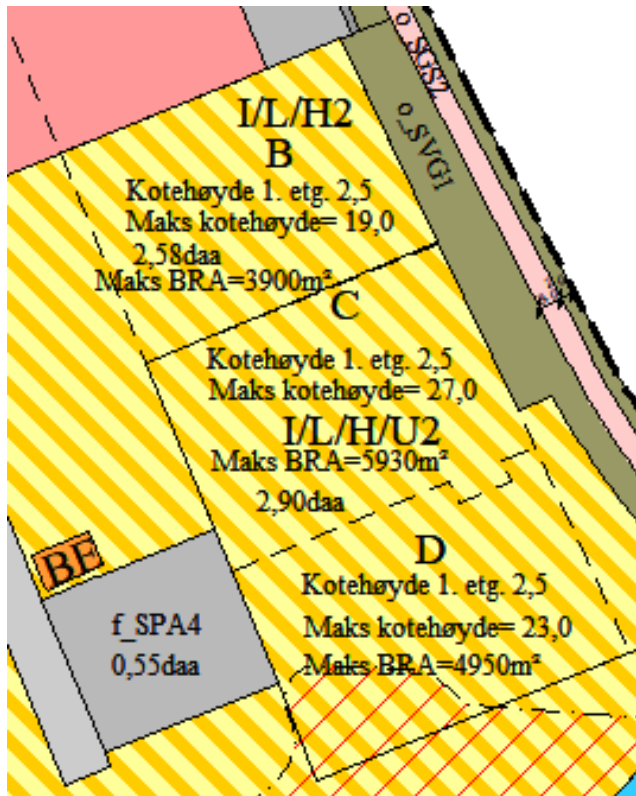
Figur 22: Energianlegg, BE, henholdsvis fra plankart og situasjonsplan

6.3.4 I/L/H2, Bygg B og I/L/H/U2, Bygg C og D

Bygg B, C og D er plassert langs Gamle Eigerøyveien i forlengelsen av bygg for brannstasjon, bygg A. Disse byggene er lagt inn mot stigende terreng. Byggene er planlagt med flatt tak. Maks. tillatt gesimshøyde på de tre byggene varierer fra kote +19,0 til kote +27,0.

I bygg B - D åpnes det for at det kan etableres nødetater som politi og/eller ambulanse. Det tillates at parkering kan etableres i 2. etasje i bygg B som en forlengelse av f_SPA1.

Byggene C og D er pr. dags dato under oppføring i henhold til gjeldende plan. Disse skal bl.a. inneholde kontor og verkstedhall tiltenkt vindturbiner. I tillegg tillates det opplæring/undervisning innen energi, HMS-beredskap etc. BRA for bygg C og D er henholdsvis 5930 m² og 4950 m². For bygg B og C vil tilhørende uteareal knyttes til byggets bruk samt benyttes til manøvreringsareal.



Figur 23: Bygg B, C og D, hvor C og D er under oppføring.

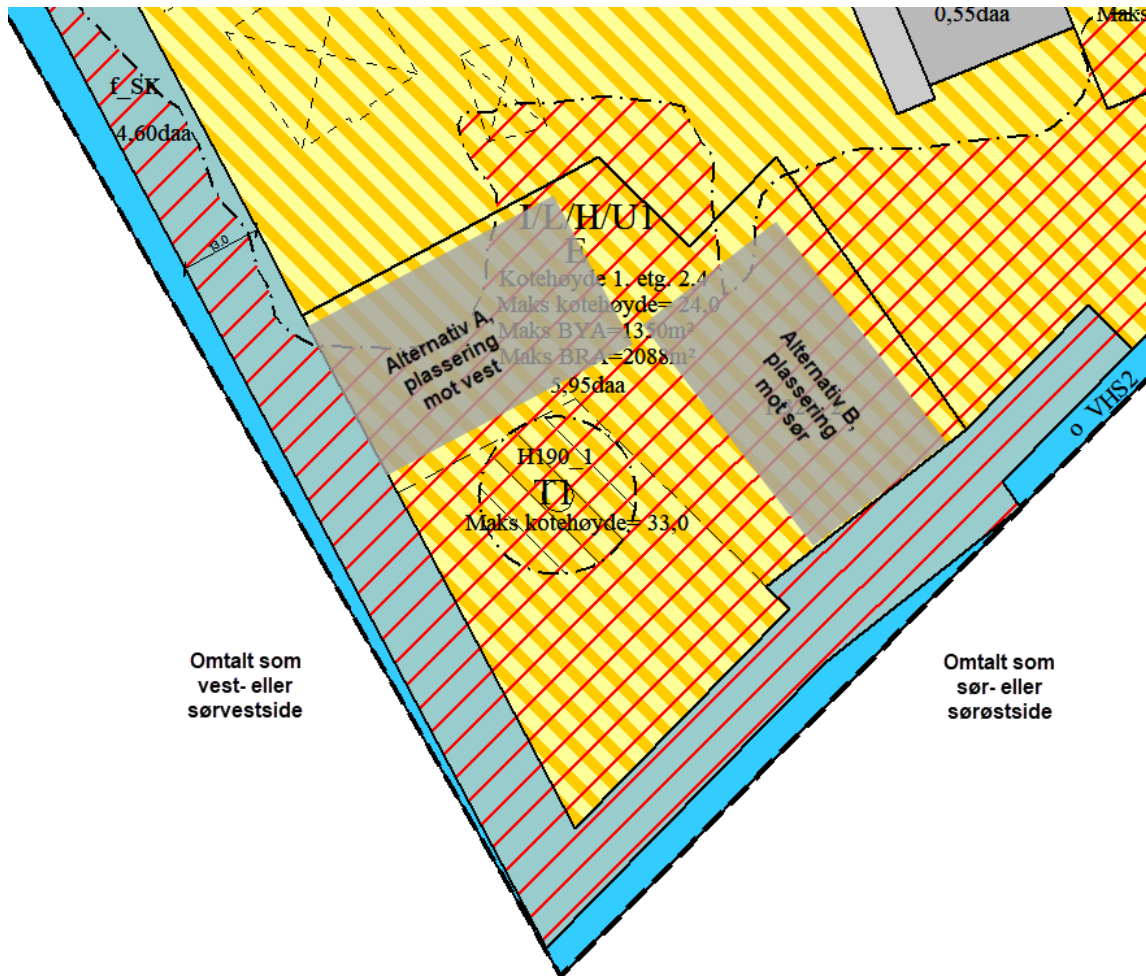


Figur 24: Oversikt over alle bygg, sett fra nord

6.3.5 I/L/H/U1, Bygg E og T1, treningstårn

Den store hallen innenfor byggegrense for bygg E har 3 mulige alternative fremtidige bruksområder, alt etter hvilken etablering Langholmen Egersund får til. Det er som verkstedhall, helikoptertreningshall med basseng eller som verksted/operasjonshall i kombinasjon med ro-ro-operasjoner. For de to første er nok alternativ i vest (alternativ A) å

foretrekke. Som verksted/operasjonshall i kombinasjon med Ro-Ro-operasjoner er alternativ (alternativ B) i sør eneste løsning.



Figur 25: Utsnittet av planen viser byggegrense avsatt til begge alternativene til plassering av bygg E. Flomsone er lagt inn i plankart.

Formålet for bygg E er opplæring/kursvirksomhet som sammenfaller med eksisterende treningstårn. Tidlig i planprosessen var tanken å legge til rette for to bygg, hvorav ett ble planlagt med maks. gesimshøyde kote +27,0, og ett med maks. kote +24,0. Ved bearbeidelse av planen, er det blitt besluttet å foreslå ett bygg innenfor byggegrense for bygg E med gesimshøyde på maks. kote +24,0. Formålet til bygget er sikkerhetstrening og simulering av redning fra sjø med helikopter. Bakgrunnen for byggets høyde er at minste redningshøyde for helikopter må være 10 m over vannspeil og anlegget må være likeverdig dette forholdet. I tillegg skal høyden romme nødvendig bygningsmessig takkonstruksjoner, traverskran med plass til dummyhelikopter og basseng med nødvendig dybde for aktuell trening. Bassengbunn er planlagt på kote +1,3.

