

# Planbeskrivelse

## 2041-5 Åkraøynå og Holmane – endring – justering av veg og forttau - 15/82 m.fl.

---

Arkivsak: 21/1893  
Arkivkode: PLANR 2041-5  
Sakstittel: OMRÅDEREGULERING FOR ÅKRAØYNÅ OG HOLMANE – ENDRING – justering av veg og forttau - gnr. 15/82 m.fl.



**Versjonslogg:**

<b>Versjon:</b>	<b>Utarbeidet av:</b>	<b>Merknad:</b>
1	Karmøy kommune	Til 1. gangsbehandling
2	Karmøy kommune	Til sluttbehandling

## Innhold

---

Planbeskrivelse.....	1
2041-5 Åkraøynå og Holmane – endring – justering av veg og fortau - 15/82 m.fl. ....	1
Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet.....	5
1.1 Krav til konsekvensutredning? .....	6
Kapittel 2: Planprosessen .....	6
2.1 Varsel om oppstart .....	6
2.1.1 Innkomne merknader .....	7
2.2 1.gangsbehandling i Hovedutvalg teknisk og miljø .....	7
2.2.1 Innkomne merknader .....	7
Kapittel 3: Planstatus:.....	8
3.1 Kommunale planer .....	8
3.1.1 Gjeldende reguleringsplan .....	8
3.1.2 Kommunedelplan for Åkrehamn .....	9
Kapittel 4: Dagens situasjon .....	9
4.1 Trafikk.....	9
4.1.1 Dagens bebyggelse .....	9
4.1.2 Framtidig bebyggelse i henhold til reguleringsplanen.....	10
4.3 Eiendomsforhold .....	11
Kapittel 5: Planforslaget .....	11
5.1 Utgangspunkt og overordnet ide.....	11
5.1.1 Vegtype og krav til fortau .....	11
5.2 Arealbruk: .....	12
5.2.1 Arealregnskap.....	12
5.2.2 Eiendomsendringer .....	13
5.3 Forslag til løsning .....	13
5.3.1 Fra kommunal kai i øst til Trålbøteriet .....	13
5.3.2 Langs Trålbøteriet.....	20
5.3.2 Fra Trålbøteriet til broen .....	21
5.3.3 Fra broen til moloen .....	22
5.4 Barn og unges interesser: .....	26
5.5 Kulturminner: .....	26
5.5.1 Gjeldende reguleringsplan .....	26
5.5.2 Planforslaget.....	26

5.6 Folkehelse:.....	27
5.7 Naturmangfold: .....	27
5.8 Samlet vurdering .....	27
5.9 Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen: .....	28
Kapittel 6: ROS - analyse.....	28
6.1 Innledning.....	28
6.2 Uønskede hendelser, konsekvenser og tiltak .....	30
6.3 Avbøtende tiltak .....	30
6.4 Oppsummering og konklusjon.....	31
Kapittel 7: Vedlegg .....	31



## Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet

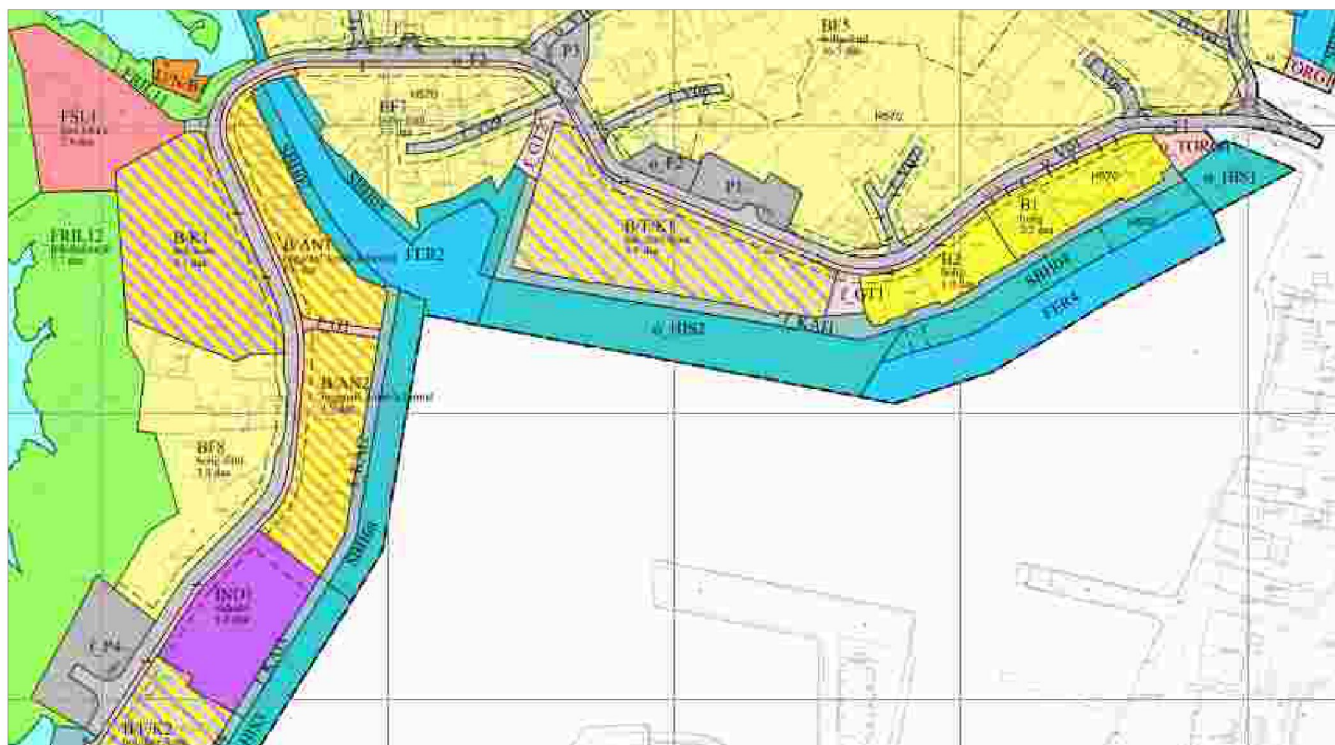
Karmøy kommune ved sektor areal- og byggesak har utarbeidet endringsforslaget.

Bakgrunn for planarbeidet er vedtak fra Karmøy kommunestyre den 15.06.2020, saksnr. 86/20, hvor administrasjonen ble bedt om å ta en fornyet gjennomgang av plan 2041, med tanke på krav til og utforming av veg og fortau:

*1. Det vedtas ikke å ekspropriere nødvendig vei- og fortausgrunn benevnt i planen som V04, V06 og F1, fra grunneierne av gnr. 15, bnr. 459, 2090, 160, 239, 328, 2263, 197, 851, 218, 1823, 2169, 307, 690, 330, 237, 125, 724, 876, 2265, 232, 191 i Karmøy kommune for å gjennomføre reguleringsplan 2040 Åkraøyno og Holmane, egengodkjent av Karmøy kommunestyre den 17.11.15 jfr. Søknaden.*

*2. Kommunestyret viser til at det i 2019 er vedtatt ny kommunedelplan for Åkrehamn, og ber rådmannen ta en fornyet gjennomgang av Plan 2041, med tanke på en nærmere koordinering mellom målsettingene i Plan 2041 og den nylig vedtatte kommunedelplanen for Åkrehamn, herunder nærmere vurdering av utforming av fortau, gateplan m.m. Herunder forutsettes at en ser nærmere på hvilke utbedringer som er strengt nødvendige for å tilfredsstille reguleringsplanen, samt vurdere alternativer til opphøyde fortau med f.eks nedfresing av stein med annen farge enn omgivelsene eller lignende.*

\*Vedtaket inneholder feil. Vegen som er omfattet av rekkefølgekravet heter V01 og fortau F1, ikke V04 som vedtaket antyder.



Figur 1. Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan

Formålet med planendringen er i hovedsak justering av regulert kjøreveg og fortau i Øyavegen og Holmavegen. *Notat om forslag til løsning for Øyavegen på Åkra datert 27.11.2020* (vedlagt) ble utarbeidet som en oppfølging av vedtaket fra Kommunestyret og som et utgangspunkt for igangsetting av planprosessen. Av notatet fremgår en beskrivelse av bakgrunn for igangsetting av plan 2041, samt historikk i forbindelse med ekspropriasjonssaken.

### 1.1 Krav til konsekvensutredning?

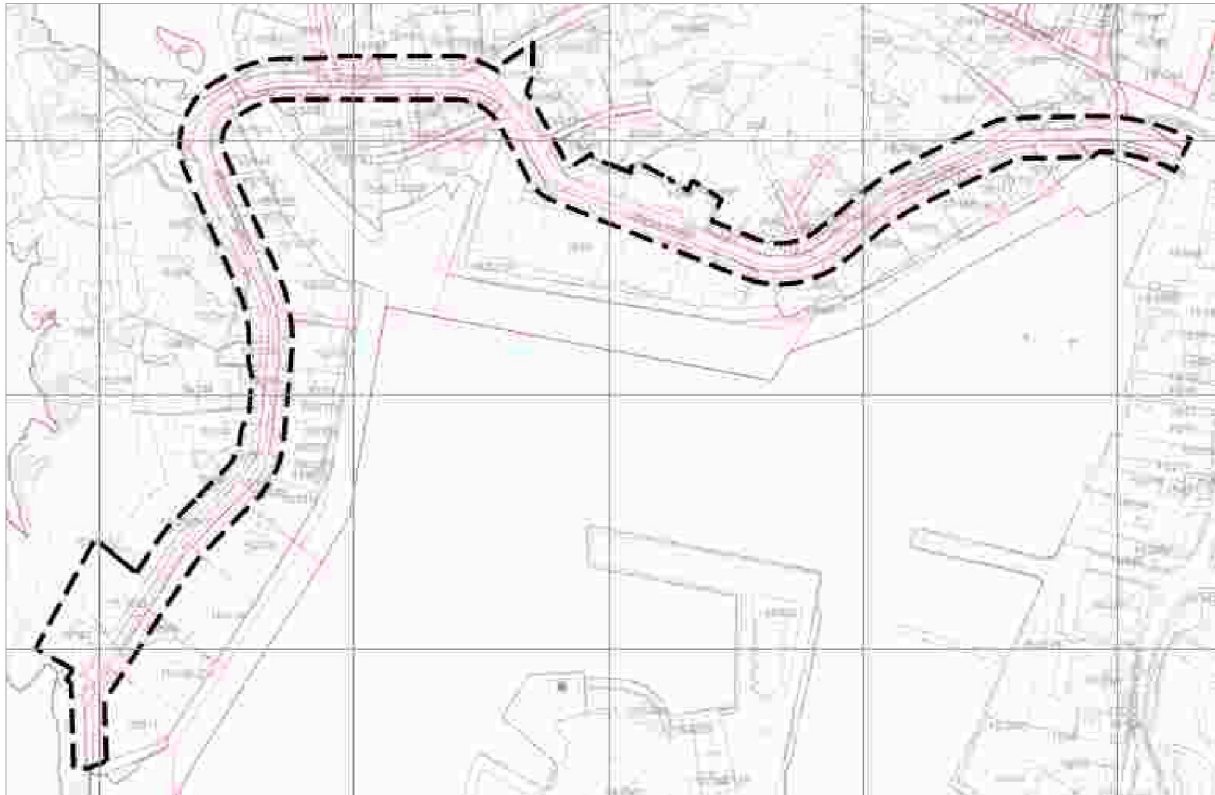
Planforslaget er vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredning § 8 og punkt 13 i Vedlegg II. Det er snakk om en justering av allerede regulert veg og fortau med sikte på å få en plan som er mulig å gjennomføre. Det er vurdert at tiltaket ikke vil få vesentlige konsekvenser etter forskriftens § 10.

