

PLANPROGRAM - OMRÅDEGULERING – PLANID 2020-0005

EIE

FORSLAGSTILLER

Eigersund kommune

EMNE

Planprogram områderegulering Eie– Planid
2020-0005

DATO: 23. april 2021



Multiconsult

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	3
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	3
1.2	Formålet med planen	4
1.3	Krav om konsekvensutredning	4
1.4	Planavgrensning	4
1.5	Planområdet	5
2	Rammer og føringer for planarbeidet	5
2.1	Statlige planretningslinjer	5
2.2	Regionalplan for Dalane 2019-2030	5
2.3	Kommuneplan for Eigersund	6
2.4	Gjeldende reguleringsplaner	7
2.5	Mulighetsstudie Eie	7
3	Beskrivelse av tiltaket	8
3.1	0-/referansealternativet	8
3.2	Planalternativet	8
4	Tema og utredningsbehov	9
4.1	Metode	10
4.2	Utvalg av tema for utredning	10
4.3	Landskapsbilde	11
4.4	Friluftsliv/by- og bygdeliv	11
4.5	Naturmangfold	12
4.6	Kulturarv	13
4.7	Naturressurser	13
4.8	Trafikk	13
4.9	Risiko og sårbarhet	14
5	Planprosess	15
5.1	Organisering	15
5.2	Informasjon og medvirkning	15
5.3	Fremdrift	15

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Eigersund kommune gjennomførte i juli/august 2018 en åpen tilbudskonkurranse for mulighetsstudium og områderegulering med konsekvensutredning for sentrumsområde S2, samt stasjonsområdet Eie i Egersund. S2 er avsatt som sentrumsområde i kommuneplanen 23.09.2019 og skal utvikles til en framtidsrettet og attraktiv del av byen som næringsområde, boligområde, og regionalt trafikknutepunkt.

Multiconsult, sammen med Link arkitektur, inngikk kontrakt for både mulighetsstudie og områderegulering. Mulighetsstudiet ble gjennomført i 2019-2020. Områdereguleringen skal bygge videre på grunnlaget som ble lagt i mulighetsstudiet.



Figur 1 Dagens situasjon på Eie (Dronefoto Multiconsult)

1.2 Formålet med planen

Kommuneplanen legger opp til en videreutvikling av sentrum, S2, mellom dagens sentrum og Egersund stasjon, på vestsiden av Eieåna. Formålet med planen er å tilrettelegge for sentrumsutvikling og boligutbygging i et konsentrert område tett på det regionale trafikknutepunktet ved Egersund stasjon, for å unngå byspredning. Eie skal være et sted i seg selv, samtidig som det skal knyttes nærmere til Egersund sentrum uten å konkurrere med dette. Trafikknutepunktet og Egersund sentrum skal få en attraktiv forbindelse gjennom den nye bydelen på Eie.

1.3 Krav om konsekvensutredning

I følge plan- og bygningslovens § 4-2 andre ledd skal reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn konsekvensutredes i henhold til forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854). Forskriften har bestemmelser som hvilke planer som skal konsekvensutredes.

§ 6 i forskriften lister opp hvilke planer som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. Under pkt. b heter det: *Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg 1.*

Bokstav b gjelder ikke for reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. S2 ble ikke konsekvensutredet som del av prosessen fram mot gjeldende kommuneplan, da arealet har ligget i kommuneplanen i en årrekke.

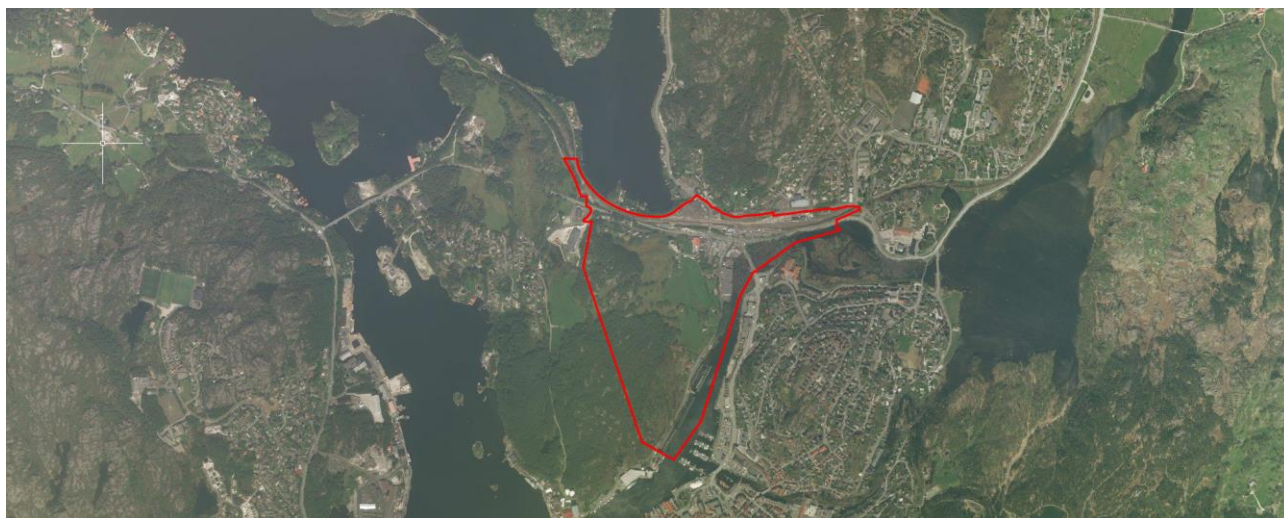
Vedlegg 1 lister opp planer som alltid skal konsekvensutredes. Under punkt 24 heter det her:

- 24. *Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m²*

Etablering av ny bydel på Eie er dermed ikke tidligere konsekvensutredet, og tiltaket er derfor utredningspliktig etter pkt. 24.

1.4 Planavgrensning

Foreslått varslingsgrense framgår av figur 1, og området innenfor grensen er ca. 475 dekar. Varslingsområdet viser sannsynligvis et større areal enn det som vil bli endelig i reguleringsplanen.

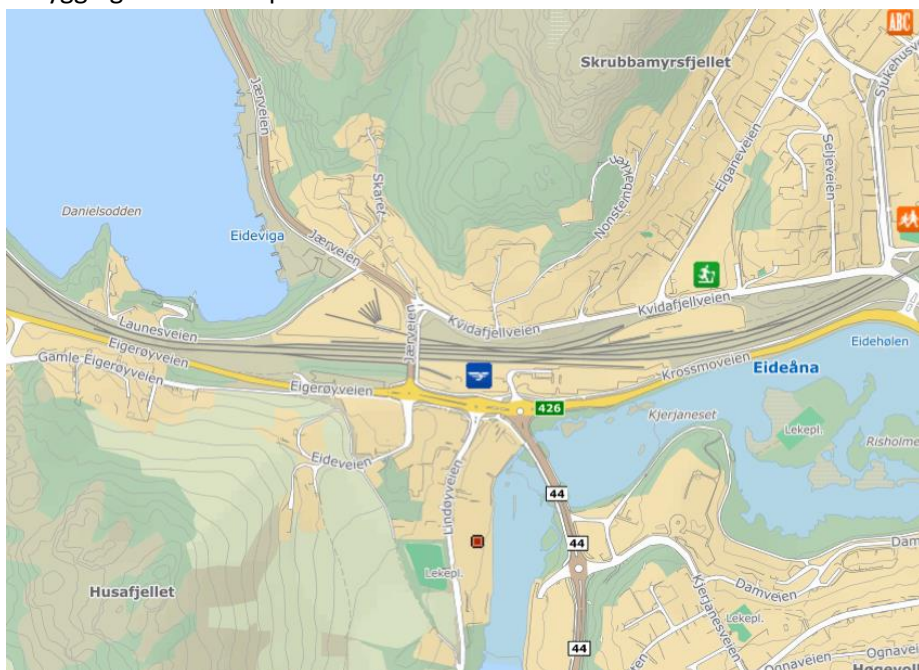


Figur 2: Foreslått varslingsgrense for nytt planarbeid.

1.5 Planområdet

Eie ligger ca. 1 km nordvest fra torget i Egersund sentrum, i et topografisk lavpunkt mellom små fjell som er karakteristisk for anortosittlandskapet i Dalane. Eie er som navnet sier, et eid mellom Eieviga (sjø), Eieåna (elv) og Vågen (sjø). Jernbanestasjonen for Egersund ble flyttet fra sentrum til Eie i 1944, og området er preget av store arealer brukt til infrastruktur; delvis utbygd med stasjonsbygg og konstruksjoner, en del næring samt boliger. Eie utgjør én av inngangsportale til Egersund by.

Hovedveiene møtes på Eie, gjennomsnittlig års-døgntrafikk er 11800 på Krossmoveien fra Jærveien til Jernbaneveien, og området har mye gjennomfartstrafikk og køproblematikk i rushtidene. Det er tre rundkjøringer innenfor kort avstand, samt samleveier og veier inn til boligområdene. Egersund stasjon med stasjonsområde omfatter store deler av prosjektområdet, med skinner og areal avsatt til fremtidig utbygging av dobbeltspor mot Sandnes.



Figur 3 Eie er et møtepunkt for flere hovedveier med høy årsdøgntrafikk der ulike trafikktyper møtes.