Sørsiden av Langholmen er i hovedsak best egnet for maritime operasjoner på grunn av dybde og manøvreringsforhold. Ro-ro-operasjoner (roll-on/roll-off) er utelukkende å foretrekke på sørsiden. Et ro-ro-anlegg gir et mer effektivt laste- og lossearbeid på kaien. Hvis hall skal brukes som verksted/operasjonshall for ro-ro operasjoner, må bygg være plassert i sør i forbindelse med ro-ro kai. Sørsiden er også godt egnet til alongside-operasjoner, men vil da ha begrensning for fartøyer med lengde over 120-130 m. Fartøy over denne størrelsen vil bli stikkende ut i skipslei når de er fortøyd til kai og vil da møte samme utfordringer med strømforholdene. Således er ikke sørsiden egnet for alongside-operasjoner

for fartøy over 130 meter. På vestsiden vil dybdeforholdene legge begrensninger på alongside-operasjoner.

Strømforholdene (2-3 knop) på vestsiden, samt avstand til Eigerøy, gjør at denne ikke er egnet til Ro-Ro-operasjoner.

Med andre ord er sørsiden best egnet for maritime operasjoner med unntak av å gå alongside for skip over 120-130 meter. Således vil det i hovedsak være mest optimalt med plassering av bygg i henhold til alternativ i vest, også omtalt som alternativ A.

Ut fra dette vil det være mest fornuftig å legge inn begge alternativene for å legge til rette for best mulig utnyttelse av planen. Det er knyttet en del usikkerhet omkring hva og hvem en vil få til å etablere seg her. Ved å legge inn begge alternativer i planen, hvor den ene blir eliminert når den andre blir valgt, vil gi en fleksibilitet som vil kunne tjene planen på noe lengre sikt. Da gir planen mulighet for flere typer fremtidig næringsetablering, uten at en behøver å avgrense dette før en har en reel etablering for hånd. Treningsområde i sjø tillates i området tilknyttet I/L/H/U1, bygg E. Det er sikret i bestemmelsene.

Det settes derfor av en byggegrense i planen som sikrer begge alternative plasseringer av bygg E. Byggets størrelse begrenses med maksimal tillatt BYA på 1350 m², og plassering av ett alternativ eliminerer det andre, for å sikre at det ikke bygges fullt ut innfor byggegrense for bygg E. Bygg E tillates utbyggd med maks. 2088 m² BRA.

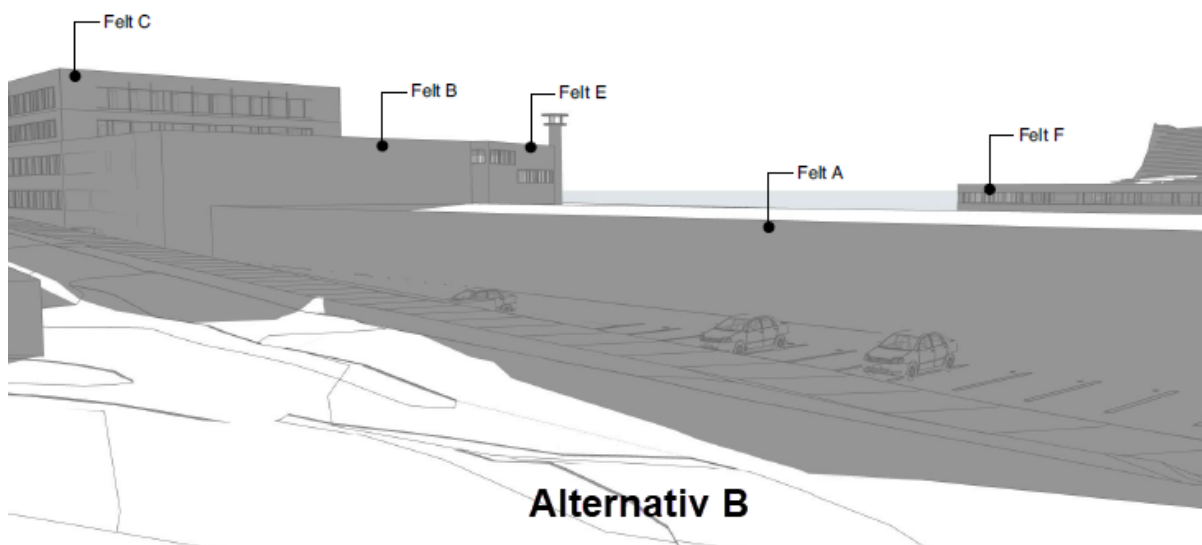
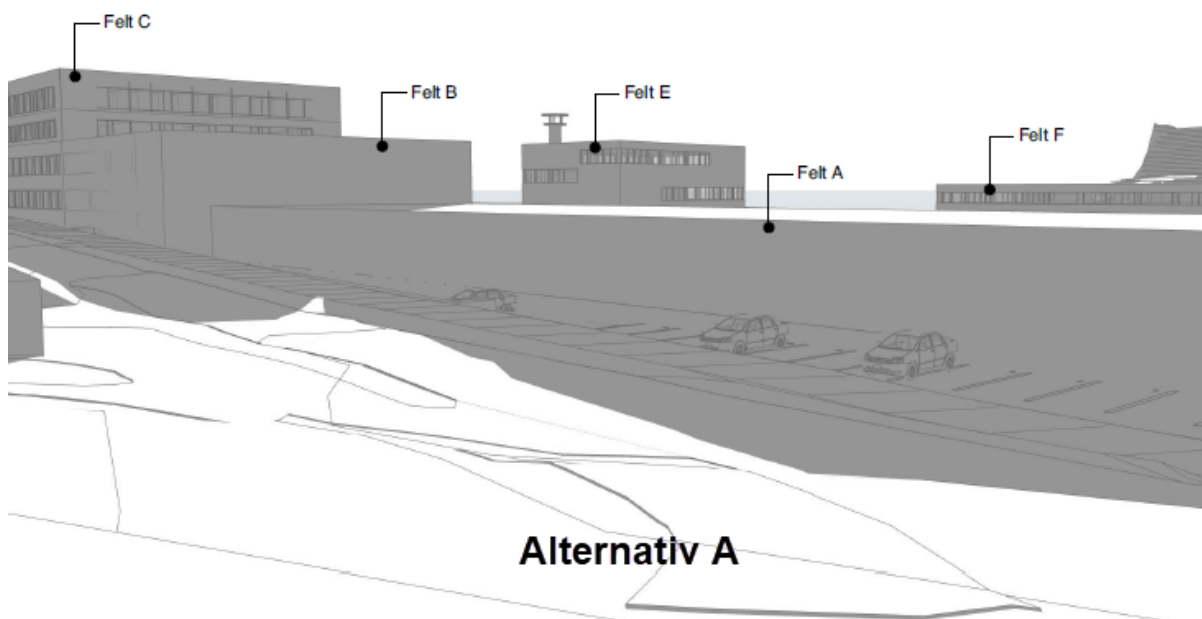


Figur 26: Prosjektet sett fra sør, alternativ A



Figur 27: Prosjektet sett fra sør, alternativ B

Illustrasjonene viser en foreslått utforming, og er ikke bindende. For naboene i øst er det laget illustrasjoner som viser deres utsikt ved utbygging av området. Alle illustrasjonene er lagt ved som vedlegg 15. Under viser én av illustrasjonene sett fra Gamle Eigerøyveien 85.



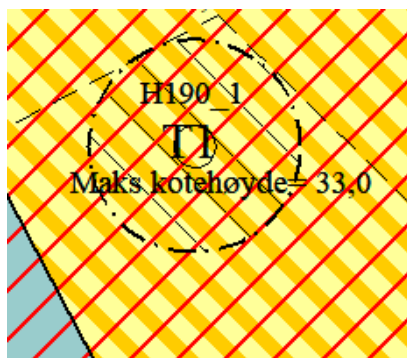
Figur 28: Utsikt fra Gamle Eigerøyveien 85 for henholdsvis alternativ A og alternativ B. Perspektivene viser maks. utnyttelse.

Tårn, T1

I forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsarbeid, ble det ytret ønske om å åpne for to tårn innenfor planområdet. Det er imidlertid besluttet å etablere kun ett tårn innenfor planområdet.

For å tiltrekke seg industri og kompetanse innen feltet fornybar energi, og særlig innen on- og offshore vind, har tiltakshaver Langholmen Egersund AS ønsket å sette opp et treningstårn, T1 på Langholmen. Dette tårnet er allerede oppført, og vil gi mulighet til trening som i hovedsak vil dreie seg om simulering av redningsaksjoner fra vindturbiner, som f.eks.

simulering av brann, og redning av skadet personell. Maksimal tillatt høyde for tårnet er satt til kote +33,0.