## Kapittel 2: Planprosessen

---

### 2.1 Varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart av planarbeidet på Karmøy kommune sine nettsider 25.02.21., i H-avis 26.02.21, mens det ble sendt brev til offentlige instanser og berørte parter 01.03.2021 og 02.03.2021 med frist for innspill 30.03.2021. For å sikre en effektiv framdrift ble det også varslet igangsetting av en parallell prosess med en utbyggingsavtale med aktuelle interessenter. Planområdet som ble varslet ved planoppstart er vist i figur under.



Figur 2. Varslet planområde

Dagens regulerte veg (Øyavegen) og fortau var utgangspunktet for planavgrensningen, med et belte på 5 meter langs formålsgrense veg på den ene siden og formålsgrense fortau på den andre siden. Videre ble regulerte parkeringsplasser tatt med. Dette for å ta godt i med tanke på mulige løsninger i forhold til justering av formålene, samt mulig behov for midlertidig anlegg- og riggområde i forbindelse med gjennomføring av tiltaket.

### 2.1.1 Innkomne merknader

#### A: Offentlige myndigheter

1. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen.....19.03.21
2. Statsforvaltaren i Rogaland .....03.03.21
3. Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv .....21.04.21
4. Statens vegvesen, region Vest .....19.03.21

#### B: Private og organisasjoner

1. Sigurd Kristiansen.....07.04.21
2. Hilde M. Bergfjord på vegne av Else K. Bergfjord..... 06 og 30.03.21
3. Liv Staupe og Henry Eliassen.....29.30.21
4. Geir-Helge Hauso .....28.03.21
5. Advokatfirmaet Eurojuris på vegne av Arizona AS.....29.03.21
6. Ronny Magnusson.....25.03.21
7. Jostein Mosnes-Holmen, Anne M., Kåre og John K. Mannes ..22.03.21
8. Øyvind og Inger Lise Levik .....21.03.21
9. Trygve Iversen på vegne av Ingvar Johnsen .....07.03.21

Sammendrag og vurdering av merknadene (*Merknadsvurdering*) er vedlagt, mens merknadene i sin helhet er vedlagt saken som var til 1.gangsbehandling i Hovedutvalg teknisk og miljø den 15.06.21 sak 76/21.

### 2.2 1.gangsbehandling i Hovedutvalg teknisk og miljø

Planforslaget ble behandlet av Hovedutvalg teknisk og miljø den 15.06.21, sak 76/21, og følgende vedtak ble fattet:

1. *Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1.gangsbehandling at forslag til endring i reguleringsplan for gnr. 15, bnr. 82 m. fl. - del av godkjent reguleringsplan for Åkraøynå og Holmane - legges ut til offentlig ettersyn (vist på kart sist datert 15.06.21). Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-10 og § 5-2.*
2. *Det foretas befarings før 2. gangs behandling.*

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 25.06.21 - 27.08.21.

### 2.2.1 Innkomne merknader

#### A: Offentlige myndigheter

5. Rogaland fylkeskommune, Plan-, miljø- og samfunnsavd.....03.08.21
6. Statsforvalteren i Rogaland .....22.07.21
7. Statens vegvesen, region Vest .....09.07.21



## B: Private og organisasjoner

10. Trygve Iversen på vegne av Ingvar Jonsen .....	26.08.21
11. Hilde Bergfjord på vegne av Else. Kristine Bergfjord .....	26.08.21
12. Jostein Mosnes-Holmen .....	25.08.21
13. Nina Irene Mehus Havnen og Jarl Havnen .....	25.08.21
14. Gunhild Alice Klæhaug .....	17.08.21
15. Jakob Tjøsvold .....	25.06.21

De innkomne merknadene er vurdert og vedlagt. For sammendrag og vurdering, se vedlegget «Merknadsvurdering».

## Kapittel 3: Planstatus:

---

### 3.1 Kommunale planer

#### 3.1.1 Gjeldende reguleringsplan

Planområdet er regulert i gjeldende plan 2041 Åkraøynå og Holmane, godkjent 17.11.2015. Område er i hovedsak regulert til veg, fortau og parkering.

Utbygging, trafiksikkerhet og kulturmiljø var hovedtemaene i gjeldende reguleringsplan. Det vises i denne sammenheng til utsnitt fra gjeldende planbeskrivelse:

#### 4. VIKTIGE FORUTSETNINGER FOR PLANARBEIDET

##### 4.1 Tilrettelegge for en helhetlig utvikling av området

*Slik utbyggingen innenfor planområdet fungerer i dag blir det søkt om bygging av inntil 3 boenheter av gangen, da det ved 4 boenheter stilles krav om reguleringsplan ihht. kommuneplan. På denne måten skjer fortetting i området på bekostning av flere viktige faktorer som nå fanges opp i en samlet plan for hele området. Dette gjelder blant annet faktorer som å tilrettelegge for en tryggere trafiksituasjon, at det stilles krav til leke- og uteoppholdsareal for å ivareta barn og unges interesser, samt at det fokuseres på å ivareta det kulturhistoriske miljøet i området. Videre deles planområdet inn i mindre delområder for ulike utbyggingsformål, tilpasset den eksisterende bebyggelsen, for å tilrettelegge for en helhetlig utbygging med utgangspunkt i de samme planbestemmelsene.*

##### 4.2 Forbedre trafiksikkerheten

*Hovedadkomstvegene innenfor planområdet er Øyavegen og Holmavegen. Bebyggelsen ligger i hovedsak tett langs vegene på begge sider. For å forbedre trafiksikkerheten har hovedgrepet vært å vise fortau langs og utvide disse, så langt det lar seg gjøre uten at det krever sanering av eksisterende bebyggelse. Det er tatt utgangspunkt i de eksisterende vegtraseene og lagt sammenhengende fortau langs sørsiden av Øyavegen og østsiden av Holmavegen.*

...

##### 4.3 Ta hensyn til det kulturhistoriske bygningsmiljøet

*Formålet med å vise områder i hensynssone – bevaring kulturmiljø er å bevare det kulturhistoriske miljøet som har gitt Åkrehamn sitt særpreg, samt å sikre at ny bebyggelse får en god tilpasning til det.*

### 3.1.2 Kommunedelplan for Åkrehamn

I kommunestyrets vedtak punkt 2 ber de rådmannen ta en ny gjennomgang av plan 2041 «med tanke på en nærmere koordinering mellom målsettingene i Plan 2041 og den nylig vedtatte kommunedelplanen for Åkrehamn, herunder nærmere vurdering av utforming av fortau, gateplan m.m. Herunder forutsettes at en ser nærmere på hvilke utbedringer som er strengt nødvendige for å tilfredsstille reguleringsplanen, samt vurdere alternativer til opphøyde fortau med f.eks nedfresing av stein med annen farge enn omgivelsene eller lignende.»

I kommunedelplanen har området formål boligbebyggelse og kombinert bebyggelse og anleggsformål. Videre sier planen at veg skal bygges i tråd med den til enhver tid gjeldende kommunale vegnorm.

Kommunedelplan har sagt i § 1-4 at reguleringsplan 2041 skal gjelde foran kommunedelplanen, og det er dermed tatt en konkret vurdering på videreføring av reguleringsplanen sin arealbruk. Den kommunale vegnormen ble brukt som utgangspunkt ved utarbeidelse av plan 2041, hvor kommunen la seg på et minimumsnivå hva gjelder utforming av fortau.

## Kapittel 4: Dagens situasjon

---

Planområdet er på ca.10 daa, og ligger på Åkraøynå og Svendsholmen. Området består i hovedsak av dagens opparbeidde vegareal, Øyavegen og Holmavegen, med noe tilgrensende areal (areal som omfattes av byggegrensler langs veg og fortau).

Øyavegen går langs sørsiden av Åkraøynå frem til broen over til Svendsholmen, hvor Holmavegen fortsetter sørover ut til den første moloen. Vikavegen og Boktavegen går nordover fra Øyavegen og fungerer som adkomst til de øvrige delene av Åkraøynå. Det er ikke etablert fortau langs vegene, foruten et smalt parti langs gnr 15/111 helt i starten av Øyavegen og et over broa mellom Åkraøynå og Svendsholmen.

Vegnettet innenfor planområdet har blandet standard, med noen til dels smale partier med tanke på at det foregår transportoppgaver med større lastebiler. Det er for øvrig Øyavegen som har den største trafikkbelastningen innenfor planområdet.

Området er brukt av barn og unge som adkomstveg, da også skoleveg.

### 4.1 Trafikk

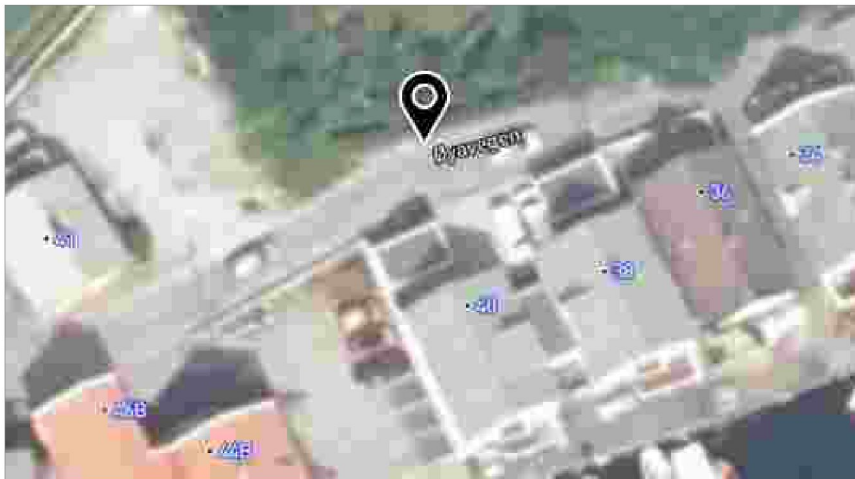
#### 4.1.1 Dagens bebyggelse

Per 02.11.20 er det registrert 205 personer med bopeladresse innenfor plan 2041. Av disse vil 169 (fordelt på 68 boenheter) måtte benytte deler av Øyavegen som kjøreveg for å komme fram til sin eiendom.