2 Rammer og føringer for planarbeidet

2.1 Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven. Av aktuelle statlige planretningslinjer relevante for denne reguleringsplanen, nevnes:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging

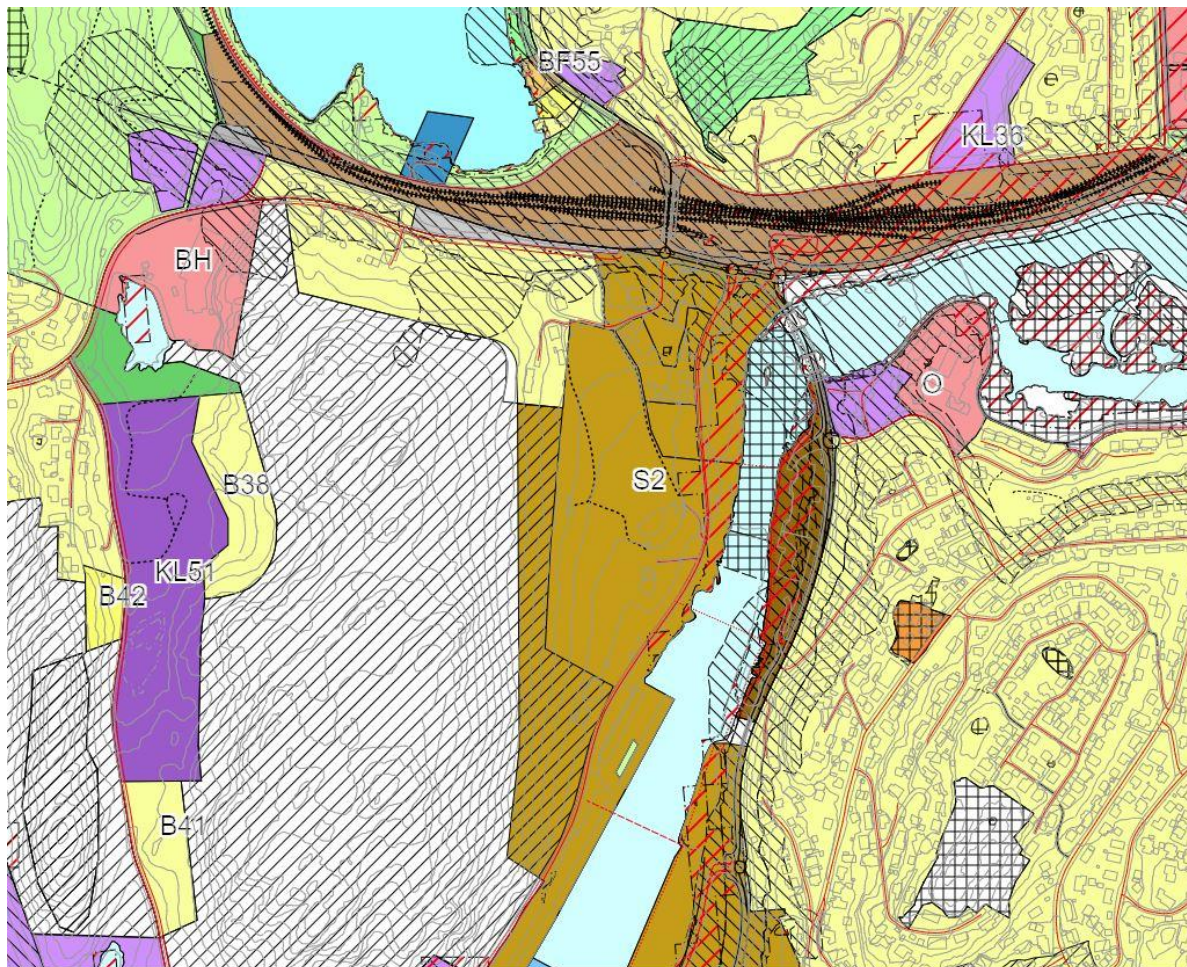
2.2 Regionalplan for Dalane 2019-2030

Regional plan for Dalane legger felles og langsiktige rammer for arealbruk og transport i kommunene Bjerkreim, Eigersund, Lund og Sokndal. Planens hovedmål er at det skal være attraktivt å bo, arbeide, drive

næring og reise i Dalane i 2030. Med sitt regionale trafikknutepunkt er Eie viktig for miljøvennlig trafikk i hele Dalaneregionen.

2.3 Kommuneplan for Eigersund

Kommuneplanen (2018-2030) legger opp til sentrumsutvikling i tilknytning til stasjonsområdet på Eie (S2).