Figur 29: Treningstårn, T1

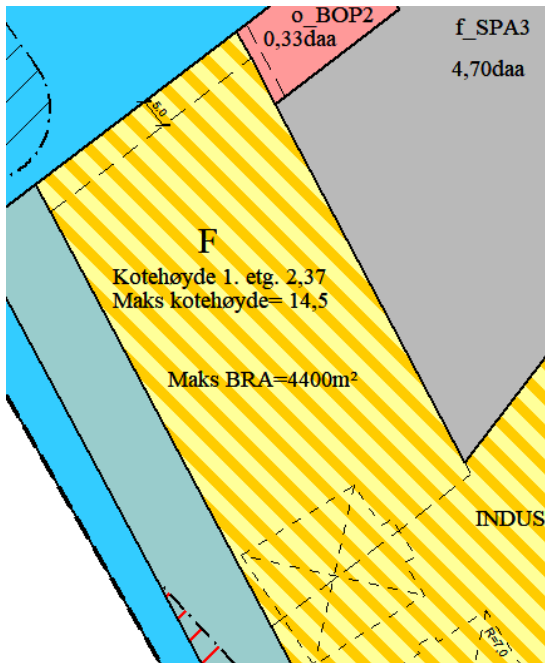
Etablering av treningstårn, T1, på Langholmen har vært første skritt i å ta den fremste posisjonen innen kompetanse, innovasjon og utvikling innen drift, vedlikehold og HMS for on- og offshore vind i Norge. Aktiviteten som skal skje i treningstårnet anses som ikke støyende, eller på noen annen måte skjemmende for omgivelsene.

Det er ønskelig å kunne hente ut synergier på tvers av industribedrifter, utviklingselskap, service- og driftsselskap, trenings- og sertifiseringsaktivitet og forsknings- og utviklingsaktivitet innen dette forretningsområdet.

Det planlegges ikke flere tårn innenfor planområdet.

6.3.6 I/L/H1, Bygg F

Bygg F er vist plassert i nordvestre del av planområdet. Maksimal tillatte høyde for bygg F er kote +14,5. I tidlig fase var det planlagt et bygg F med gesimshøyde maks. kote +12,0. Etter dialog med mulige aktører anses gesimshøyde kote +14,5 som en mer egnet høyde for formål lager med tanke på for eks. pallereoler, etc. Høydeendringen vil også gi større muligheter for bruk innen formål industri og havneterminal, og vil således kunne ivareta formålet bedre i planen. Foreløpig er det uklart hva og hvem som skal inn i dette bygget. Område for bygg F vil derfor ha behov for å ha en fleksibel plan som kan tilpasses kommende aktørers behov innenfor gitte formål. Planlagt maks. BRA for bygg F er i plankartet satt til 4400 m². Hovedintensjonen for bygg F er lager/industri, hvor maks. 25% kan bygges ut med 3 fulle etasjer. Det er tatt utgangspunkt i en grunnflate på ca. 2900 m².



Figur 30: Område for bygg F, utsnitt reguleringsplan



Figur 31: Prosjektet sett fra Eigerøy bru, alternativ A



Figur 32: Prosjektet sett fra Eigerøy bru, alternativ B

6.3.7 o_VHS, Havneområde i sjø

Kailinje for en ro-ro-kai etableres i samsvar med kailinje i reguleringsplan slik at den har en vinkel som vil gi gunstigere manøvreringsrom. Kailinjen for ro-ro rampen bør tilpasses slik at det er mulighet for skipene å komme inn på den mest mulig 90 grader på. Det bør derfor legges inn mulighet for at en slik ro-ro-kai kan etableres på del av sørsiden. Denne bør legges så langt som mulig mot vest på sørsiden, hvor dybdeforholdene er best.



Figur 33: Bildet viser et eksempel på Ro-Ro-kai.

6.3.8 Grad av utnyttning

For bygg A, o_BOP1 er det i planen satt av en maks. utnyttelsesgrad på 4100 m² BRA. Bygg B er angitt med 3900 m², mens bygg C og D er begrenset med henholdsvis 5930 m² og 4940 m².

Bygg E er angitt med maksimal tillatt BYA på 1350 m². Bygg F har en maks. begrensning på 4400 m² BRA, se også [kap. 6.3.6.](#)

6.3.9 Antall arbeidsplasser

Det er vanskelig å stipulere antall arbeidsplasser da det foreløpig er uavklart hvordan arealene vil fordele seg på produksjonslokaler, lager og kontorer, opplæring og tjenesteyting.

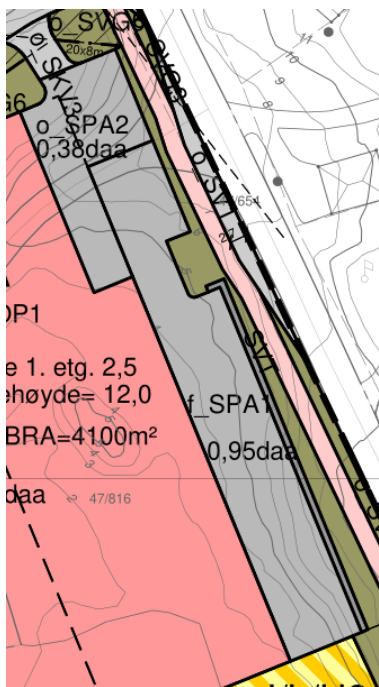
På delområdet, o_BOP1, skal det anlegges en brannstasjon. Her vil det være 31 ansatte, hvorav de fleste jobber både dag, kveld, helg og natt. Det er elleve ansatte på jobb dagtid, og to på nattetid.

6.4 Parkering

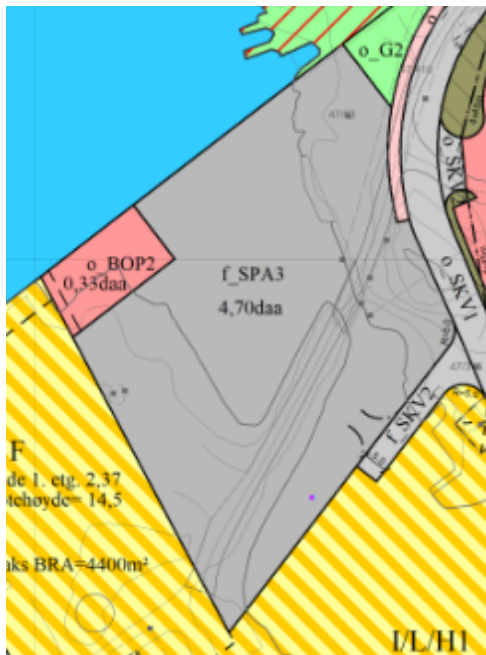
I gjeldende plan ble det lagt opp til parkering på taket av bygg A. Parkering skulle ligget på kotenivå 10,8 med egen adkomst fra Gamle Eigerøyveien. Utenom det skulle parkering for øvrig skje på bakkeplan.

I planforslaget for ny plan vil terrenget i bakkant av brannstasjonen, bygg A, fylles opp til kote +7,0. Området på oppfylt terreng er planlagt med parkeringsplasser. Disse vil være nivå med 2. etasjen i bygget. Brannstasjonen har hovedinngangen fra denne siden inn i 2. etasje. På terrenget mellom bygningen og gang- og sykkelvegen etableres parkeringsplasser.

Det er regulert offentlig parkering med plass til inntil 18 parkeringsplasser. De 18 parkeringsplassene må til enhver tid være reservert for utrykning, og regnes derfor ikke med i parkeringsdekningen. Resten av parkeringsplassene på nivået mellom brannstasjonen og Gamle Eigerøyveien er felles. Det tillates at parkeringsplasser kan etableres innenfor formålet «offentlig tjenesteyting» Parkeringsplassene skal etableres langs fasadeveggen i forbindelse med inngangspartiet.



Figur 34: o_SPA2 og f_SPA1 er parkering bak brannstasjonen



Figur 35: f_SPA3 er felles parkeringsplass for området.

Det etableres også en garasje/carport for tjenestebil i forbindelse med parkeringsplassen i bakkant av brannstasjonen.