Videre genererer Åkrehamn trålbøteri en del trafikk, i form av både person- og lastebil transport. Ut over denne bruken har kommunen registrert følgende bygninger som nytter vegen: 1 Annet

kulturhus, 3 naust/båthus/sjøbu, 1 annen industribygning, 6 driftsb. fiske/fangst/oppdr. og 1 verkstedbygning. Videre ligger Mortholmen (registrert som driftsb. fiske/fangst/oppdr.), nyttet som forsamlingslokale/kulturhus uten kjørbare adkomst, ytterst på moloanlegget. I tillegg til bruken av selve bygget så er Mortholmen og moloene et populært turmål, hvor området rett før moloanlegget, uten at det er opparbeidet til formålet, nyttes til parkering som utgangspunkt for tur/rekreasjon i området.

I perioden onsdag den 28.05.21 kl. 07 – tirsdag den 04.05.21 kl. 09 har kommunen hatt ute radar på Øyavegen for å måle trafikkmengde, fart og type kjøretøy mm.



Figur 3. Radaren sin plassering

Plasseringen er valgt ut i fra at så og si all trafikk passerer dette punktet, samtidig som det er rett ved et av de smaleste og mest uoversiktlige punktene på strekket. Målingene viser blant annet at fartsgrensen på 30 km/t blir overholdt, med et gjennomsnitt på 24 km/t for alle typer kjøretøy (varierer fra 20 – 24 km/t for de ulike kjøretøyene, hvorav ca. 93 % ligger under 25 km/t og 6 % ligger under 30 km/t). Videre er det målt en ÅDT på 872 (Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. ÅDT beregnes normalt ut fra trafikktegninger på ulike dager gjennom året). Standard ÅDT for en bolig regnes å være 5 turer per døgn, og vil da for de 68 boenhetene som passerer her gi en ÅDT på 340. Ut i fra disse dataene kan det anslås at boligbebyggelsen står for ca. 39 % av den samlede trafikkmengden.

Trucks og Semi-trucks står for ca. 6 % av trafikken, varebiler ca. 21 %, personbiler ca. 66 % og 2-hjulinger står for ca. 7 %. Trafikk i tilknytning til Trålbøteriet, som har en del større vareleveranser, antas å stå for mesteparten av tungtrafikken i området. Videre har Trålbøteriet en del kundebesøk, som gjenspeiles på bruken av parkeringsplassen like utenfor (11 plasser, i tillegg til 8 kommunale).

Utover disse målingene og vurderingene er det vanskelig å anta hvilken bebyggelse eller hvilke formål øvrig trafikk skal knyttes opp mot.

#### 4.1.2 Framtidig bebyggelse i henhold til reguleringsplanen

Med utgangspunkt i gjeldende plan 2041 er det i Notat om forslag til løsning for Øyavegen på Åkra datert 27.11.2020 (vedlagt) gjort et anslag på hvor mye ny trafikk utbygging i henhold til planen kan medføre. Ut i fra anslagene og bekreftelser fra utbyggere med konkrete utbyggingsplaner (21 boenheter) er det samlet sett potensiale for 34 nye boenheter, uten å ta i betrakningen den generelle



fortetningstrenden, eksempelvis rivning av en enebolig og oppføring av en tomannsbolig. I tillegg kommer naust/lager og lignende. En vet f.eks. at det innenfor U/N/B1 er oppført 8 naust som har fått midlertidig brukstillatelse, i påvente av opparbeidelse av veg og fortau i henhold til reguleringsplan.

34 nye boenheter gi en økning i ÅDT på 170. Utover dette er det vanskelig å vurdere hvilken bebyggelse som kommer/erstattes og hvilken trafikk dette vil gi, da reguleringsplanen åpner for ulike formål.

### 4.3 Eiendomsforhold

Karmøy kommune har hånd om et mindre areal ved kaien helt i starten av planområdet, samt deler av parkeringsplassen ved Trålbøteriet. Helt i starten er en del av veiarealet i privat eie, mens store deler av dagens vegareal i Øyavegen herfra og ut til broen er umatrikulert. Øvrig areal er i privat eie.

Det vises for øvrig til bakgrunn for endringen og vedlagt notat hvor det fremkommer at vedtak i forbindelse med klage på ekspropriasjonssak for gjennomføring av gjeldende reguleringsplan 2041 er det som har utløst igangsetting av planarbeidet.

## Kapittel 5: Planforslaget

---

### 5.1 Utgangspunkt og overordnet ide

Planforslaget er utarbeidet ut i fra spørsmål om etablering av fortau langs hele strekningen kan erstattes med alternative løsninger, om dette er tilfredsstillende med hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper, og om løsningen kan aksepteres som en trygg skoleveg. Videre er det vurdert om en kan ivareta kulturmiljøet i større grad enn det gjeldende plan gjør, samtidig som en sikrer en fortetting i det sentrale området av Åkrehamn. Dette uten at det går særlig utover grunneiere som ikke ønsker å avstå grunn.

Fokuset har vært å legge opp til en løsning som fremstår mest mulig helhetlig, uten for mange systemskifter (unngå å veksle fra fortau ikke fortau osv.)

Utfordringene er i første omgang de smale vegene og hensyn til trafiksikkerheten, da spesielt med tanke på myke trafikanter og det at det foregår transport med større lastebiler.

#### 5.1.1 Vegtype og krav til fortau

Det vises til at det er gjort en vurdering av vegtype og krav til fortau i forbindelse med gjeldende plan, se avsnittene *Krav til fortau* og *Utforming og standard på fortau* i vedlagt *Notat om forslag til løsning for Øyavegen på Åkra datert 27.11.2020*. I foreliggende planarbeid er det tatt utgangspunkt i samme vurdering med tanke på vegtype, adkomstveg.

Fra kommunens norm:

*Fortau skal hovedsakelig etableres langs adkomstveger med en viss trafikkmengde, og i sentrumsnære områder. For adkomstveg til mer enn 30 boenheter **kan** det kreves fortau. Vurderingskriterier vil være om traseen er skoleveg/ gangveg til barnehage/ andre publikumsrettede lokaler, del av hovedgangvegnett/ turvegnett, vegkurvatur og siktforhold.*

For adkomstveg til mer enn 50 boenheter **skal** det kreves fortau. I sentrumsnære områder skal dobbeltsidig fortau tilstrebes. Langs samlevegger med eksisterende enkeltavkjørsler kan kommunen kreve dobbeltsidig fortau istedenfor gang-og sykkelveg.

Med utgangspunkt i en samlet trafikkbelastning, etter utbygging av boliger i henhold til gjeldende plan, vil ca. 75 boenheter nytte krysset mellom Vikavegen og Øyavegen. Det betyr at fortau med tanke på antall boenheter er et normkrav fra kaien i øst fram til dette krysset. Etter krysset vil det være maks 39 boenheter, hvor antallet avtar videre ut mot Morholmen. Det er dermed ikke et absolutt krav til fortau på denne strekningen.

## 5.2 Arealbruk:

### 5.2.1 Arealregnskap

formålskode	formål beskrivelse	feltnavn	eierform beskrivelse	areal
1110	Boligbebyggelse	B1	annen eierform	197,425
1110	Boligbebyggelse	B2	annen eierform	182,234
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF5	annen eierform	78,27
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF5	annen eierform	506,628
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF5	annen eierform	148,348
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF5	annen eierform	59,01
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF5	annen eierform	199,31
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF6	annen eierform	418,809
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF6	annen eierform	131,63
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF7	annen eierform	351,558
1111	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	BF8	annen eierform	591,474
1340	Industri	IND1	annen eierform	208,946
1802	Bolig/forretning/kontor	B/F/K2	annen eierform	178,573
1802	Bolig/forretning/kontor	B/F/K1	annen eierform	386,515
1804	Bolig/kontor	B/K1	annen eierform	405,654
1900	Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med a	B/AN1	annen eierform	309,598
1900	Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med a	B/AN2	annen eierform	272,372
2010	Veg	f_V06	felles	49,073
2010	Veg	f_V07	felles	25,233
2010	Veg	f_V08	felles	23,515
2010	Veg	f_V09	felles	29,453
2010	Veg	o_V10	offentlig formål	119,091
2010	Veg	o_V16	offentlig formål	31,809
2010	Veg	f_V13	felles	30,576
2010	Veg	o_V15	offentlig formål	636,591
2010	Veg	o_V01	offentlig formål	153,851
2010	Veg	o_V17	offentlig formål	415,79
2010	Veg	o_V18	offentlig formål	808,762
2010	Veg	f_V14	felles	33,168
2010	Veg	o_V19	offentlig formål	91,423
2012	Fortau	o_F1	offentlig formål	86,362
2012	Fortau	o_F2	offentlig formål	278,171
2012	Fortau	o_F3	offentlig formål	64,123
2012	Fortau	o_F4	offentlig formål	98,751
2013	Torg	o_TORG4	offentlig formål	9,99
2014	Gatetun	f_GT1	felles	27,662
2014	Gatetun	f_GT2	felles	44,124
2016	Gangveg/gangareal/gågate	f_G1	felles	17,7
2016	Gangveg/gangareal/gågate	f_G2	felles	22,566
2018	Annene veggrunn - tekniske anlegg	o_AVT1	offentlig formål	12,669
2040	Havn	o_HAVN1	offentlig formål	137,216
2080	Parkering	f_P4	felles	1135,164
2080	Parkering	P2	annen eierform	222,075
2080	Parkering	P1	annen eierform	43,597
2800	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tel	o_SO2	offentlig formål	393,911
2800	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tel	o_SO3	offentlig formål	460,926
2800	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tel	o_SO1	offentlig formål	189,756
5130	Friluftformål	FRIL12	annen eierform	50,823
5130	Friluftformål	FRIL11	annen eierform	7,322
<b>Total areal</b>				<b>10377,597</b>



## 5.2.2 Eiendomsendringer

Planforslaget legger opp til at alt areal som reguleres offentlig skal overtas av kommunen.

