



---

## Notat

---

Til:

Kopi til:

Saksbehandler: Runar Lunde  
Vår referanse: 20/26700- 1 /  
Dato: 27.11.2020

---

### Emne: Forslag til løsning for Øyavegen – plan 2041.

#### Bakgrunn

I hovedutvalg teknisk 28.01.10, sak 20/10 ble det fremmet en sak der teknisk sjef anbefalte at administrasjonen fremmet et forslag til områderegulering for deler av Øynå og Holmen i Åkrehamn. Bakgrunnen var at det ble sendt inn en rammesøknad for rivning og nybygg av to hus i Øyavegen. De nevnte bygningene lå i et kulturhistorisk viktig området på vestsiden av kaien og utover Øynå i Åkrehamn. Videre står det:

*«Mange av husene i havneområde er ikke verneverdige på grunn av sin egenverdi, men på grunn av miljøverdi. I reguleringen skal det defineres strenge bestemmelser for rivning og nybygg uten å gjøre den videre utviklingen av området umulig.»*

*Samtidig kan Øyavegen innlemmes i reguleringsplanen, som i dag er for smal og ikke tilfredsstillende med hensikt til trafikksikkerhet.»*

Følgende vedtak ble fattet:

*«Hovedutvalg for tekniske saker viser til saksutredningen og ber teknisk sjef om å fremme et forslag til områderegulering for deler av Øynå og Holmen i Åkrehamn. Hovedformål skal være bevaring av det typiske byggemiljøet.»*

På bakgrunn av dette ble det ble det 19.02.10 varslet oppstart av områderegulering for Åkraøynå og Holmane. Planarbeidet tok i overkant av 5 år og var innom teknisk utvalg 6 ganger før kommunestyret vedtok planen den 17.11.15. Et gjennomgående tema i planarbeidet var kravet til fortau. Det var store innvendinger mot fortauet og det var derfor stor sannsynlighet for at saken ville ende i ekspropriasjon.

Utbyggere av området søkte deretter om ekspropriasjon for å gjennomføre rekkefølgekravet til fortau iht. plan 2041. Kommunestyret fattet i møte den 25.11.2019 vedtak om ekspropriasjon. Vedtaket ble påklaget og kommunestyret fattet nytt vedtak i saken den:

«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 Åkraøyne og Holmane, egengodkjent av Karmøy kommunestyre den 17.11.15 jfr. Søknaden.

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 benevnelser. Vegen som er omfattet av rekkefølgekravet heter V01 og fortau F1, ikke V04 som vedtaket antyder.

#### Dagens situasjon:

Per 02.11.20 er det registrert 205 personer med bopeladresse her.

Av disse vil 169 måtte benytte deler av o\_V01 som kjøreveg for å komme fram til sin eiendom ved gjennomføring av reguleringsplanen.

Disse 169 fordeler seg på følgende:

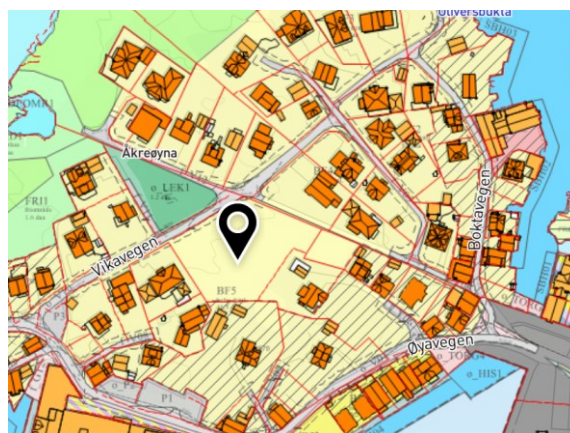
- 56 stk eneboliger
- 9 leiligheter/småhus
- 3 sokkelleiligheter

I tillegg er det registrert:

- 1 kulturhus (Mortholmen)
- 1 butikk/forretningsbygg.