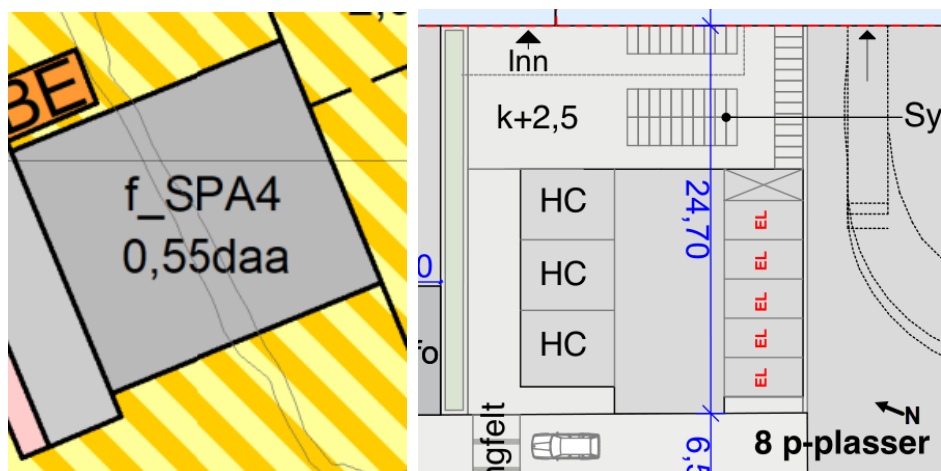
Brannmannskap og sivilforsvaret kan parkere på nedsiden av, og inne på området for, brannstasjon, o_BOP1. Dette er ikke vist med eget formål da det ikke er permanent parkering.

Det ble vurdert å etablere parkering på vestsiden av brannstasjonen da det i utgangspunktet er plass og mulighet, men på grunn av trafiksikkerhet og –avvikling ved utrykning, er forslaget vurdert ikke å være en tilfredsstillende løsning. Det kan imidlertid være mulig for ansatte ved brannstasjonen og sivilforsvaret å sette fra seg kjøretøy her ved større hendelser når det ikke finnes andre ledige parkeringsplasser innenfor planområdet. Andre flater kan også benyttes ved slike hendelser om det er nødvendig.

Sivilforsvaret har opptil 6 øvelser i året. Nødvendig antall parkeringsplasser vil reserveres ved hver øvelse.

For resten av området er det lagt til rette for opp mot 222 parkeringsplasser basert på et maksimumstak på 1 parkeringsplass pr. 100 m² BRA. Det skal etableres minimum 0,5 parkeringsplass og maksimum 1 p-plass pr. 100 m² BRA. Tenkte plan er ikke medregnet.

Parkering i tilknytning til undervisning vil skje på felles parkeringsplass i området, på lik linje med parkering for andre bedrifter. Det må regnes med at en høyere andel kursdeltakere enn faste ansatte i området, kommer med bil. Det legges allikevel til grunn at ikke alle kursdeltakerne kommer samtidig da kurs foregår både på dag- og kveldstid. Maks. parkeringsdekning kan anses som noe høyt basert på arealkrevende formål med forholdsvis få ansatte og lav besøksintensitet. Undervisningsformål vil kunne kreve en høyere dekning. Parkeringsløsningen anses som godt disponert for den variable bruken av området. Det lagt grunn 5-10 parkeringsplasser pr. klasse. Det anslås ca. 15 kursdeltakere pr. klasse. Antall klasserom er 2-3 med mulighet for 4. Det er felles parkeringsplass for besøkende både på f_SPA1 og f_SPA3. f_SPA 4 er tilrettelagt for handicap- og el-bilparkeringsplass.



Figur 36: f_SPA4 er avsatt til HC- og EI-bilparkering, utsnitt henholdsvis fra plan og situasjonsplan

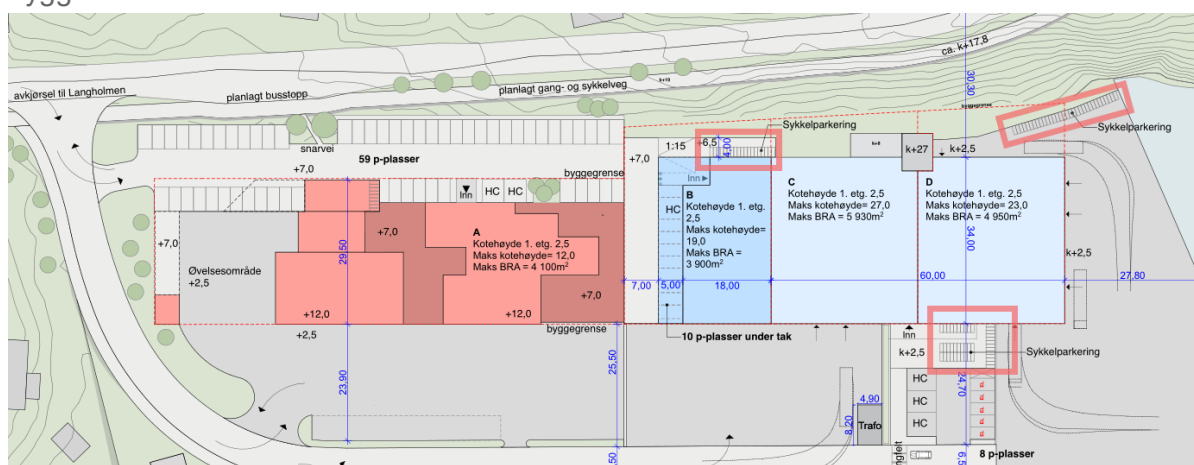
Innenfor området er det flere bygg. Det er stort sett lik bruk og ikke blandede funksjoner. Det gjør at mesteparten av bruken vil foregå på dagtid hverdager. Man må kunne legge til grunn at ikke alle kjører hver dag. Planen omfatter lager- og verkstedbygninger i kombinasjon med kontor. Sammensetningen av dette vil utjevne forskjellen i antall arbeidere for hvert arbeidsfelt slik at man kan ikke har behov for å planlegge antall parkeringsplasser for hvert bygg, men at man kan se på parkering helhetlig.

Brannstasjonen vil være i bruk hele døgnet, men med 11 på dagtid og 2 på nattetid utløser ikke dette behov for parkering utover det som er foreslått avsatt i planen.

Sykkelparkering

Det legges opp til en parkeringsdekning for sykkel på minimum 1 plass pr. 100 m² BRA. Det etableres sykkelparkering med plass til 16 sykler i tilknytning til garasjen/carporten i brannstasjonen. Min. 10 av disse skal være utstyrt med stikkontakt til el-sykkel. Minst 4 av de 10 bør være tilrettelagt for bysykkel. Tenkte plan er ikke i medregnet.

Sykkelparkeringsplassene skal etableres i tilknytning til inngangspartiene. Det er godkjent 114 sykkelparkeringsplasser i byggesaken knyttet til utbygging på felt C og D. 43 plasser av disse er plassert like utenfor hovedinngang mot vest, og resterende er fordelt utover tomten nær bygget.



Figur 37: Utsnitt av situasjonsplan viser hvordan sykkelparkeringsplasser kan plasseres

6.5 Tilknytting til infrastruktur

Det skal etableres søppelkontainere på området. Illustrasjonsplanen som skal foreligge før godkjenning av byggetiltak, skal blant annet vise område for søppelkontainere.

Området skal tilknyttes offentlig vann og avløp. Spillvann må håndteres inne på delområdet for brannstasjonen for å forhindre at kjemikalier fra øvingsområdet og bilvask havner sammen med overvann fra resten av planområdet, som går til sjø. Pumpestasjon tillates innenfor planområdet.

6.6 Trafikkløsning

6.6.1 Kjøreadkomst

Adkomst til området skjer fra Gamle Eigerøyveien.