## 5.3 Forslag til løsning

### 5.3.1 Fra kommunal kai i øst til Trålbøteriet

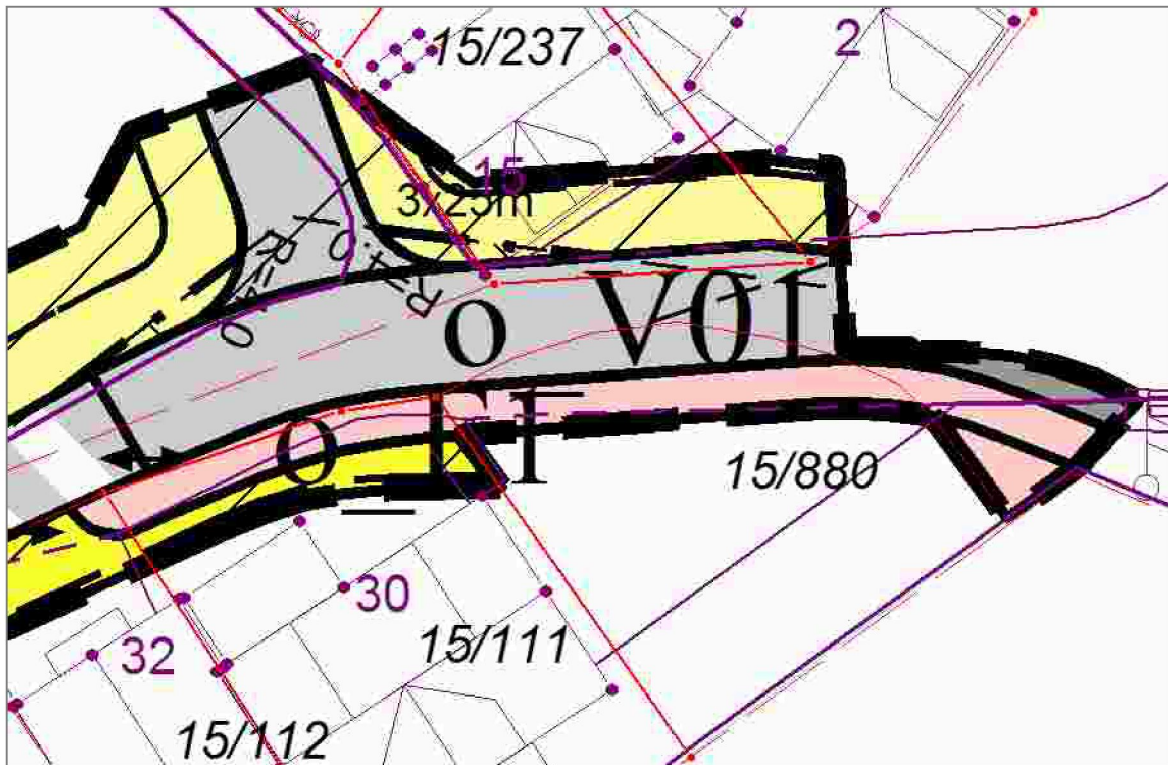
Det mest kritiske punktet er den første del av Øyavegen som har et strekk med smal veg i tillegg til den største trafikkbelastningen. På dette strekket kan det på sikt være ca. 100 boenheter som skal nytte den første del av vegen, i tillegg til Trålbøteriet og øvrig bebyggelse. I forhold til den kommunale normen så skal det for en adkomstveg, da det er over 50 boenheter, være fortau her. I gjeldende plan er det lagt opp til fortau på 2 meter og en vegbredde som går fra 5 meter i øst til 4 meter lenger vestover.



Figur 4. Ortofoto med situasjonskart – strekningen fra kaien til Trålbøteriet

#### Veg med fortau – o\_V01 og o\_F1

I planforslaget er det lagt opp til fortau på 2 meter og veg på 5 meter fra kaien og rundt den første svingen. Standarden her, av hensyn til tungtrafikken, blir som for en samleveg i henhold til normen (2 meter asfaltert fortau og 5 meter asfaltert veg). Fortauet blir en naturlig overgang for myke trafikanter som kommer fra kaien i sørøst.



Figur 5. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek

Etter enighet med grunneier av 15/111 er formålsgrensen til fortauet i sør lagt i dagens mur langs eiendommen, hvor det i dag går et smalt, hellelagt område som nyttes til fortau. Fortauet avsluttes over på gnr 15/112, og tar et areal på ca. 1,5 x 1,5 m av eiendommen. Arealet ligger som del av dagens veg i situasjonskartet, men er regulert til bolig i gjeldende plan.

Videre er vegen vist 5 meter, i stor grad innenfor dagens opparbeidde vegareal. Grunneiere av gnr 15/459 (vest for 15/237) og 237 ville ikke inngå frivillig grunnavståelse til veg i forbindelse med forsøk på gjennomføring av gjeldende reguleringsplan, ref. tidligere ekspropriasjonssak. Sammenlignet med gjeldende reguleringsplan så er inngripen på gnr 15/459 redusert betraktelig, mens formålsgrensen inn på 15/237 er tilsvarende dagens vegareal i henhold til situasjonskartet.

Byggegrensen er 3 meter langs veg (som i gjeldende plan), mens den på gnr 15/111 er opprettholdt i henhold til gjeldende plan.

Sambruksområde 1 – o\_SO1

Veg og fortau fra kaien avsluttes og går inn i et sambruksområde (se Figur 7.).





Figur 6. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrensener med rød strek

## B.5 Gater uten spesiell prioritering (sambruksområder)

I sambruksområder har ingen trafikantgrupper regulert prioritert. Alle trafikantgrupper er likestilt og må tilpasse seg hverandre.

Sambruksområder er først og fremst et rom for opphold og byliv, og de trafikale funksjonene er tonet ned. Utformingen av sambruksområder er primært uten oppdeling i gang- og kjørearealer, og uten skilt og oppmerking. Ferdsel i disse områdene skjer ved samspill og interaksjon mellom trafikantene og fordrer lav fart. Sambruksområder utformes på en slik måte at kjørende velger et fartsnivå på 15- 20 km/t. Gaten angir ulike soner ved hjelp av variasjon i gatebelegget. Gategulvet anlegges flatt uten kantstein eller nivåforskjeller.

Sambruksområder er best egnet i tette byområder (sentrumsområder) der det er mange gående og syklende.

Følgende krav gjelder for sambruksområder:

- ÅDT bør ikke overstige 4 000
- Ingen trafikantgrupper bør være prioritert
- Det bør være balanse i fordelingen mellom motorisert trafikk, gående og syklende
- Parkering bør begrenses

Figur 7. Sambruksområde –Utsnitt fra Statens vegvesen sin Veg og gateutforming, Håndbok N100

Valg av løsning har landet på sambruksområde, noe kommunen ikke har regulert tidligere. Ulike formål har vært diskutert, men det har vært vanskelig å finne det rette. Formålet som brukes er dermed *Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer*, hvor bestemmelsene spesifiserer bruken av et sambruksområde. Innenfor område skal ingen trafikantgrupper ha regulert prioritet. I foreliggende planforslag vil det være lite rom for opphold og byliv, men de trafikale funksjonene skal forsøkes tonet ned ved hjelp av en utforming som skiller seg ut fra standard asfaltering og bredder. Når det kommer til beskrivelsen i figuren over med tanke på at områdene er best egnet i tett byområder, så avviker Åkraøynå dette punktet. Til tross for dette er løsningen vurdert som et alternativ, da vi befinner oss i et område hvor det allerede per i dag er lav fart og sambruk av veggen. Det er en høy andel trafikk fra motorkjøretøy, samtidig som område utover hverdagslig gang- og sykkeltrafikk, fungerer som adkomst til et mye brukt turområde. ÅDT er langt under 4000 og det er ikke lagt opp til parkering i gaten.

Sambruksområdet er lagt inn her blant annet av hensyn til kulturmiljøet (regulert hensynssone på begge sider av vegen), ettersom dette strekket er et av de få stedene langs vegen der det opprinnelige gateløpet i relativt stor grad er bevart. For å bevare særegenheten gateløpet Øyavegen representerer i området er det i planforslaget ikke lagt opp til utvidelse av vegen her, foruten en smal stripe i overgangen fra regulert veg i øst. Videre er denne løsningen funnet akseptabel av hensyn til trafiksikkerhet da partiet er såpass smalt at kun en bil kan passere om gangen. Det er vurdert at løsningen på et vis fungerer som fartsdempende per i dag, og at dette kan videreføres som en «hilsesone» med ytterligere fartsreduksjon. Trafikktellingen viser at gjennomsnittsfarten i dette området er lav, 24 km/t.

Det er krav om at partiet må ha eget dekke for å klart markere «deling av veg mellom mobilitetsgrupper», slik at harde trafikanter blir gjort oppmerksom på at de går fra kjøreveg til «sambruksområde» hvor de må ta ekstra hensyn til myke trafikanter. Det skal være en glidende overgang fra fortauet i øst, slik at myke trafikanter opplever det som en naturlig fortsettelse. Til tross for at fortau tas ut, er målet at kvaliteten ikke skal gå ned for de som ferdes til fots eller på sykkel.

Følgende planbestemmelse er utarbeidet for å sikre en opparbeidelse som skal være med på å gjøre trafikantene oppmerksomme på systemskiftet, samtidig som det skal oppleves som et estetisk grep av hensyn til kulturmiljø og et grep for å senke farten:

**§ 81.** *Område skal nyttes til sambruksområde for alle trafikantgrupper. Alle trafikantgrupper er likestilt og må tilpasse seg hverandre.*

*Sambruksområde med belysning iht. kommunal norm (som for veg) skal opparbeides iht. godkjent teknisk plan.*

*Sambruksområde skal opparbeides med slitesterkt naturmateriale (ikke brostein)/farget asfalt tilpasset kulturmiljøet og ferdsel for alle, uten oppdeling i gang- og kjørearealer. Gategulvet skal anlegges flatt uten kantstein eller nivåforskjeller. Det kan etter behov angis ulike soner ved hjelp av variasjon i gatebelegget. Overgangen fra veg og fortau til sambruksareal skal markeres med smågatestein og sambruksarealet skal heves noe i forhold til de tilgrensende områdene.*

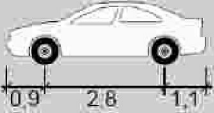
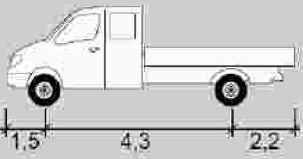
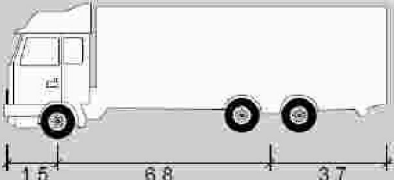

*I områdene o\_SO1 og o\_SO3 kan kun en bil passere om gangen. For å tydeliggjøre dette skal området opparbeides med et dekke på 3 meter bredde midt i sonen, mens resterende areal skal opparbeides med smågatestein. Området skal fungere som fartsdempende og «hilsesone».*

Faktorer som påvirker trafiksikkerheten er bilenes hastighet, trafikkmengde, hvor stor del av vegen bilen beslaglegger når det ikke er fortau, belysning, dekkevalg og vegens omgivelser. Summen av disse forholdene gjenspeiler trygghetsfølelsen.