Figur 4 Utdrag av kommuneplanens arealplan

Kommuneplanens samfunnsdel har «småby i vekst» som et av sine fremtidsbilder, og det heter bl.a. at byen skal ha et aktivt handelssentrum med tydelige forbindelser til kommunens tettsteder, og at Eigersund skal oppleves som en samlet kommune der det er raskt og enkelt å reise miljøvennlig mellom de ulike tettstedene. Flere av strategiene i samfunnsdelen legger føringer også for utviklingen av Eie, så som:

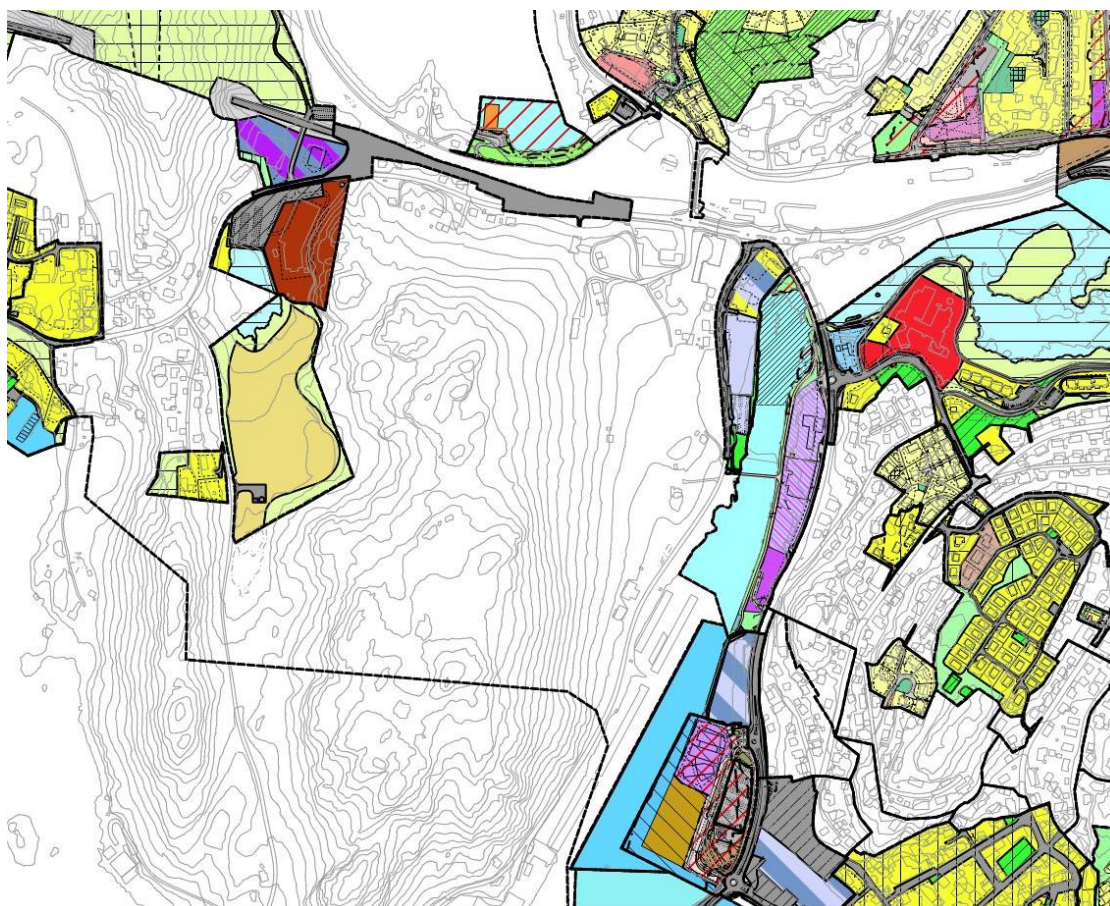
- Oppleveres som «byen rett i nærheten» og legge til rette for «grønn» pendling med videreutvikling av stasjonsområdet på Eie
- Legge til rette for gode bomiljøer og et bredt spekter av boligtyper
- Ta hensyn til klimaperspektivet i arealplanlegging, utbygging, innkjøp og tjenesteutførelse
- Styrke og bygge mer i eksisterende boligområder og tettsteder og ikke legge til rette for «byspredning»
- Planlegge nye boligområder på en slik måte at veksten i persontransport kan skje ved hjelp av gange, sykkel- eller kollektivtrafikk
- Gjøre det enkelt å komme til og fra byen ved hjelp av miljøvennlig infrastruktur og god kollektivtransport

- Begrense gjennomgangstrafikken i sentrum
- Ha fokus på jordvern og biologisk mangfold.

2.4 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet er:

- 20100010 Indre Vågen
- 20100009 RV 42 HP 03 Gang og sykkelveg Eie
- 20060009 Eger stormarked
- 19760006 RV 502 Eigerøy bru -Eie



Figur 5: Gjeldende reguleringsplaner

2.5 Mulighetsstudie Eie

Arbeidet med mulighetsstudiet har vært presentert for Kommuneplanutvalget i møte 11.9.20 og 4.11.20. I mulighetsstudiet ble det sett på tre ulike alternativer/scenarier. Områdereguleringen skal bygge videre på grunnlaget som ble lagt her, med utgangspunkt i full utbygging.

3 Beskrivelse av tiltaket

3.1 0-/referansealternativet

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger § 20 skal en konsekvensutredning inneholde en beskrivelse av den nåværende miljøtilstanden og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres (null-alternativet).