#### Framtidig utbygging

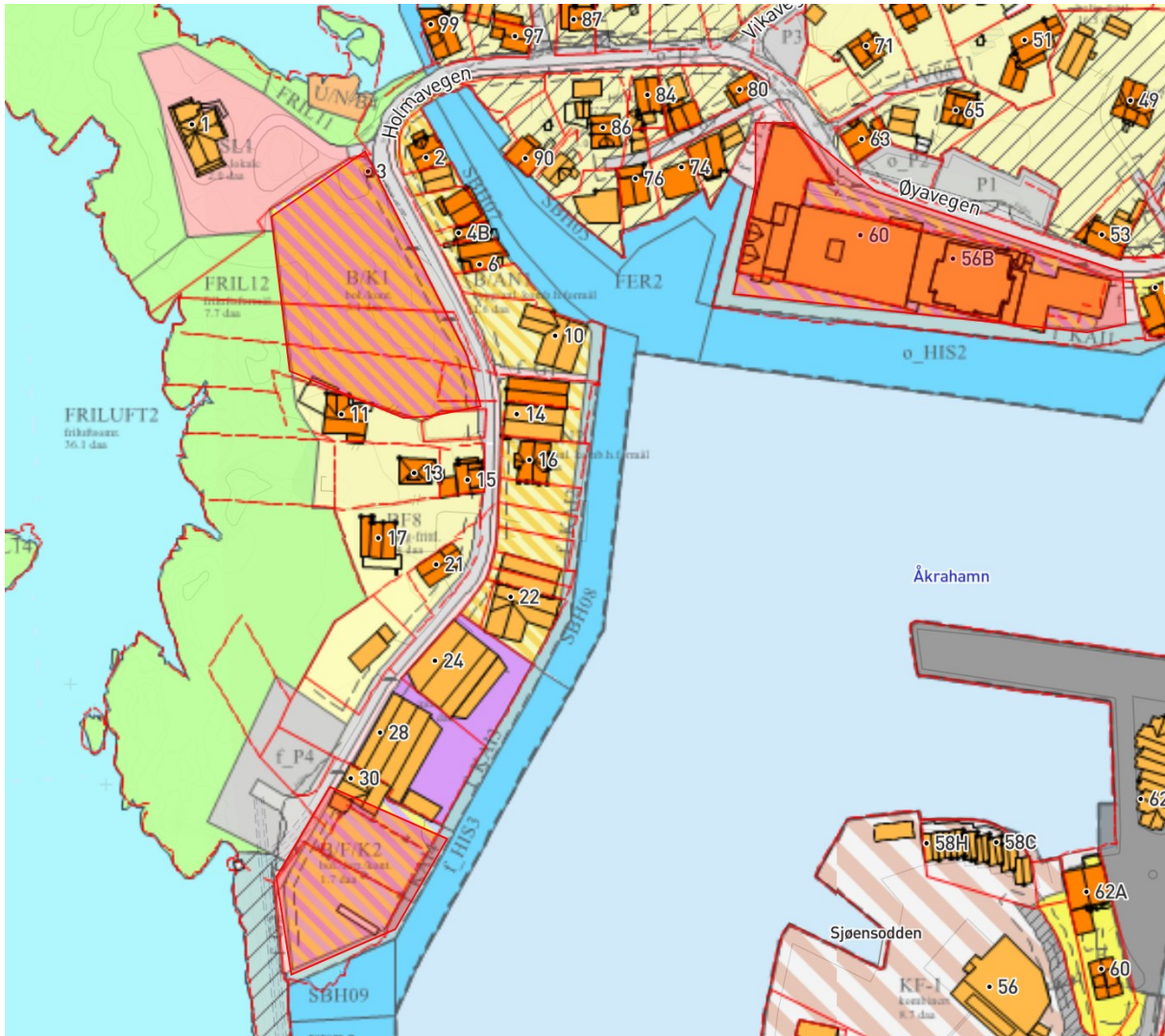
Innenfor området BF5 er det avsatt ca. 3 daa til frittliggende eneboliger. Et moderat anslag på 6 nye boliger dersom en legger til grunn 500 m<sup>2</sup> per tomt. Det er ingen kjente utbyggingsplaner på nåværende tidspunkt, men i planlegging av trafikksikringstiltak må en legge til grunn all framtidig utbygging.