Foreslått løsning, uten fortau, er vurdert som akseptabel i forhold til trafiksikkerheten. Hastigheten er lav, og vil forhåpentligvis bli enda lavere. Trafikkmengden er høy, men det er ikke kjennskap til ulykker og i kommunens barnetråkkregistrering er vegen registrert som *Trygg* (Kommunen gjennomførte i 2017 en barnetråkk registrering i samarbeid med blant andre barneskolene i Åkra, hvor både Øyavegen og Holmavegen er registrert som *Trygg veg* i forhold til hvordan barna opplever den). Trafikkmengden som planlagt boligbebyggelse vil generere vurderes ikke til å utgjøre en

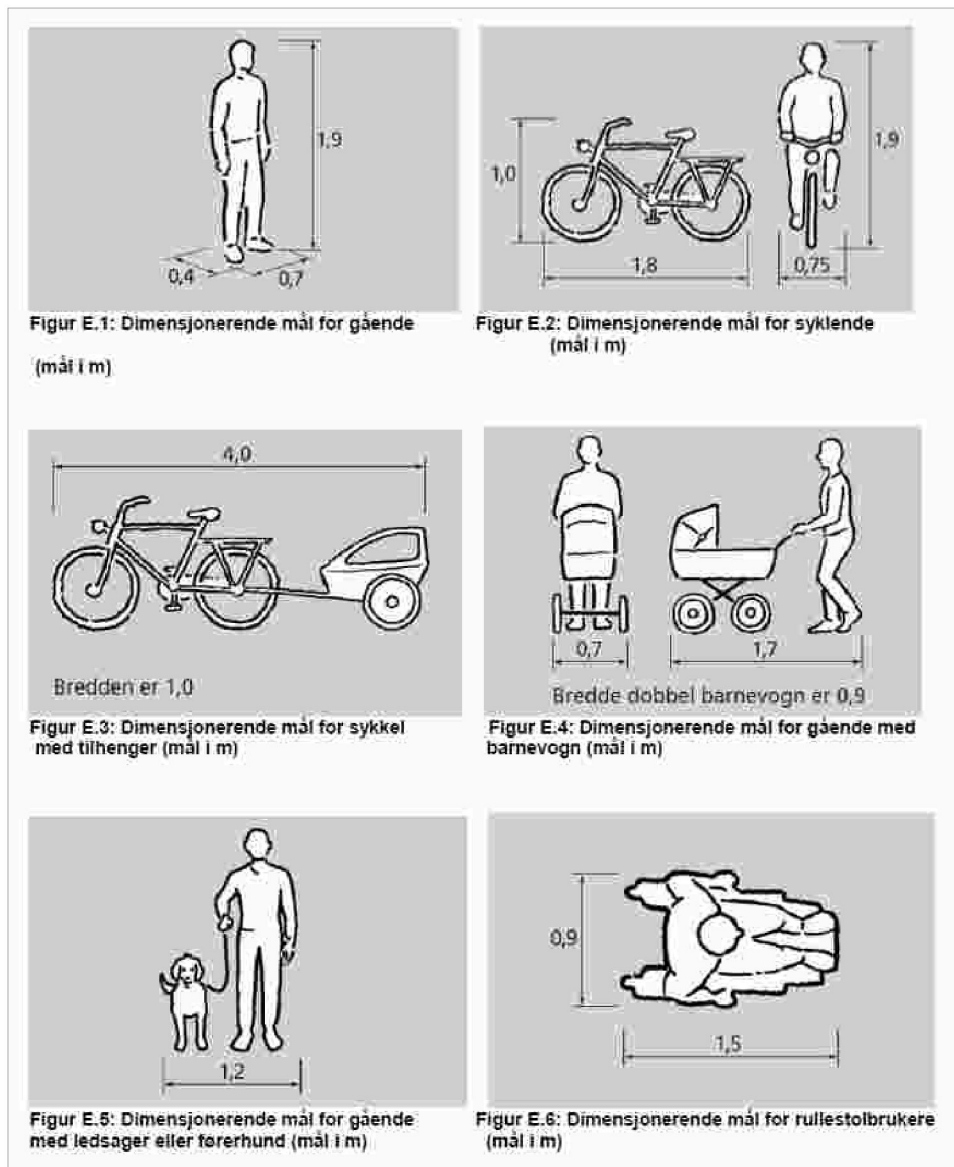
vesentlig fare for trafikksikkerheten sammenlignet med dagens situasjon, som har en del større kjøretøyer og øvrig bruk utover den som går til dagens boliger.

Bredden på strekket, som har en lengde på ca. 43 meter, er i snitt ca. 4,3 meter. Øyavegen er registrert som en veg som kan ta kjøretøy med lengde 15 meter. Bredden på slike kjøretøy regnes å være 2,55 (se *Figur 8.*). Bredden som myke trafikanter krever fremgår av *Figur 9.* I forhold til disse tallene så vurderes store kjøretøy ikke til å beslaglegge en for stor del av bredden, da det stort sett vil være en grei margin ved eventuell passering av myke trafikanter. For øvrig vurderes planforslaget til å legge opp til en løsning, som med fokus på dekkevalg og omkringliggende kulturmiljø, sannsynligvis vil bidra til en trygghetsfølelse.

	<p><b>Personbiler, varebiler og kombibiler (P)</b></p> <p>Lengde: 4,80 m            Brekke: 1,80 m            Svingradius: 6,00 m</p>
	<p><b>Liten lastebil (LL)</b></p> <p>Lengde: 8,00 m            Brekke: 2,55 m            Svingradius: 10,00 m</p>
	<p><b>Lastebiler (inkl. brannbiler med stige) (L)</b></p> <p>Lengde: 12,00 m            Brekke: 2,55 m            Svingradius: 12,00 m</p>
	<p><b>Boggiebusser (B)</b></p> <p>Lengde: 15,00 m            Brekke: 2,55 m            Svingradius: 12,50 m</p>

*Figur 8. Dimensjonerende mål for kjøretøy - Utsnitt fra Statens vegvesen sin Veg og gateutforming, Håndbok N100*





Figur 9. Dimensjonerende mål for myke trafikanter - Utsnitt fra Statens vegvesen sin Veg og gateutforming, Håndbok N100

Det er lagt inn en byggegrense på 3 meter langs sambruksområdet (gjeldende plan har 3 meter langs veg og fortau).

Det påpekes at det i forbindelse med forsøk på gjennomføring av gjeldende plan ikke har vært aktuelt med frivillig grunnavståelse fra gnr 15/459 og 2090. I foreliggende planforslag er det for øvrig snakk om et marginalt areal på gnr 15/459 som ikke allerede er opparbeidet veg.

#### Sambruksområde 2 – o\_SO2

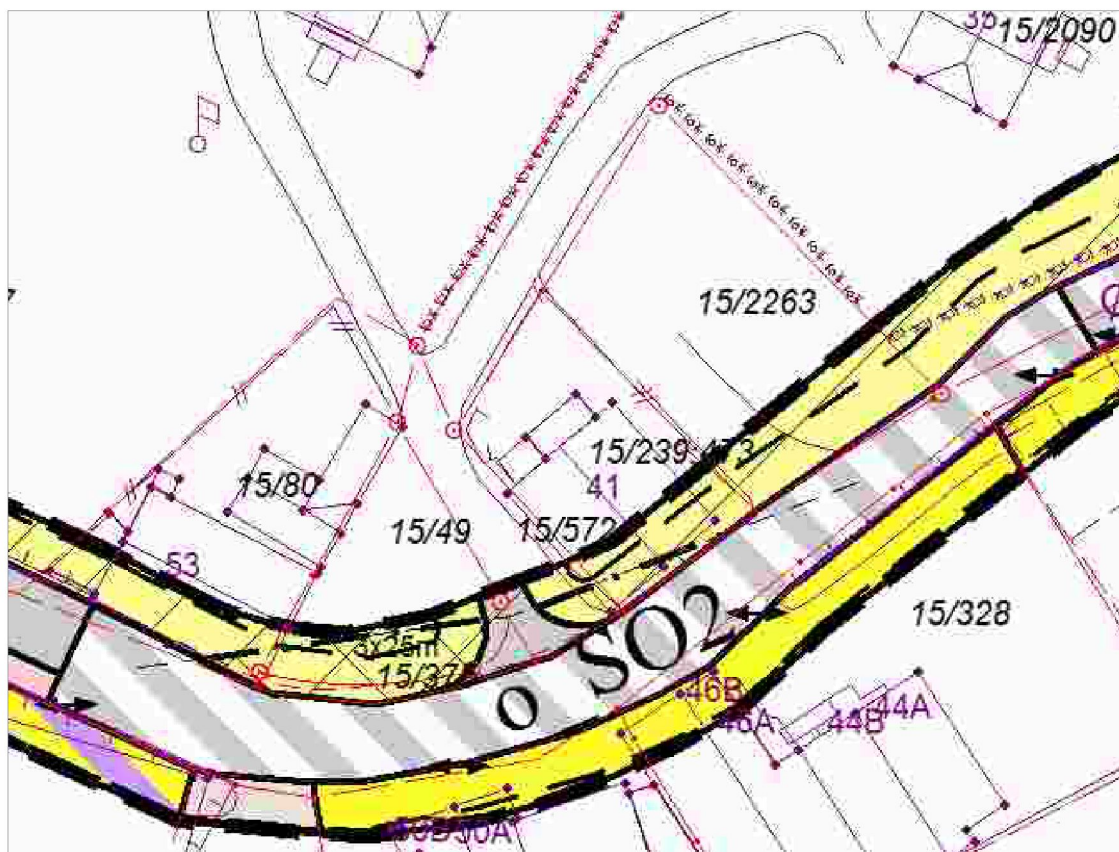
I gjeldende reguleringsplan har dette partiet 2 meter fortau (som stort sett er gjennomgående langs hele Øyavegen og Holmavegen), mens vegbredden går fra 5 meter til 4 meter av hensyn til omkringliggende bebyggelse. Denne løsningen er ikke forsvarlig da Øyavegen er skrevet opp til tunge kjøretøy (15 meter), og disse ikke vil klare svingen uten å nytte fortausarealet. Med visshet om at

disse kjøretøyene er avhengig av å bruke store deler av arealet i kurven, skal det også gjenspeiles i gateprofilen.

Det er i foreliggende planarbeid, slik som i gjeldende plan, ikke ønskelig med fortausbredder på mindre enn 2 meter. Dette av hensyn til myke trafikanters mulighet for passasje uten å måtte ta i bruk vegbanen. Hvis det skal være fortausløsning bør den imøtekomme dette for å ivareta trygghetsfølelsen av å ferdes her.

Det er etablert bebyggelse tett opp mot veggen på deler av strekket, samtidig som tilgrensende boligareal på nordsiden av veggen er regulert med hensynssone - kulturmiljø. Strekket, som har en lengde på ca. 70 meter, har i snitt en bredde på 5-5,5 meter.

Da det i foreliggende planarbeid er fokus på løsninger uten for mange systemskifter, foreslås det at også denne strekningen blir opparbeidet som et sambruksområde innenfor dagens opparbeidde vegareal/langs eiendomsgrenser. Deler av strekningen vil blant annet også, sammen med vegstrekket fra kaien, fungere som møteplass for trafikk i o\_SO1.



Figur 10. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek

Med fokus på dekkevalg og omkringliggende kulturmiljø, vurderes løsningen til sannsynligvis å bidra til en trygghetsfølelse.