Dersom utbygging av planalternativet ikke blir gjennomført, vil trolig området bli liggende som i dag. 0-alternativet i dette tilfellet er derfor definert som en videreføring av dagens situasjon. Det innebærer en videreføring av et lavt utnyttet areal med kombinasjonen av næring, bolig og landbruk, med et uoversiktlig trafikksystem, kamp om arealer og periodevis avviklingsproblemer.

3.2 Planalternativet

Planområdet ønskes utbygd til sentrums- og boligformål i nær tilknytning til et moderne og bærekraftig kollektivknutepunkt i tråd med kommuneplanen. Det skal planlegges for en utbygging på 20 000 m² BTA og 150-200 boenheter. Områdeplanen skal også utrede nye broer over Eieåna/Vågen for å binde sammen en ny bydel på Eie med Egersund sentrum, og for å legge til rette for miljøvennlige og trygge personreiser fra sentrum til stasjonen. Planarbeidet vil vurdere fordelingen mellom næring og bolig.

To av dagens tre rundkjøringer i Eigerøyveien på strekningen innenfor planområdet foreslås endret til T-kryss i mulighetsstudiet. Dette skal vurderes i videre planarbeid. Ved å endre fra rundkjøring til T-kryss strammes trafikksystemet opp, og det frigjøres areal. Mulighetsstudiet viser at dette arealet kan benyttes til å etablere en ny møteplass, kalt «Kongetorget», ved starten av Lindøyveien. Dette torget vil markere inngangen til Egersund.



6 - Fra mulighetsstudiet. Illustrasjon av inngang til ny sentrumsgate og Kongetorget

Mulighetsstudiet beskriver hvordan Lindøyveien i ny plan transformeres fra vei til gate. Gata skal forlenges og etableres med fortau. Det anbefales å tilrettelegge for næring i gateplan og boliger i etasjene over. Områdeplanen må se på mulighet for å etablere parkering inn i terrenget i bakkant av gaten for å utnytte terrengforskjellene. Bebyggelsen skal ha varierte volumer, og opptil sju etasjer.

Det skal etableres to nye boliggate i tillegg til Lindøygata. Eiegata planlegges parallelt med Lindøygata. Dette er tenkt som en ren boliggate, og foreslått med en blanding av leilighetsbygg og rekkehusløsninger og såkalte «townhouses». Gaten skal bebygges på begge sider med variert boligbebyggelse opp til 3 etasjer, delt i mindre volumer. Rommet mellom bebyggelsen i de to gatene er tenkt som felles grøntareal, med lekeplasser for barn og unge og trygge møteplasser for alle.

Den andre boligkata planlegges parallelt med Eiegata og Gamle Eigerøyveien. Mulighetsstudiet sier lite konkret om løsninger for denne gata, annet enn at den skal ha variert boligbebyggelse. Deler av arealet som skal bebygges i forbindelse med denne gata ligger i bratt terreng, og vil kreve spesielle tiltak. I arbeidet med områdeplanen og konsekvensutredningen må det ses på terrengtilpasning og eventuelt behov for skredsikring.



7 -Fra mulighetsstudiet. Illustrasjon av planområdet sør for Eigerøyveien

For å skape en visuell tilknytning og sammenheng mellom trehusbebyggelsen i Egersund sentrum og den moderne bebyggelsen i Eie, bør områdereguleringen sette krav til materialvalg og grønnstruktur. Reguleringsbestemmelsene bør dermed si noe om fasadekledning av tre og grønne tak.

Egersund stasjon er ikke vist med konkrete forslag til løsninger i mulighetsstudiet, men vil i områdeplanen bli regulert til baneformål. Bane Nor har tidligere utarbeidet en rapport som viser to ulike utbyggingsscenarier for stasjonsområdet. Disse danner et godt utgangspunkt som områdeplanen skal bygge videre på. I arbeidet med områdeplanen skal det tilrettelegges for kort- og langtidsparkering i forbindelse med togstasjonen, gode adkomster for gående med dropsoner, og mer oversiktlige, avviklingsmessige og trafikksikre løsninger for omstigning til buss.

4 Tema og utredningsbehov

Det skal utføres konsekvensutredning (KU) for områdereguleringen av Eie. Hensikten med en konsekvensutredning er å få frem de virkningene planen kan få for miljø og samfunn. Konsekvensene skal vurderes i henhold til Forskrift om konsekvensutredning for planer etter pbl. (FOR-

2017-06-21-854). Kapittel 5 i forskriften legger rammer for innholdet i selve konsekvensutredningen og hvilke temaer som skal utredes. Konsekvensutredningen vil baseres på metodikk i Statens vegvesens håndbok V712 -2018 og Miljødirektorates veileder for konsekvensutredning av klima og miljø (M-1941-202)

4.1 Metode

I konsekvensutredningen skal det for hvert deltema gis en kort beskrivelse av dagens situasjon, samt gis en vurdering av tiltakets konsekvenser for det aktuelle tema. Dette gjelder uavhengig av om det skal utarbeides en egen konsekvensvurdering eller om temaet kun beskrives i planbeskrivelsen. Det skal også gis en beskrivelse av influensområdet, som vil variere etter hvilket tema det dreier seg om. Videre tas det med en omtale av datagrunnlaget og metoder som er brukt for å beskrive konsekvensene, og eventuelle faglige eller tekniske problemer med innsamling og bruk av dataene og metodene.