På gnr. 15, bnr. 82 har eier bekreftet planlegging av 12 leiligheter. Dette er ca. halvparten av arealet som benevnt med BK/1, vest for broa. Resterende del av BK/1 har ingen utbyggingsplaner, men et moderat anslag tilsier 7 leiligheter, altså totalt 19 enheter totalt innenfor BK/1.

Innenfor B/F/K2 er det planlagt 6 boliger.

Innenfor B/F/K1 (Trålbøteriet) er det planlagt ytterligere 3 boenheter.



BK/1, B/F/K1 og B/F/K2 markert med rødt.

Samlet er det planlagt eller potensiale for 34 nye boenheter, uten å ta i betraktningen den generelle fortetningstrenden, eksempelvis rivning av en enebolig og oppføring opp en tomannsbolig.

I tillegg kommer naust/lager og lignende. En vet f.eks. at innenfor U/N/B1 er oppført 8 naust som har fått midlertidig brukstillatelse. Denne gjelder til og med 31.12.20. For å få ferdigattest så må fortauet opparbeides iht. reguleringsplanen. Det betyr i praksis at naustene får bruksforbud etter 31.12.20 med mindre en løsning kommer på plass.

#### Samlet status

Per dags dato er det 68 boenheter som skal benytte seg av veg o\_V01. I tillegg er det utbyggingsplaner for 21 boliger i konkrete prosjekter, med mulighet til totalt 34 boenheter dersom

resterende ledig boligareal bebygges. Totalt 102 boenheter. I tillegg skal de som har naust, lager, forretning og lignende benytte seg av vegen.

#### Krav til fortau

Vegen er i utgangspunktet en kjøreveg med blandet trafikk. Det vil si bolig og næring. Da er det krav til samleveg med fortau uavhengig av antall boenheter. Likevel har kommunen sett at industri og næring er av mindre karakter og vurdert at vegen i stedet kan aksepteres som en adkomstveg (*i utgangspunktet ren boligtrafikk med maks 100 boenheter*).

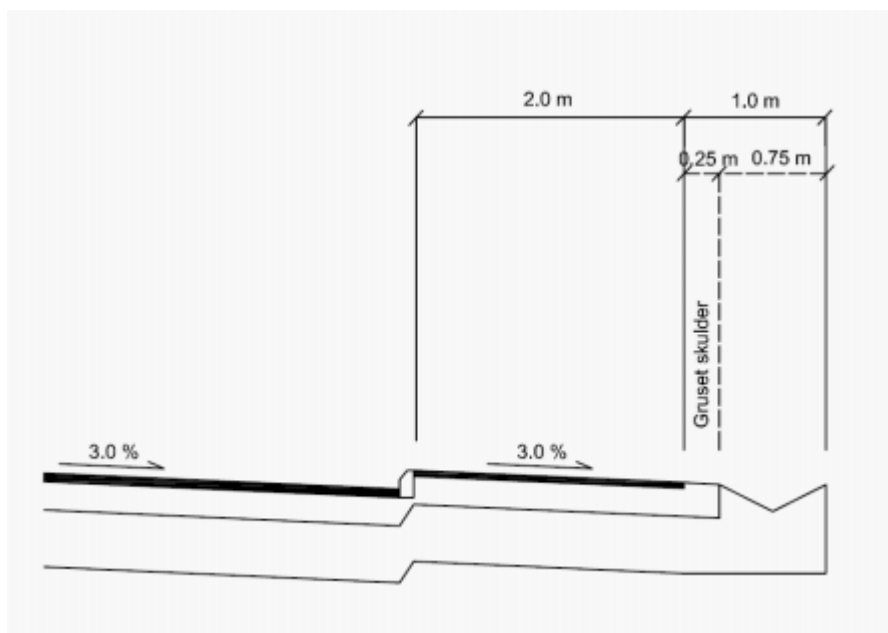
Fra kommunens norm:

*«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 samleveger med eksisterende enkeltavkjørsler kan kommunen kreve dobbeltsidig fortau istedenfor gang-og sykkelveg.*

#### Utforming og standard på fortau

Adkomstveg med fortau er den smaleste varianten kommunen har i sin vegnorm. En slik veg med fortau skal ha en samlet bredde på 8 meter (6 meter regulert veg og 2 meter regulert fortau). Av dette skal selve kjørebanelen asfalteres 4 meter, mens fortau skal asfalteres 2 meter. Resterende areal nyttes til grøfteareal/teknisk anlegg og lignende.



Kommunen så ved utarbeidelse av reguleringsplanen at en slik løsning vanskelig kunne la seg gjennomføre for Åkraøyå og Holmane. Dette på bakgrunn av nødvendige inngrep på langsliggende private eiendommer. Av den grunn valgte kommunen å legge seg på en minimumsløsning som innebærer en maks bredde på 7 meter, altså 1 meter smalere en normen. På det smaleste er løsningen vist med ca. 4,5 meter med innsnevring. Kommunen kan akseptere lokale innsnevringer der det er vanskelig å få bygget fortau uten å rive hus eller gjøre andre omfattende inngrep.

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 tilfredsstillere reguleringsplanen, samt vurdere alternativer til opphøyde fortau med f.eks nedfresing av stein med annen farge enn omgivelsene eller lignende.*»

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. For øvrig har kommunedelplanen uttrykkelig sagt at veganlegg skal følge kommunens vegnorm.

#### Konklusjon til vedtak pkt 2.

Kommunedelplanen henviser til gjeldende kommunale normer som også er benyttet under utarbeidelse av plan 2041. I tillegg henviser kommunedelplanen til at plan 2041 skal gjelde foran kommunedelplanen. Under utarbeidelse av plan 2041 har kommunen lagt seg på et minimumsnivå hva gjelder utforming av fortau.

Problemet er at enhver utbedring av veganlegget vil kreve ekspropriasjon dersom en utbygging skal finne sted. Uavhengig av utforming av fortau (eks. Nedfresing av stein) så må allerede opparbeidet veg overdras til kommunen, som er avhengig av ekspropriasjon.



Bildet over viser alle eiendommer som ikke vil inngå en frivillig grunnavståelse til veg og fortau. Som bildet illustrer er det helt i startfasen i øst og i slutten i vest som hovedsakelig er vanskelig å få til en god løsning.

#### **Forslag til løsning**

Det mest kritiske punktet som er nødvendig for utbedring er i øst. Vegen er smal og det kan lett oppstå trafikkfarlige situasjoner mellom harde og myke trafikkanter. På dette strekket vil det på sikt være opptil 102 boenheter som skal nytte vegen. Kravet til fortau skal være absolutt ved 50 boenheter, og skal vurderes fra og med 30.