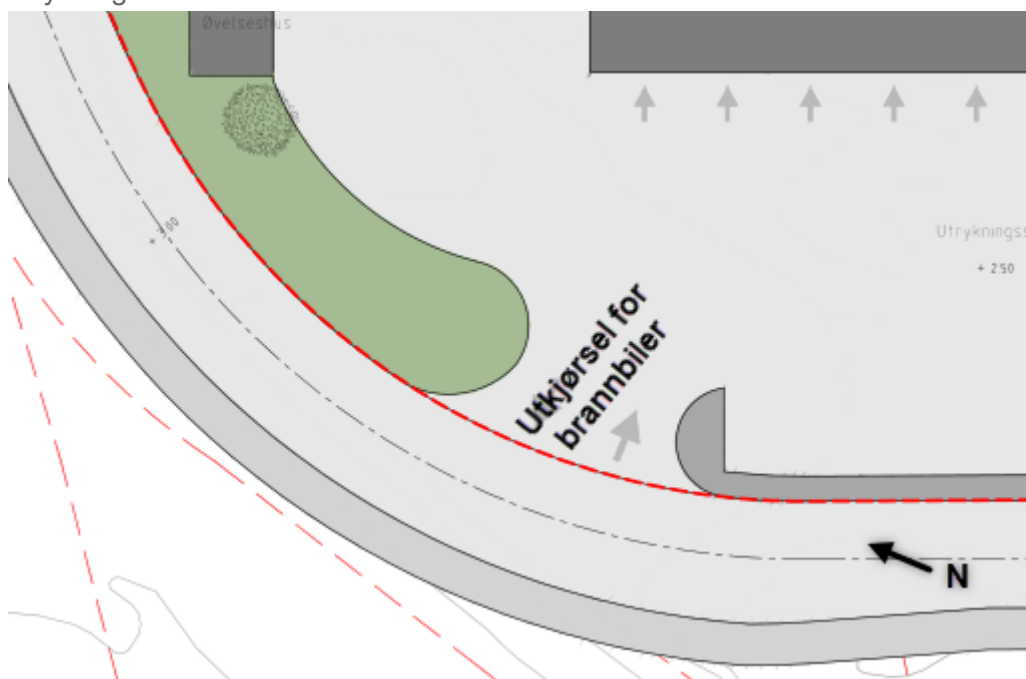
Brannstasjonen har avkjørsel til offentlig vegnett, Langholmveien.

Etablering av ytterligere adkomstveg er utfordrende bl.a. på grunn av terreng. I planen er det sikret overkjørbar annen veggrunn for å minimere faren for sperring av adkomstveg. Det anbefales samtidig å gjøre tiltak som nevnt under [kapittel 6.6.4](#) over for å ivareta sikkerheten på best mulig måte. Eventuell ytterligere adkomst skal vurderes dersom etablering av politistasjon vurderes.

6.6.2 Utforming av veger

Avkjørsel for utrykning er ca. 10 meter bred, dimensjonert for brannbil. I tillegg til avkjørselen vil det også etableres en envegsregulert innkjørsel til brannstasjonområdet fra vest.

Innkjørselen er 4,5 meter bred, og dimensjonert for personbil. Innkjørselen kan benyttes av feierbil på veg inn samtidig med utrykning, og brannmannskap i personbil som ankommer for utrykning.



Figur 38: Utsnittet viser utkjørsel for brannbiler.

Avkjørsel til parkeringsplass på østsiden av brannstasjonen er 5,5 meter bred, og dimensjonert for personbil.

Alle trafikkarealer planlegges i henhold til «Vegnorm for Sør-Rogaland» og Statens vegvesens håndbok N100.



Figur 39: Utsnitt som viser adkomstforhold

Adkomstvegen reguleres med 6,5 meters bredde med tilhørende nødvendige breddeutvidelser. Vegen har en 3% stigning ca. 30 m i starten der den er tilknyttet eksisterende veg for å sikre at vogntog vil kunne ha mulighet til å stoppe opp og starte uten at det vil bli for bratt. Videre får vegen nedover bakken en maks. stigning på omtrent 7,7% som vil være det bratteste før den flater mer ut med 4% og 3% mot slutten.

Plankartet er ikke vist med veg inne på området vist som industri/lager/havneterminal da det kan begrense havneområdets bruk. Det er derimot foreslått i bestemmelsene at interne veger skal sikres ved detaljprosjektering.

6.6.3 Tilgjengelighet for gående og syklende

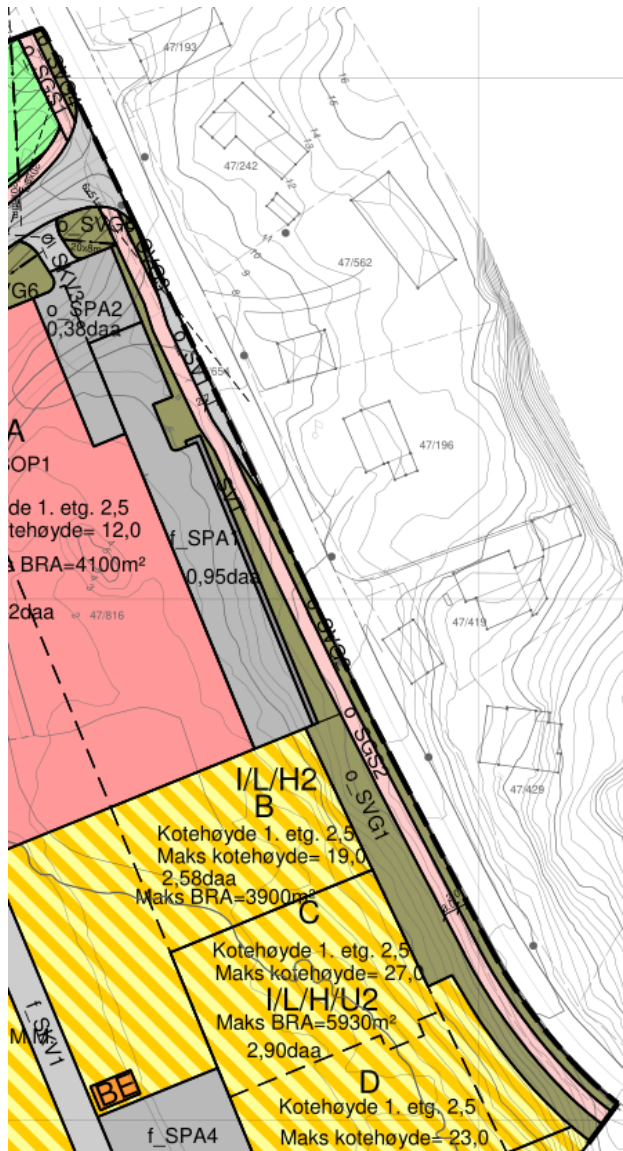
Det tillates å etablere en forbindelse mellom gang- og sykkelvegen langs gamle Eigerøyveien og bygg A, brannstasjonen. Forbindelsen vil knyttes til parkeringsplassen på nivå med 2. etasje i brannstasjonen, og vil hovedsakelig være til bruk for fotgjengere. Denne er ikke universelt utformet da forholdene på stedet utfordrer dette.

Langs nord- og vestsiden av Langholmenveien er det regulert inn et fortau. Fortauet er plassert på den siden for å unngå konflikter mellom gående og kjøretøy under utrykning. I gjeldende plan var adkomstvegen uten tilknyttet fortau. Fortauet som er regulert i planforslaget følger vegen, og har en stigning på maks. 7,7%. Utenfor sentrumsområder er

kravet til universell utforming 1:12, som tilsvarer 8,3%. Kravet til universell utforming på fortauet er derfor opprettholdt.

6.6.4 Gang- og sykkelveg

I den gjeldende planen for Langholmen ble det satt rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg samt kryss ved rv. 421 skulle være ferdig opparbeidet i henhold til godkjente planer før byggetillatelse kan gis. Det skulle også etableres vegbelysning langs Gamle Eigerøyveien i tilknytning til gang- og sykkelvegen. Arbeid med gang- og sykkelveg og tilhørende belysning pågår pr. dags dato, og vil være ferdig før planforslaget vedtas. Rekkefølgekravene videreføres derfor ikke i dette forslaget.