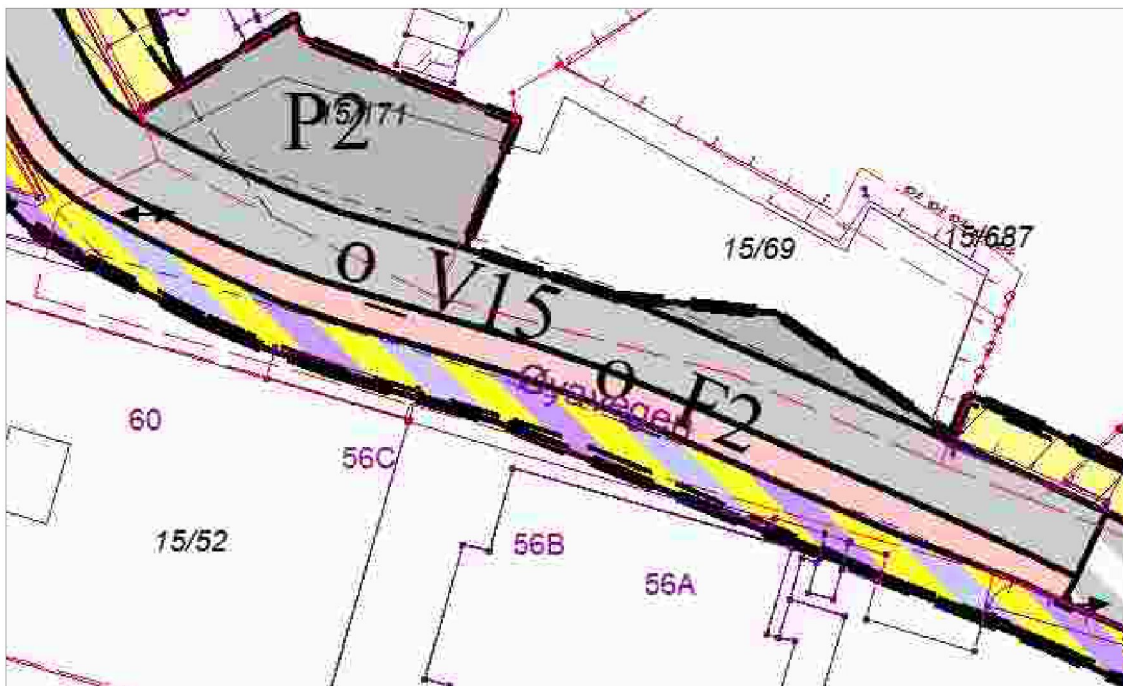
Det vises for øvrig til vurdering av løsning for Sambruksområde 1 – o\_SO1, avsnitt 1,3, 4 og 5.

Det påpekes at eiere av gnr 15/328, 15/2263 og 15/2090 ikke ville inngå frivillig grunnavståelse til veg og fortau i forbindelse med forsøk på gjennomføring av gjeldende reguleringsplan, ref. tidligere ekspropriasjonssak. Arealene det nå er snakk om er kun dagens opparbeide veg.

### 5.3.2 Langs Trålbøteriet

Veg med nedsenket fortau – første del av o\_V15 og o\_F2 (mellom o\_SO2 til og med langs P2)  
Her er det oversiktlig og plass til kjøreveg på 5 meter og fortau på 2- 2,5 meter. Fortauet er lagt i dagens vegkant i sør og vest, så og si i samsvar med formålsgrensen på fortauet i gjeldende plan. Av hensyn til eksisterende avkjørsler/innkjøring til parkeringsdekke/nivåsprang mellom parkering og veg, anbefales nedsenket granittrekke som markerer skille mellom kjøreveg og fortau. Gangsonen males med fotgjengersymbol. Det er valgt å regulere 2,5 meter fortausbredde midt på strekket ettersom det er god plass her, det skjer en del med tanke på trafikk i forbindelse med Trålbøteriet, det kan gi en «trygghetsfølelse» ettersom det ikke blir et opphevet fortau og det er fare for økt hastighet i og med at området er såpass oversiktig.

Det er lagt inn byggegrense på 3 meter langs veg og fortau.



Figur 11. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek

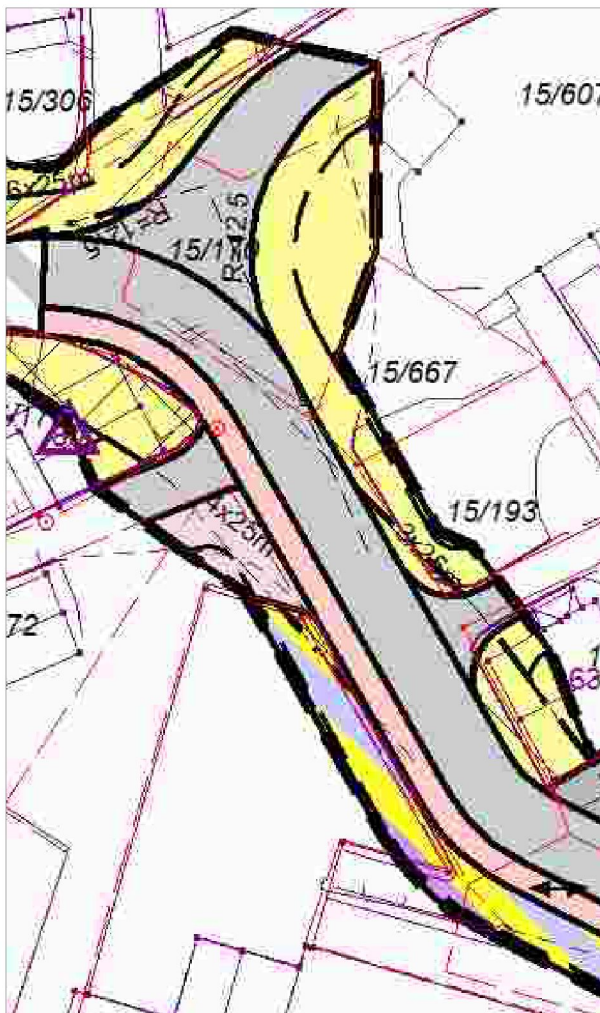


### 5.3.2 Fra Trålbøteriet til broen

Veg med fortau – andre del av o\_V15 og o\_F2, P2 og tidligere P3

Fra Trålbøteriet er det akkurat plass til fortau på 2 meter og veg på 5 meter rundt svingen ved gnr 15/477. Tungtrafikk snur i kryss med Vikavegen og det er derfor lagt inn en snuhammer vinkelrett på krysset med større radius her (Øyavegen er skrevet opp til kjøretøy for inntil 15 meter). Dette går på bekostning av dagens regulerte parkeringsplass, P3 (reguleres bort), som eies og nyttes av Trålbøteriet. I denne sammenheng har kommunen vurdert behovet for den offentlige parkeringsplassen ved Trålbøteriet, P2, og funnet at det ikke er funksjoner i området som tilsier behov for den her. P2 endres dermed fra offentlig til annen eierform. Dette muliggjør at det eventuelt kan inngås kjøp/avtale mellom kommunen og Trålbøteriet. Standarden på vegstrekket, av hensyn til tungtrafikken, blir som for en samleveg i henhold til normen (2 meter asfalter fortau og 5 meter asfaltert veg).

Det er lagt byggegrense på 3 meter langs veg og fortau. Dette går noe utover enkelte av eiendommene langs østsiden av vegen, ettersom vegen noen steder legges noe lenger mot øst.



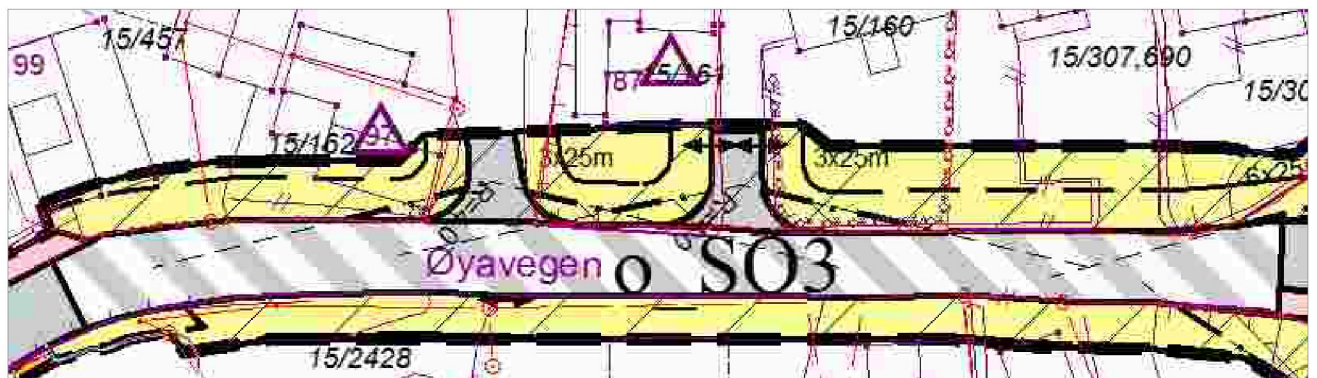
Figur 12. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek

Sambruksområde 3 – o\_SO\_3

Etter kryss med Vikavegen vil det være maks 39 boenheter (ut fra vurdering i vedlagt notat), hvor antallet avtar videre ut mot moloen. Det er dermed ikke et absolutt krav til fortau på denne

strekningen når en tar utgangspunkt i vegtypen adkomstveg. Likevel er det slik at fortau skal vurderes, og det vektlegges her at fortsettelsen av Øyavegen og Holmavegen også er viktig for tur og rekreasjon ut mot moloanlegget og Mortholmen. Videre er det etablert og regulert noen nærings- og industriarealer videre utover, som gir noe blandet trafikk. På denne bakgrunn vurderes det at tiltak er nødvendig.

Vegstrekket går gjennom et område hvor det er regulert hensynssone – kulturmiljø på begge sider av vegen. Partiet er smalt og bare en bil kan passere om gangen. Det foreslås på denne bakgrunn samme løsning som for *Sambruksområde 1*, og vises til vurderingene som er gjort i den forbindelse.



Figur 13. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek

Planforslaget legger her ikke opp til at det må avstås grunn til offentlig areal fra eiendommer hvor det tidligere ikke har vært aktuelt med frivillig grunnavståelse (gnr 15/160 og 307,609).

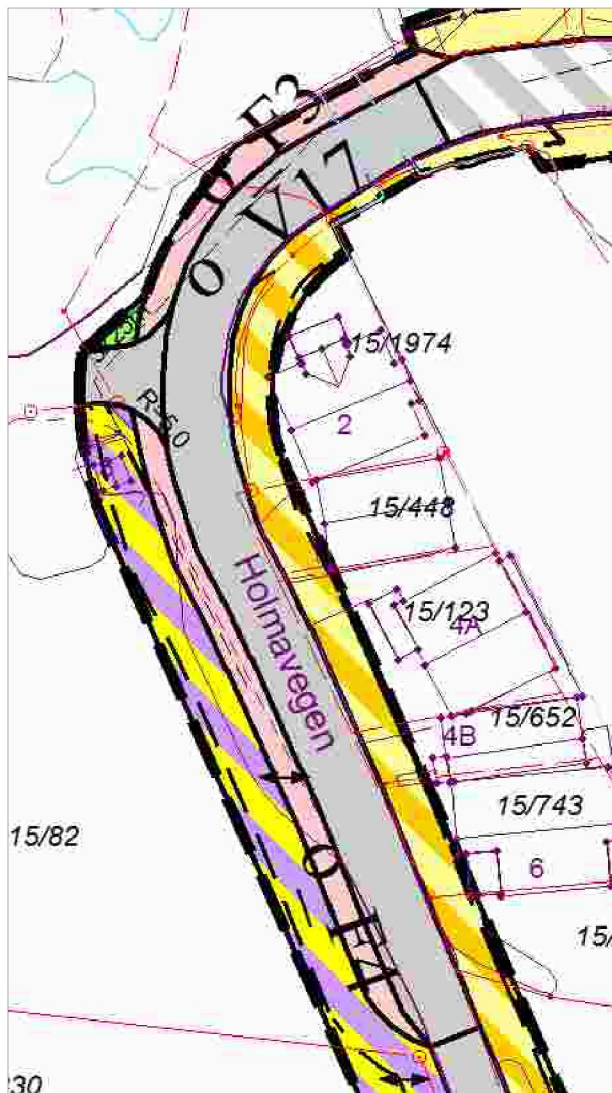
### 5.3.3 Fra broen til moloen

Veg med fortau – o\_V17 og o\_F4

Det vises til samme vurdering som i første avsnitt av *Sambruksområde 3 – o\_S03*.