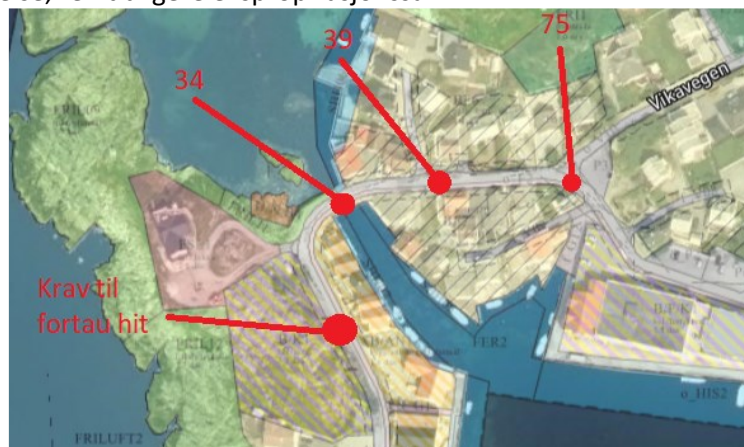
Strekning i øst markert med blått



Som det fremgår av kartet over så vil krysset med Vikavegen og Øyavegen benyttes av 75 boenheter, inkludert framtidig utbyggelse. Det betyr at fortuet i praksis er et ufravikelig krav fram til dette krysset. Etter krysset vil det være maks 39 boenheter, hvor antallet avtar videre ut mot Morholmen.

c:\docserver\00000000-0000-0000-0000-000000000001\working\dbd5bdc9-f8cb-4335-b906-c2f12bfc9705\websak\_karmoy\_office2pdf\_154826.docx

Det er dermed ikke et absolutt krav til fortau på denne strekningen. Likevel er det slik at fortsettelsen av Øyavegen er viktig for tur og rekreasjon mot Mortholmen. Forslag til løsning er å droppe krav til fortau til deler som er under 50 boenheter og som ikke lot seg gjennomføre uten en frivillig grunnavståelse, ref. tidligere ekspropriasjonssak.



Løsningen innebærer at fortauet vil opphøre ved ca. midten av delfeltet nevnt som B/K1. Resterende strekning vil på sikt kun nyttes av 22 boenheter og vil dermed være godt under 30 boenheter som er vurderingsgrensen.

Videre foreslås det lokale innsnøringer på enkelte deler av strekningen hvor en ikke kommer videre uten frivillig grunnavståelse. På den måten kan en redusere inngrepet på enkelte eiendommer.

Det vil innebærer en lokal innsnevring av vegen ved 15/160 (ca. punkt som markerer 39 boliger) der en reduserer bredden med opptil 1 meter. I tillegg er det muligheter for en lokal innsnevring ved 15/2090 med opptil 0,5 meter (i startfasen i øst).

Denne løsningen innebærer at en vil gå fra å ekspropriere fra 20 eiendommer til å ekspropriere fra 7 eiendommer. Videre vil arealet som skal eksproprieres gå fra 1233 m<sup>2</sup> til ca- 350-400 m<sup>2</sup>, hvorav ca. 200 m<sup>2</sup> er allerede opparbeidet som vegareal, altså 150-200 m<sup>2</sup> «hage» fordelt på 7 eiendommer.

En slik løsning kan forsvares fra et faglig ståsted ut fra gjeldende normer og retningslinjer. Ytterligere lemping vil gå på bekostning av trafikksikkerheten og kan ikke anbefales. Da må en heller vurdere å tiltak for å begrense utbyggingspotensial.

### **Framdrift**

Dersom det er politisk vilje for å gå videre med en slik løsning vil det innebære en endring av gjeldende reguleringsplan. En antar at en slik prosess vil ta ca. 6 mnd forutsatt at f.eks offentlige myndigheter ikke har sterke innvendinger.

For å sikre en effektiv framdrift vil en også igangsette en parallell prosess med en utbyggingsavtale med utbyggerne. Det foreslås videre at administrasjonen står for ekspropriasjonssaken slik at denne kan skje samtidig som reguleringsprosessen, slik at vedtakene kan fattes i samme kommunestyremøte. Det vil i praksis si at det fattes 3 vedtak i samme kommunestyremøte:

1. stadfesting av reguleringsplan
2. ekspropriasjonssak
3. utbyggingsavtale

På den måten vil utbyggerne, administrasjonen, politikerne og øvrige har en forutsigbar prosess.