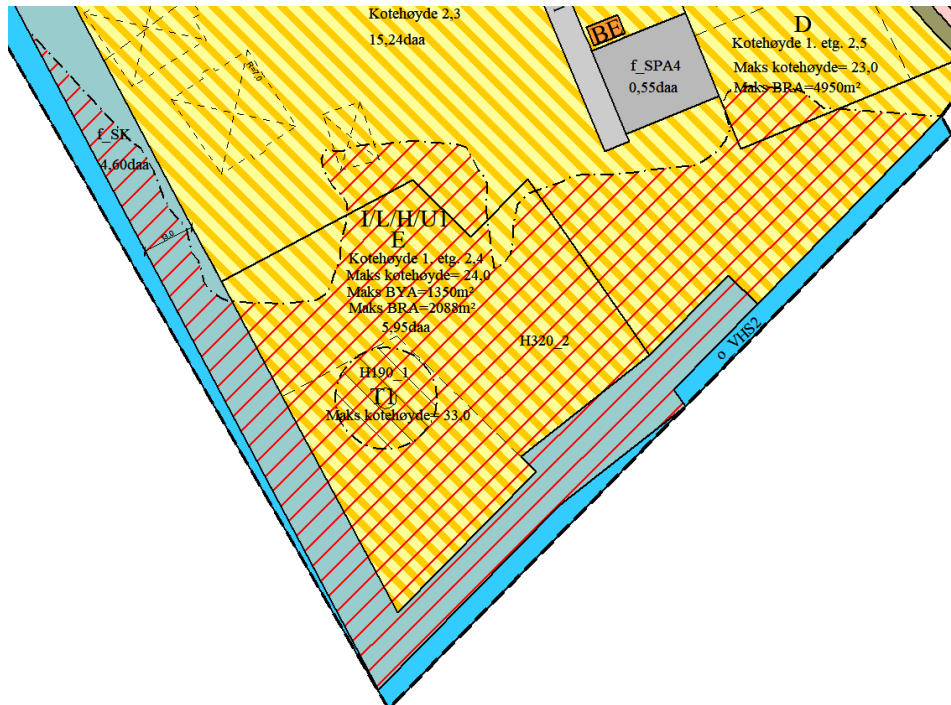


Figur 40: Utsnittet viser gang- og sykkelveg langs Gamle Eigerøyveien

Belysning langs G/S-veg skal være opparbeidet av Dalane Energi og ferdigstilt i henhold til deres retningslinjer og føringer. Ytterligere tiltak knyttet til gatebelysning anses ikke som nødvendig. Det sikres imidlertid i rekkefølgebestemmelsene at romlefelt og varselskilt med lys skal etableres før brannstasjonen kan tas i bruk.

6.7 Faresone flomfare H320

Stormflo og bølgeopp skyling er lagt til grunn for faresone flom i plankartet. Faresonen defineres som den delen av planområdet som eventuelt blir utsatt for bølgeopp skyling med 1000 års gjentaksintervall. Modellering av bølgeopp skyling følger som vedlegg 04a.



Figur 41: Utsnittet viser flomsonen

Topp gulv i bygg E legges på minimum kote +2,4 for å få sikker høyde på bygg med tanke på bølgeopp skyling og stormflo. Dette er tatt inn i plankart og bestemmelse.

6.8 Miljøoppfølging

Det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan for anleggsperioden. Det er sikret i bestemmelsene.

6.9 Universell utforming

Bygninger og tilhørende utearealer utformes i henhold til krav om universell utforming. Dette er også sikret i planbestemmelsene og TEK17.

6.10 Kulturminner

Det er ingen registreringer av kulturminner i området.

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

Området skal knyttes til offentlig vann og avløp. Det pågår pr. dags dato arbeid med projektering av VA-ledningsnett.

6.12 Plan for avfallshenting

Renovasjon løses for hvert delområde. Søppelkontainer skal benyttes.

6.13 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Avbøtende tiltak:

- Avbøtende tiltak for å unngå forurensing til sjø er å sikre at alt spillvann fra aktiviteter ved brannstasjonen håndteres på egen tomt, og ledes til offentlig nett.
- Tiltak som kan gjøres for å holde skadene nede for gyteområde for torsk er å vurdere siltgardin ved utfylling i sjø, og at området som er vist som gyteområde ikke skal utfylles. Utfylling i sjø skal ikke gjennomføres i gyteperioden for torsk.
- I anleggsfasen vil prosjektet kunne ha negative konsekvenser mtp. trafiksikkerheten. For å redusere sannsynligheten for trafikkulykker ved anleggsgjennomføring, anbefales det å sikre at gående og syklende trygt kan passere området uten for stor risiko. Aktuelle tiltak kan blant annet være skilting, gjerde, infotavle.
- Avbøtende tiltak er å sikre mulighet for brannbil for å kjøre utenom vegen for eksempel over fortau eller over grønn rabatt langs vegen. Det må sørges for en avtale med vegeier som sikrer tilfredsstillende vintervedlikehold. Det er viktig å sikre tilfredsstillende vintervedlikehold på vegen.
- Flomhendelse vil ikke føre til oppstuvning av vann, men renne vekk pga. beliggenhet og dekke, vil kun vare i korte perioder og påvirker kun to bygg som ikke er for varig opphold. Kjøretøy som står ute, kan flyttes. Topp gulv i bygg E legges til kote +2,4, og sikres i plan og bestemmelser.
- I forbindelse med ulykke ved på- og avkjørsel, skal det sikres romlefelt og varselskilt med lys langs G/S-veg.
- Terror/sabotasje. Ved etablering av politistasjon, skal det vurderes ytterligere adkomst til området.

6.14 Rekkefølgebestemmelser

Det er foreslått rekkefølgekrav i bestemmelsene:

§3. Rekkefølgebestemmelser

- 3.1 Endring av navigasjonsveiledningen i området må avklares med Kystverket før utbygging som kan påvirke disse.
- 3.2 o_SKV1, o_SKV2, o_SKV3, o_SF, f_SPA1 og o_SPA 2 skal være ferdig opparbeidet og i nødvendig grad godkjent av kommunen før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest til bygg i o_BOP1. Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for bygninger på andre deler av planområdet må o_SKV1, f_SKV 1, og nødvendig antall parkeringsplasser inkl. f_SKV2 være ferdig opparbeidet og i nødvendig grad godkjent av kommunen.
- 3.3 Fortau, o_SF, skal være ferdig opparbeidet før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for bygg innen o_BOP1.
- 3.4 Etappeplan for utfylling skal være godkjent av aktuelle offentlige myndigheter før utfylling igangsettes.
- 3.5 Før utfylling eller tiltak, må det utarbeides en utfyllende miljøteknisk grunnundersøkelse med tiltaksplan, også for å finne avgrensninger for hva som er forurensede masser.
- 3.6 Det må gjøres en nærmere vurdering/beregning av hva utfyllingen i området vil kunne ha av betydning for strømhastighet og manøvrering før det gis byggetillatelse i området.
- 3.7 Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for bebyggelse innenfor planområdet, skal gang- og sykkelveg fra gang- og sykkelveg langs rv.421 fram til og langs industriområdet langs Gamle Egerøyveien være opparbeidet og godkjent av kommunen. Det skal etableres vegbelysning langs Gamle Egerøyveien samtidig med gang- og sykkelvegen.
- 3.8 Kryss med rv.421 med tilhørende gang- og sykkelveg skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjente planer og kontrollert/godkjent av Statens vegvesen før byggetillatelse innenfor planområdet blir gitt.
- 3.9 Før bygg innenfor BOB1 kan tas i bruk, skal romlefelt på, og varslingsskilt med lys langs o_SGS1 og o_SGS2, være etablert.

7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer

Gjeldende reguleringsplan er fra 2015, sist revidert våren 2019, men området har vært regulert til industri siden 60-tallet. I kommuneplan for Eigersund kommune er området disponert til næringsvirksomhet.

Formålene som er benyttet i planen anses å være i tråd med overordnet formål «næringsvirksomhet» i kommuneplanen.

7.2 Landskap

Landskapet vil endre karakter ved at Langholmen og arealene på land vil bli nedsprenget til kote +1,8, og fylles opp til +2,3 samtidig med at mellomliggende sjøområde fylles igjen. Fjellskjæringen mot øst vil bli dekket med bebyggelse og blir lite synlig.

Tomten består i dag av stein og grus i skrånende terreng. Utbyggingen av brannstasjonen vil terrassere terrenget i et nivå på kote +7 og et nivå på kote +2,3. Brannstasjonen vil bygges inn i terrenget, og deler av takflaten over 1. etasje vil ha samme nivå som det øverste terrengnivået. På denne måten vil bygget integreres godt i terrenget, og bygningen vil fremstå som lite dominerende sett fra øst. De høyeste delene av bygningen vil ha høyde kote +12,0, som er bare 5 meter over høyeste terreng.

Området rundt brannstasjonen vil primært bestå av asfalt, og kan fremstå som grå. Flaten brytes imidlertid opp med grønne rabatter. Alt overvann fra aktiviteter ved brannstasjonen håndteres på egen tomt.

Resten av planområdet skal ha permeabelt industridekke for å kunne operere tunge laster og kjøretøy, samt effektiv håndtering av overvann.

Etter en eventuell utbygging vil området bli mer strukturert og ryddet.

7.3 Stedets karakter og estetikk

I dag er området dominert av byggevirksomhet og anleggsarbeid. Området består for det meste av stein og grus, samt noen bygg. En utbygging vil bidra til å rydde opp i den manglende strukturen på området i dag.