Iht. forskrift om konsekvensutredning er det kun virkninger av tiltaket som er beslutningsrelevante som skal utredes. I tråd med forskriften skal vurderingene så langt som mulig basere seg på kjent kunnskap. Metodikk fra Statens Vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser skal benyttes.

4.2 Utvalg av tema for utredning

Ut fra listen i forskrift om konsekvensutredninger § 21 ansees følgende tema som aktuelle for utredning:

Tema	Tema i henhold til håndbok V712	Vurdering
Naturmangfold	Naturmangfold	Vurderes.
Økosystemtjenester	Naturmangfold	Vurderes.
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål		Vurderes ikke.
Kulturmiljø	Kulturarv	Vurderes.
Friluftsliv	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Vurderes.
Landskap	Landskapsbilde	Vurderes.
Forurensing (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensing av vann og grunn samt støy)		Vurderes som del av ROS-analyse. Støy og utslipp til luft inngår også i friluftsliv-/byliv. Det lages en egen støyutredning.
Vannmiljø	Naturmangfold	Vurderes.
Jordressurser og viktige mineralressurser	Naturressurser	Vurderes. Inngår i naturressurser.
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Naturressurser	Vurderes ikke.
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger		Trafikk vurderes som eget tema.
Beredskap og ulykkesrisiko		Vurderes som del av ROS-analyse.
Virkninger som følge av klimaendringer		Vurderes som del av ROS-analyse.
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Vurderes delvis. Inngår i friluftsliv/by- og bygdeliv.
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Vurderes. Inngår i trafikkvurdering og i friluftsliv/by- og bygdeliv.
Barn- og unges oppvekstvilkår	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Vurderes. Inngår i friluftsliv/by- og bygdeliv.
Kriminalitetsforebygging		Vurderes ikke.

Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Landskapsbilde	Vurderes. Inngår i landskapsbilde.
---	----------------	------------------------------------

Tabell 1: Utredningstema

4.3 Landskapsbilde

4.3.1 Dagens situasjon

Deler av planområdet ligger i terreng som skråner fra vest mot øst med mer enn 12° helning og er lite egnet for utbygging. Det aktuelle utbyggingsområdet ligger på en flate avgrenset av Husafjellet, Eieåna og Eieviga. Trass i at deler av området ligger i nord- og østlig skrånende terreng, er solforholdene gode. Terrenget er formet slik at solen også når frem fra sør og til dels fra vest.

4.3.2 Antatte problemstillinger

- Ny bebyggelse vil påvirke landskapsbildet i forhold til dagens situasjon. Ny vei og ny bebyggelse må ta hensyn til topografien når det gjelder kurvatur på vei og plassering av ny bebyggelse.
- Det er viktig å ivareta kantvegetasjon langs elva, og strukturerende elementer i landskapet som steingarder og trekker.
- Volum og utforming av bygninger må tilpasses landskapsbildet.
- Ny bebyggelse vil påvirke siktaksen mot Egersund sentrum og mot Eieåna/Eieviga. Siktakser må ivaretas og forsterkes.
- Viktig å skape sammenhengende og gjennomgående grønnstruktur som bryter opp skalaen på bebyggelsen og skaper/forsterker retningen i landskapet.

4.3.3 Utredningsbehov

Virkningen av nye utbygninger skal visualiseres. Fjern- og nærvirkning skal vurderes, og tilpasning til grøntstrukturen skal beskrives og vurderes. Viktige siktlinjer skal utredes.

4.4 Friluftsliv/by- og bygdsliv

4.4.1 Dagens situasjon

Planområdet består i dag av togstasjon og trafikkarealer i nord. Sør for Eigerøyveien består området av noe næring, spredt bolig og mye dyrka mark.

Området for ny bebyggelse er plassert mellom friluftsområdene Kontrari/Fløyen, Vågen/Eieåna og Eieviga, og har dermed nærhet til både grøntarealer og vann. Mulighetsstudiet påpeker mulighetene som ligger i å knytte Kontrari/Fløyen tettere til sentrum. Kontrari er et stort og sentrumsnært, men lite utnyttet friområde. Området har stort potensiale for bedre tilrettelegging og tilgjengelighet med tanke på friluftsliv og turisme.