Veg og fortau over broen er lagt med utgangspunkt i dagens situasjon, med fortau på 2 meter og veg på ca. 5 meter. Videre er vegformålet lagt i dagens veg mot bebyggelsen i øst, mens resterende veg- og fortausareal legges på gnr 15/82. Standarden her, av hensyn til at det er blandet trafikk i området, blir som for en samleveg i henhold til normen (2 meter asfalter fortau og 5 meter asfaltert veg).

Det er lagt inn byggegrense på 3 meter langs veg og fortau.



Figur 14. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek

#### Veg uten fortau – o\_V18

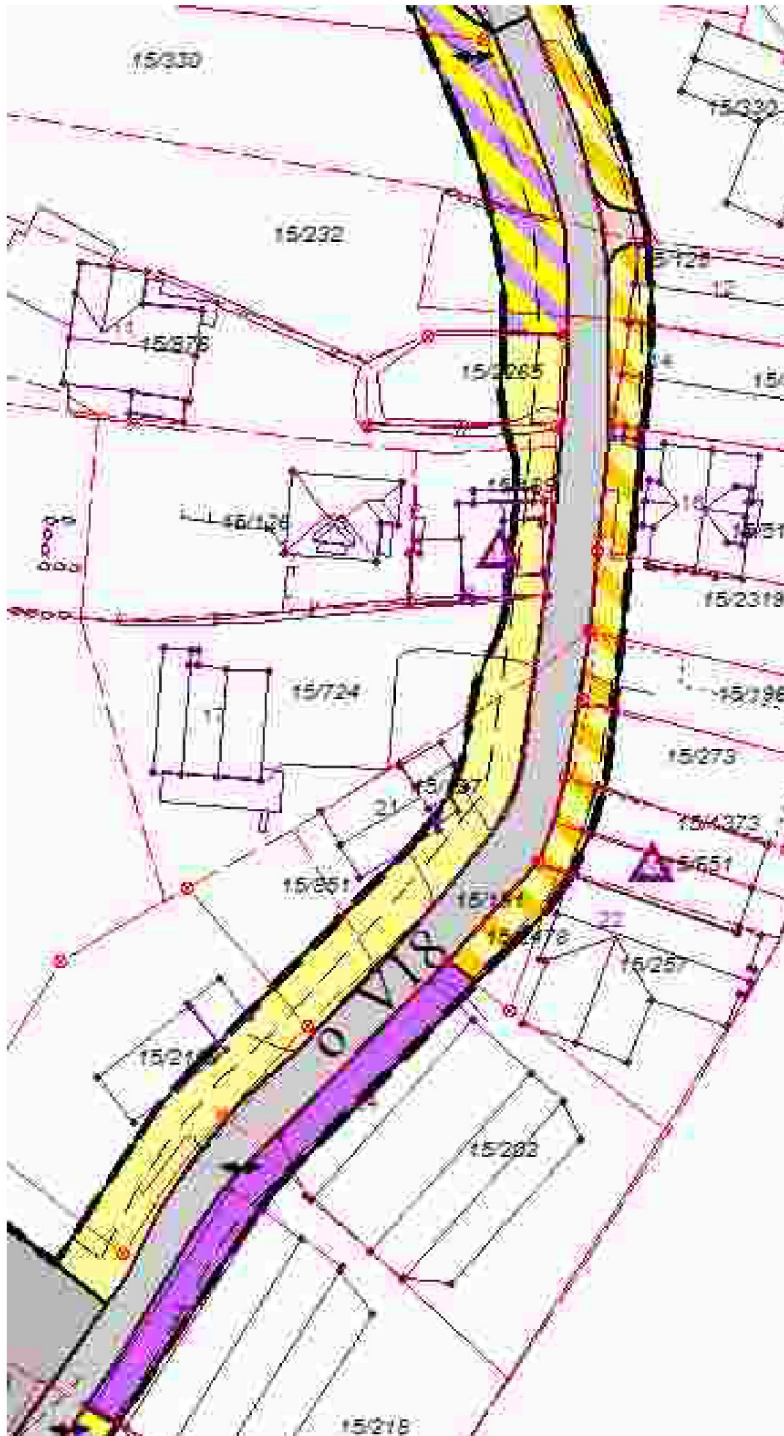
Fortau opphører ved ca. midten av delfeltet nevnt som B/K1, herfra er det flere eiere som ikke har vært villige til å avstå grunn. Det er snakk om en strekning på ca. 150 meter, som på sikt kun vil nyttes av ca. 22 boenheter og dermed være godt under 30 boenheter som er vurderingsgrensen for fortau når en tar utgangspunkt i vegtypen *Adkomstveg*. Ut i fra trafikkmålingene fremgår det at Trucks og Semi-trucks står for ca. 6 % av trafikken på første del av Øyavegen. Trafikk i tilknytning til Trålbøteriet antas å stå for mesteparten av tungtrafikken i planområdet. Dermed vurderes det som at tungtrafikken vil stå for en svært lav andel av trafikkb belastningen på siste del av Holmavegen, og at valg av vegtypen *Adkomstveg* uten fortau kan forsvares.

Vegen reguleres innenfor dagens opparbeidde vegareal, og vil dermed ligge med en gjennomsnittsbredde på ca. 4 meter (*Adkomstveger* skal asfalteres 4 meter i henhold til den kommunale normen). Noen partier er såpass smale at det kun er plass til en bil om gangen, noe som i utgangspunktet vurderes som fartsreducerende.



Det påpekes at gnr 15/330, 125, 191 og 218 ikke ville inngå frivillig grunnavståelse i forbindelse med forsøk på gjennomføring av gjeldende reguleringsplan, ref. tidligere ekspropriasjonssak. I foreliggende planforslag er det nå kun dagens opparbeidde veg som reguleres over eiendommene.

Det er lagt inn byggegrense på 3 meter langs veggen.



Figur 15. Utsnitt av planforslaget, dagens situasjon i lilla strek, eiendomsgrenser med rød strek



#### 5.4 Barn og unges interesser:

Planforslaget vil ha konsekvenser for barn og unge som ferdes i området. Sammenlignet med den gjeldende reguleringsplanen, som har sammenhengende fortau gjennom hele planområdet, så endringen vurderes til å være negativ. Sammenlignet med dagens faktiske situasjon, hvor tiltak for myke trafikanter er så å si fraværende, så vurderes endringen til å være positiv.

Samlet sett, med tanke på at det ikke lar seg gjøre å få gjennomført dagens reguleringsplan og at det allerede er en god del trafikk i området, så vurderes endringsforslaget til og tilrettelegger for et tryggere trafikkbilde.

Det vises til vurderingene som er gjort i forbindelse med de valgte løsningene i kapittel 5.3.

#### 5.5 Kulturminner:

##### 5.5.1 Gjeldende reguleringsplan

I gjeldende reguleringsplan er et stort område på Åkraøynå regulert til bevaring. I dette området ligger den eldste, samlede bebyggelsen på Åkra. Planbeskrivelsen forteller at «Formålet med planen er å tilrettelegge for en helhetlig utvikling av området, forbedre trafikksituasjonen og å sikre at kulturhistoriske verdier blir kartlagt og tatt hensyn til i fremtiden».

Forbedring av trafikksituasjon samtidig som man sikrer kulturhistoriske verdier går ikke alltid hånd i hånd. I gjeldende plan er det regulert inn utvidelse av vegen gjennom hele bevaringsområdet. Dette er i sin tid vedtatt og godtatt av både lokale og regionale kulturminnemyndigheter. Bygningsmiljøet vil fremdeles ha høy bevaringsverdi selv om vegen bygges ut som planlagt i gjeldende plan. Dette under forutsetning av materialvalg tilpasses miljøet.

##### 5.5.2 Planforslaget

Deler av det opprinnelige gateløpet i Øyavegen er fremdeles delvis bevart, både i østre og vestre del. Vegstrekning i øst er et av de mest kritiske punktene for trafikksikkerheten. Dette er også et av de få stedene langs vegen der det opprinnelige gateløpet i relativt stor grad er bevart. For å bevare særegenheten gateløpet Øyavegen representerer i området er det i planforslaget ikke lagt opp til utvidelse av vegen her. Videre er det ikke lagt opp til utvidelse av veg eller fortau i den vestre delen, i området hvor det er regulert hensynssone bevaring på begge sider av vegen.

Planforslaget legger opp til å bevare gateløpet, samtidig som man gjør tiltak for å styre bruken av gaten i en retning som er mer tilpasset de myke trafikanter sammenlignet med dagens situasjon. Materialbruken er her avgjørende. Det vises til planbeskrivelsens kapittel 5.3 og planbestemmelsene i tilknytning til sambruksområde, samt § 6.

Planforslaget vurderes til å være positivt for kulturmiljøet sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Videre vurderes det til å være positivt i forhold til dagens situasjon, med tanke på at det legges opp til en materialbruk som er mer tilpasset det karakteristiske gateløpet med dens omkringliggende bebyggelse enn dagens asfalterte vegbane.



## 5.6 Folkehelse:

Planforslaget i sin helhet vurderes til å ha en positiv helseeffekt sammenlignet med dagens situasjon. Det vises i denne forbindelse til at det tilrettelegges for et tryggere trafikkbilde (se kap. 5.4), samtidig som hensyn til kulturmiljø kan være med på å opprettholde god stedsidentitet i området (se kap. 5.5).

## 5.7 Naturmangfold:

Planområdet består i hovedsak av allerede opparbeidet vegarealer, regulert til veg og fortau i gjeldende plan. Tiltak vil ikke påvirke naturmangfoldet.

## 5.8 Samlet vurdering

Bestillingen fra Kommunestyret var at administrasjonen skulle se nærmere på hvilke utbedringer som er strengt nødvendige for å tilfredsstille reguleringsplanen.

Med utgangspunkt i at Øyavegen og Holmavegen har blandet trafikk, skulle de i henhold til den kommunale vegnormen vært regulert til samleveger, da med fortau langs hele strekket. I gjeldende reguleringsplan er det fortau langs hele strekket, men vegbreddene avviker fra vegstandardene. Løsningen speiler mer vegtypen *Adkomstveg*. På denne bakgrunn er det i det foreliggende planarbeidet, som et resultat av prosessen, tatt utgangspunkt i en variasjon av disse vegtypene, i tillegg til at *Sambruksområde* er tatt inn som en alternativ løsning.