I gjeldende plan ble det regulert inn bygg kun langs Gamle Eigerøyveien, mens det i aktuelt planforslag foreslås bygg langs kanten i vest i tillegg.

Ved varsling av planoppstart ble ytret ønske om å opprette nye byggesoner på Langholmen. Det lå inne som et tidligere forslag å legge til rette for tre bygg langs Langholmens vestsida i tillegg til tårnet, T1. Ett i nordvestre del, bygg F, som fremdeles ligger inne i planforslaget, og to langs vestsida i tilknytning til tårn T1. Ved bearbeiding av planmaterieell, har det kommet frem faktorer som anses som en mer fleksibel løsning av kaiarealet i den sørvestligste delen, og som samtidig reduserer antall bygg fra to til ett i dette området. Reduksjon av antall bygg, samt byggehøyde ble også gjennomført pga. hensyn til omgivelsene og naboene. Det er samtidig svært ønskelig å ha tilgjengelig åpent havne- og lagerområde.

Det er avsatt en byggegrens som rommer muligheten til å etablere to alternative plasseringer av bygg E i henholdsvis sør og vest. Sørsida av Langholmen vurderes best egnet til maritime operasjoner, men med noen klare modifikasjoner angående fartøystype og størrelse. Det optimale vil være å kunne ha inne begge alternativene i plan, hvor et faller bort når det andre blir valgt. Dette vil gi en tilstrekkelig fleksibilitet til å utnytte området optimalt ut

fra hvilken type etablering vi får til i fremtiden. Bygget kan ikke ha større bebygd areal enn 1350 m², og skal være sammenhengende.

For naboene øst for planen, anses dette som en positiv utvikling i forhold til førsteutkastet.

Ved utarbeidelse av gjeldende reguleringsplan ble det forsøkt å tilpasse bygningshøydene langs Gamle Eigerøyveien noenlunde til nabobebyggelsen i nordøst. Bygningenes høyde langs Gamle Eigerøyveien vil være de samme som i gjeldende plan.

Det anses som mest hensiktsmessig å åpne for begge alternativene for å legge til rette for best mulig utnyttelse av planen. Det er knyttet en del usikkerhet omkring hva og hvem en vil få til å etablere seg her. Ved å legge inn begge alternativer i planen, hvor den ene blir eliminert når den andre blir valgt, vil gi en fleksibilitet som vil kunne tjene planen på noe lengre sikt. Da gir planen mulighet for flere typer fremtidig næringsetablering, uten at en behøver å avgrense dette før en har en reel etablering for hånd.

Etablering av bygningsvolumer som omsøkt anses allikevel som mer positive for kommunen som helhet enn for enkelte naboers negative visuelle konsekvenser. Fordelen med tiltaket i seg selv er at det etableres ny næring i Egersund. Høydene på byggene i forkant harmonerer med høydene på byggene i bakkant.

Oppgradering av området anses å ha en positiv virkning på det estetiske opp mot hvordan området tidligere var.



Figur 42: Langholmen, bildet er tatt for ca. 1-2 år siden.



Figur 43: Illustrasjon for hvordan området kan se ut. Illustrasjonen viser alternativ B for plassering av bygg E.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke gjort registreringer av kulturminner i området. Tiltaket medfører ingen konsekvenser for kulturminner og -miljø.

7.5 Forholdet til naturmangfold

Naturmangfold ble belyst i konsekvensutredningen utarbeidet i 2014 i forbindelse med gjeldende plan for området.

Oppsummering terrestrisk del, hentet fra KU:

Det er ikke registrert noen naturtyper etter DN-håndbok 13 innen planområdet. Planområdets landareal er sterkt preget av menneskelige inngrep og har foruten som hekkeplass for fiskemåke liten verdi for biologisk mangfold. Sjøarealet har en viss betydning som beiteområde for andefugl vinterstid, men utgjør en del av hele sundet. Svartand er imidlertid ofte sett innenfor planområdet.

Oppsummering marin del, hentet fra KU:

Området fungerer som gyteområde for torsk. Bestanden av kysttorsk har hatt stor tilbakegang de siste årene og gyteplasser for kysttorsk gis stor verdi. Det er registrert rødlisteartene østers (EN) og ål (CR) i planområdet. Planområdet er ikke spesielt viktig for disse to artene, men i henhold til anvendt metodikk, får begge stor verdi.

7.6 Trafikkforhold

Iht. kapittel 6 «Trafikk» i Konsekvensutredningen utarbeidet i forbindelse med gjeldende plan vedtatt i 2015, vil det ikke oppstå kapasitetsproblemer på vegnettet og da spesielt kryss med rv. 42 i forbindelse med utbygging av planområdet.

Utdrag fra kapittelet:

Beregningene viser at det ikke vil oppstå noen form for kapasitetsproblem i forbindelse med utbyggingen av området. Det kan oppleves korte perioder med opptil 20 sekunders ventetid

for høyresvingende og opp til 35 sekunder for venstresvingende trafikk ut fra Gamle Eigerøyveien i ettermiddagsrushet. Tilsvarende kølengder er beregnet til ca. 14 m. Det er således ikke spesielle fremkommelighets- eller kapasitetshensyn som tilsier at det må gjennomføres tiltak i krysset. Like innenfor krysset smalner imidlertid Gamle Eigerøyveien inn.

Det er imidlertid gjort en ny vurdering da ny plan tillater brannstasjon. Brannvesenet i Eigersund anslår at de i snitt har ca. 200 utrykninger i året. Ikke alle disse er full utrykning. Utrykningskjøretøy i høy fart vil medføre noe økt trafikkbelastning på Gamle Eigerøyveien og Eigerøyveien. I forbindelse med utrykning vil det også genereres noe personbiltrafikk til området, da flesteparten av utrykningsmannskapet ikke er lokalisert på brannstasjonen, men ankommer ved utrykning.

Pr. dags dato pågår det arbeid med gang-/sykkelveg langs Gamle Eigerøyveien. Denne skal være ferdig opparbeidet før bygg tas i bruk. Krysset Gamle Eigerøyveien/rv. 42 skal opparbeides i henhold til gjeldende plan for området, Lauåsen med tilstøtende arealer.

Inne på området skal det etableres fortau langs Langholmenveien. Ved vurdering av plassering av parkeringsareal, ønsket utbygger primært parkering ved hvert bygg. Det ble imidlertid gjort en planfaglig vurdering av dette ikke var tilrådelig. Det ble derfor besluttet å legge parkeringsplassen samlet for all virksomheten i nordre delen av planområdet.

Planen legger opp til parkering hvor man ser på sambruk som et tungtveiende argument for lavere parkeringsdekning. I dette planforslaget benytter man et maksimumstall for parkeringsplasser i stedet for minimum som det var lagt opp til i gjeldende plan for området. Ved å fokusere på sambruk, sikrer man en bedre utnyttelse av parkeringsplasser samtidig som man hindrer overetablering av plasser. Sambruk vil bidra med å fremme en mer rasjonell arealutnyttelse.

7.7 Støy

Generelt for området

Det er vurdert støykonsekvenser i støynotat utarbeidet av Sinus i forbindelse med gjeldende reguleringsplan, datert 24.09.12. Det indikeres at støygrenser kan bli overskredet på kveld og natt. Det er dermed behov for regulering av driftstid/støykilder og skjerming for å tilfredsstille retningslinjene angitt i T-1442. Bygningsmassen er planlagt slik at den danner en støyskjerm mot nabobebyggelsen i øst. Det må påregnes at et område av denne typen kan gi noe støy. Avbøtende tiltak må vurderes nærmere på grunnlag av støyberegninger basert på konkret utbyggingsprosjekt på det tidspunkt utbyggingen skal realiseres.

Brannstasjon og øvingsområde

Når det skal etableres brannstasjon med tilhørende øvingsområde, må en påregne at det kan bli brukt pumper og biler som avgir vanlig støy. Høydeforskjellen fra øvingsområdet på kote 2,3 til bebyggelse på oppsiden av Gamle Eigerøyveien, i kombinasjon med skjerming fra bygningskroppen, ivaretar beboere med tanke på støyskjerming. Motorstøy fra vanlige pumper er angitt til 87-89 desibel.

Gjennom reguleringsbestemmelsene er det sikret at det skal dokumenteres at støykrav i henhold til T-1442 er ivaretatt før bygg- og anleggsvirksomhet kan igangsettes.