Boligene som finnes innenfor planområdet i dag er eneboliger med til dels store eiendommer, god plass og mye luft rundt seg. Det er en stor offentlig lekeplass langs Lindøyveien. Langs Lindøyveien er det også områder for handel, blant annet klesbutikk, elektrobutikk, møbelbutikk og matforretninger.

4.4.2 Antatte problemstillinger

- Det planlegges en høy utnyttelse og mange boliger. Dette kan medføre økt belastning på leke-, friluftsliv- og friarealer i nærområdet, samt behov for interne tilbud til leke-/friarealer innen

planområdet. Økt utbygging kan også medføre endringer i opplevd kvalitet for boligene som allerede finnes i området.

- For at tiltaket skal bidra til en økt kvalitet for nærmiljøet og friluftslivet på Eie er det viktig med godt utformede uteområder, sosiale møteplasser samt gode gangtraseer
- Tiltaket vil medføre økt trafikk, og støytiltak må vurderes.

4.4.3 Utredningsbehov

Tiltakenes betydning og påvirkning for turforbindelser og rekreasjonsområder skal utredes, både i anleggsperioden og i permanent situasjon. Bokkvalitet for både nye beboere, og de som allerede bor innenfor planområdet må utredes.

Forbindelsen mellom togstasjonen, ny bydel på Eie, Egersund sentrum og friarealene rundt handler ikke bare om fysiske gangforbindelser, men også om landskapsrommet, oppholdssteder og siktlinjer. Trafikk skal vurderes som eget tema.

4.5 Naturmangfold

4.5.1 Dagens situasjon

I tillegg til trafikkområder, bebygde områder og dyrka mark inngår også elvebredden langs Eieåna og skogsområder tilhørende Kontrari og Husafjellet i varslet grense. Det er ikke sammenhengende vegetasjonssone mot elva/Vågen, men det er viktig å beholde det som er.

Kontrari og Husafjellet er store naturområder med dyreliv som rådyr, ekorn og fugler. Innenfor planområdet er det ifølge Artsdatabasen.no observert rødlistede plante- og fuglearter, og naturlig grøntstruktur som ikke bebygges, må ivaretas som forbindelser til mer sammenhengende naturområder.

4.5.2 Antatte problemstillinger

- Arbeidet med konsekvensutredningen må redegjøre for dyre- og plantearter innenfor, og rundt planområdet og planens virkninger for disse.
- I tillegg til å bevare rødlistede arter er det viktig å ivareta kantvegetasjon langs elva.
- Utbyggingen kan skape barrierer for ulike arter, og det er derfor viktig å få oversikt over eventuelle leveområder og trekkveier for artene som bruker planområdet.
- Eventuelle fremmede arter og økologisk risiko i planområdet, som fare for spredning som følge av tiltaket, må kartlegges.

4.5.3 Utredningsbehov

Konsekvensutredningen vil basere seg på eksisterende informasjon om biologisk naturmangfold på land (terrestrisk) og i sjø (marint) i offentlige databaser som Artskart (Artsdatabanken), Naturbase (Miljødirektoratet), Yggdrasil (Fiskeridirektoratet) samt andre relevante kilder (f.eks. fagrapporter). Innhentet informasjon vil bli sammenfattet og viktige lokaliteter (naturtyper, funksjonsområder for arter etc.) vil bli avgrenset og verdivurdert.

4.6 Kulturmiljø

4.6.1 Dagens situasjon

Det er registrert flere kulturminner innenfor planområdet:

- Strandsonen langs Lindøyveien med Støene, den tidligere Kongsbrygga og veien opp mot Eie gård
- Stasjonsområdet med stasjonsbygningen fra 1944, svingskive etc.
- Jærbanens gamle trasé (bevart og i bruk som tur-/sykkelvei)
- Dagens bru over Eieåne (Fv44, opprinnelig en jernbanebru bygd som en del av Jærbanen)

Andre viktige kulturminner i området er sporene etter lakse- og ålefangst i Eieåne, innslag av eldre bebyggelse, samt ruinene av tidligere Eie Mølle.

4.6.2 Antatte problemstillinger

- Kulturminner og kulturmiljø vurderes mht. tilpasning av volum og byggehøyder, plassering og siktlinjer, samt utforming av ny bebyggelse.

4.6.3 Utredningsbehov

Utredningen for fagtemaet kulturmiljø vil sammenstille de registrerte kulturminneverdiene i området, og beskrive hvordan, -og i hvilken grad disse verdiene påvirkes av det planlagte tiltaket.

Det er ikke foretatt systematiske arkeologiske registreringer i planområdet, og det antas at det vil bli stilt krav om slike.

4.7 Naturressurser

4.7.1 Dagens situasjon

Store deler av planområdet består av jordbruksjord. Det er registrert en fjellbrønn innenfor planområdet.