Det vises til de vurderinger som er gjort i kapittel 5.3.

Med utgangspunkt i dagens opparbeidde vegsituasjon, ekspropriasjonssaken, og det faktum at planområdet ligger sentralt i Åkrehamn (som et naturlig fortettingsområde i henhold til overordnede føringer), vurderes foreliggende planarbeid til å dekke Kommunestyrets formulering «strengt nødvendige» utbedringer. Men i dette tilfellet vurderes utbedringene i like stor grad som «strengt nødvendige» med tanke på dagens allerede opparbeidde forhold og ÅDT for første del av Øyavegen.

Ut i fra trafikkteilingene kan en regne seg frem til at boligbebyggelsen står for under 40 % av dagens trafikk (340 ÅDT i dag, 510 ÅDT ved 34 nye boenheter), mens Trålbøteriet antas å stå for trafikken fra større kjøretøy, ca. 6 %. For øvrig antas trafikk i forbindelse med driften av Trålbøteriet å stå for en stor andel av trafikken. Dette tatt i betraktning, så vurderes foreliggende planforslag til å skape en samfunnsmessig og tryggere trafiksituasjon (til tross for mer utbygging), sammenlignet med den dagens situasjon og byggestopp vil utgjøre. En optimal anbefaling hadde vært fortau langs hele strekket, men da måtte løsningene også vært tilpasset tungtrafikken, noe gjeldende reguleringsplan ikke tar høyde for.

Et av virkemidlene i foreliggende planforslag er *Sambruksområde*. Ut i fra barnetråkkregistreringen som sier *Trygg veg* og trafikkmålingene, vurderes dette som en løsning som kan fungere for å oppnå enda lavere fart i de smale partiene, samtidig som det kommer på plass en løsning som ivaretar myke trafikanter på en bedre måte enn dagens situasjon, og større kjøretøy på en måte som reguleringsmessig kan forsvares.

Fokuset har vært å unngå for mange systemskifter, som kan skape forvirring blant trafikantene. Det er lagt opp til veg med fortau og sambruksområder, i tillegg til det siste strekket hvor det kun er regulert veg uten ekstra hensyn til myke trafikanter.

Det vises til ROS-analysen i kapittel 6.

Videre påpekes det at løsningene (sammenlignet med gjeldende reguleringsplan og sakens historikk) er positive av hensyn til kulturmiljøet, det er mer sannsynlig å sikre fortetting i et sentralt område, i tillegg til å minske inngripen i eiendommer hvor det ikke har vært vilje til å avstå grunn.

Løsningen innebærer at en vil gå fra å ekspropriere fra 21 eiendommer til å berøre 9 av eiendommene hvor en tidligere ikke er kommet til enighet om frivillig grunnavståelse. Arealene det er snakk om er stort sett dagens opparbeidde veg (se kap. 5.3).

### 5.9 Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen:

Samtidig med oppstart av planarbeidet ble det varslet oppstart av arbeid med utbyggingsavtale. Innholdet i utbyggingsavtaler vil gå på å sikre at veg- og fortausarealer, samt sambruksområder i Øyavegen og Holmavegen blir opparbeidet i henhold til reguleringsplan. Planlagt fremdrift var at vedtak av planendring og utbyggingsavtale skulle skje i samme kommunestyremøte, men det er nå funnet mer hensiktsmessig å få landet detaljene i plan før en går videre på arbeidet med utbyggingsavtalen.

Planforslaget legger opp til at alt areal som reguleres offentlig skal overtas av kommunen.

## Kapittel 6: ROS - analyse

---

Det vises til at det er utarbeidet en ROS-analyse i forbindelse med gjeldende reguleringsplan. Foreliggende planarbeid er en endring, hvor formålet er å justere areal avsatt til veg og fortau. Dermed er det i foreliggende planarbeid kun gjort en vurdering av de forhold som omfattes av endringen.

### 6.1 Innledning

I henhold til plan- og bygningsloven § 4.3 skal risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) utarbeides ved all planlegging. Målet med analysen er å gi en overordnet og representativ framstilling av risiko for skade på 3. persons liv og helse, materielle verdier og miljø i forbindelse med utbygging av området. Det skal foreslås avbøtende tiltak der det avdekkes forhold med kritisk risiko eller sårbarhet. Analysen inngår som en del av grunnlaget for å identifisere behov for risikoreduserende tiltak.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Analysen omfatter kun risiko- og sårbarhetsvurdering knyttet til fysiske forhold i det aktuelle planområdet.
- Det forutsettes at fremtidige byggearbeider følger relevante lover og forskrifter. Dette innbefatter sikringstiltak og lignende.



## Risikomatrise

For å gi en visuell kvantifiserbar fremstilling av ROS-analysen er det benyttet en risikomatrise. Reguleringsplanveilederen til Miljøverndepartementet T-1490 samt temaveileder fra DSB: Samfunnssikkerhet i plan- og bygningsloven danner grunnlaget for analysen.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Rødt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må iverksettes for å redusere denne til gul eller grønn</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gult indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risikoen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grønt indikerer akseptabel risiko</li> </ul>	

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis ikke dette gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

For å komme frem til risikofaktor må en gange sannsynlighet med konsekvens. Dersom sannsynlighet er 2 og konsekvens er 4 vil risikofaktoren være 8 (gult).

Konsekvens	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig/ en viss fare	3. Betydelig/ kritisk	4. Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
Sannsynlighet					
5. Svært sannsynlig/ kontinuerlig	5	10	15	20	25
4. Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	4	8	12	16	20
3. Sannsynlig/ flere enkelttilfeller	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynlig/ kjennertilfeller	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynlig/ ingen tilfeller	1	2	3	4	5

Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:

- Lite sannsynlig/ ingen tilfeller:** Kjenner ingen tilfeller, men kan ha hørt om tilsvarende i andre områder.
- Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller:** Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode.
- Sannsynlig/ flere enkelttilfeller:** Skjer årlig/ kjenner til tilfeller med kortere varighet.
- Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet:** Skjer månedlig/ forhold som opptrer i lengre perioder, flere måneder.
- Svært sannsynlig/ kontinuerlig:** Skjer ukentlig/ forhold som er kontinuerlig tilstede i området.

Vurdering av konsekvensene av uønsket hendelse er delt i:

1. **Ubetydelig/ ufarlig:** Ingen person eller miljøskader/ enkelte tilfeller av misnøye.
2. **Mindre alvorlig/ en viss fare:** Få/små person- eller miljøskader/ belastende forhold for enkeltpersoner.
3. **Betydelig/ kritisk:** Kan føre til alvorlige personskader/ belastende forhold for en gruppe personer.
4. **Alvorlig/ farlig:** (behandlingskrevende) person- eller miljøskader og kritiske situasjoner.
5. **Svært alvorlig/ katastrofalt:** Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskader.

## 6.2 Uønskede hendelser, konsekvenser og tiltak

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.	Kons.	Risiko	Kommentar	Risiko etter tiltak
<b>Virksomhetsrisiko / menneskeskapte forhold</b>						
Berøres planområdet av, eller medfører planen/tiltaket risiko for:						
<b>Ulykke i av- påkjørsler</b>	Ja	2	2	4		
<b>Ulykke med gående/syklende</b>	Ja	3	3	9	Se punkt 7.3	3

## 6.3 Avbøtende tiltak

### Ulykke med gående/syklende

Det er en del trafikk i planområdet i dag, samtidig som gjeldende reguleringsplan tilrettelegger for mer utbygging og dermed mer trafikk.

Planforslaget legger opp til løsninger med veg og fortau, sambruksområder og veg uten fortau.

I de tilfeller hvor det er lagt opp til veg og fortau regnes det ikke å være sannsynlig med ulykker mellom harde og myke trafikanter.

I sambruksområder og på veg uten fortau vil det være sannsynlighet for ulykker mellom harde og myke trafikanter. For vurdering av valgte løsninger se kapittel 5.3.

### Sambruksområde

Det er krav om at områdene må ha eget dekke for å klart markere «deling av veg mellom mobilitetsgrupper», slik at harde trafikanter blir gjort oppmerksom på at de går fra kjøreveg til «sambruksområde» hvor de må ta ekstra hensyn til myke trafikanter. Følgende planbestemmelse er utarbeidet for å sikre en opparbeidelse som skal være med på å gjøre trafikantene oppmerksomme på systemskiftet, samtidig som det skal oppleves som et estetisk grep av hensyn til kulturmiljø og et grep for å senke farten:

§ 81. *Område skal nyttes til sambruksområde for alle trafikantgrupper. Alle trafikantgrupper er likestilt og må tilpasse seg hverandre.*

*Sambruksområde med belysning iht. kommunal norm (som for veg) skal opparbeides iht. godkjent teknisk plan.*

*Sambruksområde skal opparbeides med slitesterkt naturmateriale (ikke brostein)/farget asfalt tilpasset kulturmiljøet og ferdsel for alle, uten oppdeling i gang- og kjørearealer. Gategulvet skal anlegges flatt uten kantstein eller nivåforskjeller. Det kan etter behov angis ulike soner ved hjelp av variasjon i gatebelegget. Overgangen fra veg og fortau til sambruksareal skal markeres med smågatestein og sambruksarealet skal heves noe i forhold til de tilgrensende områdene.*

*I områdene o\_SO1 og o\_SO3 kan kun en bil passere om gangen. For å tydeliggjøre dette skal området opparbeides med et dekke på 3 meter bredde midt i sonen, mens resterende areal skal opparbeides med smågatestein. Området skal fungere som fartsdempende og «hilsesone».*

#### Veg uten fortau

Vegen reguleres innenfor dagens opparbeidde vegareal, og vil dermed ligge med en gjennomsnittsbredde på ca. 4 meter (Adkomstveger skal asfalteres 4 meter i henhold til den kommunale normen). Noen partier er såpass smale at det kun er plass til en bil om gangen, noe som i utgangspunktet vurderes som fartsreducerende. Gjeldende planbestemmelser sier blant annet at regulerte parkeringsarealet i enden av vegen kan nyttes som utgangspunkt for turer i området. I foreliggende planforslag tas denne setningen ut, som et lite tiltak for mindre trafikk inn i området.

De avbøtende tiltakene vurderes til å redusere sannsynligheten for uønskede hendelser (da tatt i betraktning de vurderinger som er gjort i forbindelse med valg av vegtype i kapittel 5.3) fra 3 til 1, og dermed risikoen fra 9 til 3.

#### 6.4 Oppsummering og konklusjon

Det er ikke avdekket forhold som tilsier at endringen ikke kan gjennomføres.

Man kan aldri gi garantier mot uønska hendelser. Men ved å ta høyde for de forhold som er avdekket og innarbeide foreslåtte tiltak ved videre planlegging og prosjektering i området, kan faren for at uønska hendelser skal oppstå reduseres.

## Kapittel 7: Vedlegg

---

Notat om forslag til løsning for Øyavegen på Åkra datert 27.11.2020

Merknadsvurdering