Utrykning

Utrykning vil medføre noe økt støy i området.

7.8 Barns interesser

Det bør av sikkerhetsmessige årsaker iverksettes tiltak slik at området ikke blir benyttet av barn/unge, da dette området er næringsområde. Tiltak kan være inngjerding av installasjoner og evt. andre områder som av sikkerhetsmessige grunner ikke skal kunne nås og benyttes av barn.

7.9 Energibehov – energiforbruk

Solcelleanlegg kan etableres på bygg hvor dette er mulig, og tillates etablert over maks. regulert gesimshøyde.

7.10 ROS

I forbindelse med utarbeidelse av planforslag, er det gjennomført en forenklet ROS-analyse.

Hendelser/farer	Risiko	Avbøtende tiltak
40. Forurensning til sjø/vassdrag	Lite sannsynlig, en viss fare	Avbøtende tiltak for å unngå en slik forurensning er å sikre at alt overvann fra aktiviteter ved brannstasjonen håndteres på egen tomt.
10. b Sårbare sjødyr	Lite sannsynlig, farlig	Tiltak som kan gjøres for å holde skadene nede for gyteområde for torsk er å vurdere siltgardin ved utfylling i sjø, og at området som er vist som gyteområde ikke skal utfylles. Utfylling i sjø skal ikke gjennomføres i gyteperioden for torsk.
18. Brann/politi/sivilforsvar	Mindre sannsynlig, alvorlig	Avbøtende tiltak er å sikre mulighet for brannbil for å kjøre utenom vegen for eksempel over fortau eller over grønn rabatt langs vegen.
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Sannsynlig, mindre alvorlig	Det er viktig å sikre tilfredsstillende vintervedlikehold på vegen.
52. Trafikkulykke ved anleggsgjennomføring	Mindre sannsynlig, alvorlig	I anleggsfasen vil prosjektet kunne ha negative konsekvenser mtp. trafiksikkerheten. For å redusere sannsynligheten for trafikkulykker ved anleggsgjennomføring, anbefales det å sikre at gående og syklende trygt kan passere området uten for stor risiko. Aktuelle tiltak kan blant annet være skilting, gjerde, infotavle.

Ny ROS-analyse ble utarbeidet 31.10.2020. Her er følgende tiltak foreslått:

TILTAK - Reguleringsplan		
Uønsket hendelse:		Tiltak i planen:
Naturgitte forhold/naturhendelser		
12, 13 og 14	Flomfare ved stormflo og havnivåstigning	Toppgulv i bygg E legges på minimum 2.40.
Menneske- og virksomhetsbaserte farer		
39	Akutt utslipp	Vurdere å gjøres simuleringer av et potensielt utslipp, etablere ytterligere tiltak knyttet til objektene (deteksjon og varling) og etablere en beredskapsplan for stasjonen ved et eventuelt utslipp. Ved muligheter for tidligdeteksjon vil brannmannskap også raskt kunne komme til ulykkesstedet og yte innsats
46, 47	Ulykke ved av/påkjørsel med gående og syklende.	Opprettholde god belysning langs G/S vei. Romlefelt på G/S vei slik at syklist blir oppmerksom på adkomstvei. Varselskilt med lys langs G/S vei som lyser ved utrykking. Denne vil også øke oppmerksomheten til kjørende.
49	Terrormål/sabotasje	Vurdere samlokalisering av nødetaer og hvilke disse bør være. Vurdere muligheter for etablering av ytterligere adkomstvei.

Tiltak for flom, ulykke og terrormål er sikret i bestemmelsene. Tiltak som omhandler akutt utslipp, er ikke tatt inn som en bestemmelse. Hva omhandler simuleringer av potensielt utslipp, ytterligere tiltak og beredskapsplan, sikres gjennom annet lovverk, og vurderes ikke som nødvendig å ta inn i bestemmelsene på reguleringsnivå.

Øvrige tiltak i henhold til første ROS-analyse, er sikret i bestemmelsene.

7.11 Teknisk infrastruktur

Vannledning inn til området er dimensjonert for å håndtere tilstrekkelig behov for slukkevann til brannstasjonen og resten av området. Spillvann ledes til felles pumpestasjon.

7.12 Avveining av virkninger

I gjeldende plan tillates det parkering på taket av bygg A. I forslag til ny plan vil disse parkeringsplassene tas bort. I stedet vil terrenget bak brannstasjonen heves fra kote +2,3 til kote +7 slik at dette arealet kan benyttes til parkering. Nytt terreng på parkeringsplassen vil være på nivå med gulvet i 2. etasje i brannstasjonen, og dermed ligge lavere i terrenget enn tidligere planlagt parkering i samme del av området. Parkeringsplass plasseres lavere i terrenget vil ikke være så synlig og dominerende som en parkeringsplass 2-4 meter høyere oppe. Det anses som en vesentlig fordel for naboene.

I gjeldende plan var parkeringsdekningen noe høy og spesifikt knyttet til formål. Nytt forslag beregner parkering flatt ut fra BRA. Ettersom de forskjellige virksomhetene har ulik personbelastning pr. 100 m² BRA, vil et mer generelt krav kunne gi en fornuftig gjennomsnittlig beregning. Den foreslås nå redusert til et mer hensiktsmessig omfang. Et av hovedargumentene er sambruk av parkeringsplasser. Parkeringsplasser til bruk for Sivilforsvaret skjer ca. 6 ganger i året. Alle nødetaer er ikke nødvendigvis samlet samtidig når øvrige brukere på samme tidspunkt er tilstede. Noe kursvirksomhet vil kunne skje på kveldstid. Langholmen Egersund AS er imidlertid villig til å lage avtale om parkering for Sivilforsvaret, og varsle øvrige leietakere for å effektivisere sambruk. Dobbelparkering

fungerer ved utrykning for nødetaer og for Sivilforsvaret da de kommer og går samtidig. Det anses derfor som hensiktsmessig å kunne bruke samme parkeringsplasser til flere formål.

Det skal også nevnes at Egersund er ansett som sykkelby, og legger dermed forutsetninger for gode sykkelmuligheter. Planforslaget legger til grunn et at det minimum skal etableres 1 sykkelparkingsplass pr. 100 m² BRA. I tillegg er det et busstopp like ved planområdet som gir mulighet for å benytte kollektivtransport. Disse faktorene inviterer til bruk av annet fremkomstmiddel enn bil, og vil dermed poengtere argumentet for reduksjon av bilparkering. Samtidig vill man få en bedre utnyttelse av formålet I/L/H.

Planen vil legge til rette for næringsbygg, kaiareal med tilhørende funksjoner. I saksfremlegg for politisk behandling av gjeldende plan er det blant annet beskrevet følgende:

Dette er et sentrumsnært og strategisk viktig plassert havne- og industriområde. En legger opp til at det også kan etableres arbeidsplassintensive virksomheter pga. sin nærhet til sentrum. Dette er det siste større næringsarealet på fastlandssiden som har direkte adkomst til sjøen og til riksvegen. Denne type sjørettet næringsareal er sterkt begrenset i fylket, og det vil således være et unikt område som det bør være attraktivt å etablere seg i.

Eigersund kommunes hovedhavn ligger på Eigerøya rett overfor Langholmen. Brua over til Eigerøya fra fastlandet har imidlertid visse vektbegrensninger, så det er ikke all typertransport som er mulig å gjennomføre til eller fra kommunens hovedhavn. Blant annet derfor har kommunen behov for andre havneområder og mer kaifront, og Langholmen er ifølge kommunen det klart største og mest velegnede området på land. Langholmen Næringsområde har en svært attraktiv beliggenhet, med direkte adgang til sjø, og en lokalisering tett opp mot Egersund sentrum, men samtidig utenfor sentrum og skjermet fra sentrumsaktivitetene. Videre vil et utbygget Langholmen Næringsområde på 64 dekar være det klart største og mest egnede industri- og havneområdet på landsiden i Eigersund. Eigersund kommune trenger større havneområder og mer kaikapasitet, så kommunen er også svært interessert i at dette området bygges ut etter planen.

For planforslaget er dette fremdeles gode argumenter som i stor grad gjør seg gjeldende for hvorfor industri, lager og havneterminal bør etableres her. Området i seg selv er et egnet sted for denne typen virksomhet. Med tanke på flere alternativer til utnyttelse av dette arealet, anses aktuelt forslag å være en klar forbedring for selve området og Egersund som havneby.