4.7.2 Antatte problemstillinger

- Utbygging av området vil medføre tap av jordbruksarealer.
- Vil tiltaket ha påvirkning på grunnvannsbrønnen?
- Det må kartlegges om det er andre berørte naturressurser innenfor planområdet.

4.7.3 Utredningsbehov

Konsekvenser for nedbygging av jordbruksjord og påvirkning på grunnvannet.

4.8 Trafikk

4.8.1 Dagens situasjon

Egersund stasjon med stasjonsområdet omfatter store deler av planområdet. Det er avsatt store areal og skinner til fremtidig utbygging av dobbeltspor. Stasjonen er et regionalt knutepunkt som skal utvikles videre.

Rv 426 går gjennom planområdet. Fv. 44 krysser denne med Jærveien nordover, og Jernbaneveien videre inn mot Egersund sentrum. Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk er 11800 på Krossmoveien fra Jærveien til Jernbaneveien, og området har mye gjennomfartstrafikk.

Hierarkiet mellom trafikkarealene er utydelig med bane, veier, gater, gang- og sykkelveier, fortau, holdeplasser og parkeringsplasser. Forbindelsen mellom stasjonen og Egersund sentrum er vanskelig å lese, og går via en lang bro og langs den trafikkerte fv. 44. For myke trafikanter oppleves veien som usikker, utrivelig og ofte vindfull. Det er kamp om arealene og avviklingsproblemer i rushtida, spesielt ved ankomst av tog og/eller busser.

4.8.2 Antatte problemstillinger

- Regulering av området vil medføre økning i trafikkmengde. Tiltaket vil også medføre endret trafikkbilde i anleggsperioden.
- Det er en viktig forutsetning for planen at det etableres en god forbindelse mellom togstasjonen, Eie og sentrum for myke trafikanter.
- Representanter for forskjellige trafikantgrupper har i brukermøte i forbindelse med mulighetsstudiet gitt uttrykk for at trafikksituasjonen rundt togstasjonen i dag er komplisert og lite oversiktlig. Forskjellige trafikantgrupper konkurrerer om de samme kvadratmeterne, og kø og farlige situasjoner kan oppstå.

4.8.3 Utredningsbehov

Det skal utarbeides en analyse med vurdering av tiltakene samlet sett i forhold til trafikale konsekvenser. Konsekvenser av økt trafikk for nærområdet skal beskrives, herunder konsekvenser for myke trafikanter.

4.9 Risiko og sårbarhet

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold av betydning ved tiltaket. Herunder kommer risiko for- og tiltak mot flom, ev. skred og erosjon, sårbar fauna og flora, forurensset grunn samt brann- og eksplosjonsfare.

Hovedhensikten med en ROS-analyse er å gjøre en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og å vurdere hvilken risiko disse hendelsene representerer. ROS-analysen skal være en realistisk framstilling av risikobildet der det vurderes hvorvidt de planlagte tiltakene vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og/eller materielle verdier. Analysen skal utføres for både anleggsfasen og driftsfasen.

Sannsynligheten for at en hendelse inntreffer skal anslås. ROS-analysen skal utføres så tidlig at resultatene kan avdekke ev. risikoer og brukes til å justere planen dersom behov. Aktuelle tiltak for å forebygge og håndtere uønskete hendelser skal beskrives.

Sentrale ROS – forhold i dette prosjektet er:

- Stormflo og havnivåstigning
- Flom og overvann
- Grunnforhold

Deler av planområdet ligger i terreng med mer enn 12° helning. Rasfare må utredes, spesielt med tanke på klimaforandringer og økte nedbørsmengder. Grunnundersøkelser og avklaringer av grunnforhold er en forutsetning for trygg utvikling.

Estimater gitt av NVE Atlas viser at stasjonsområdet er utsatt for flom.

5 Planprosess

5.1 Organisering

Multiconsult gjennomfører planarbeidet og utarbeider forslag til plandokumenter på oppdrag fra Eigersund kommune.

Rådmannen fremmer planforslag, saksbehandler og innstiller til politisk behandling.

5.2 Informasjon og medvirkning

Det vil bli lagt opp til planprosess med de lovpålagte varslinger og høringer som følger av dette.

Planarbeidet skal være en inkluderende prosess der en skal ha et folkemøte ved varsel om oppstart, samt et folkemøte i forbindelse med utlegging til offentlig ettersyn dersom det er behov for det.

5.3 Fremdrift

Aktivitet	Dato/tidsrom
Varsel om planarbeid	April 2021
Planprogram til offentlig ettersyn	April 2021 – mai 2020
Fastsettelse av planprogram	Juni 2021
Innsendelse av reguleringsplan m/ KU	November 2021
1. gangs behandling	Desember 2021
Offentlig ettersyn av reguleringsplan m/ KU	Januar/februar 2021
2. gangs behandling / vedtak av plan	Juni 2021

Tabell 2: Fremdriftsplan