KARMØY KOMMUNE

Dato: 25.05.2021
Arkivsak-ID.: 21/1893
JournalpostID: 21/11626

Saksbehandler: Bergitte Hatteland Flatebø
Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
076/21	Hovedutvalg teknisk og miljø	15.06.2021

2041-5 - Plansak for offentlig ettersyn - Detaljregulering

Kommunalsjef teknisk sitt forslag til vedtak:

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.

Hovedutvalg teknisk og miljø 15.06.2021:

Behandling:
Tilleggsforslag til vedtak i sak HTM 76/21, foreslått av Trygve Hagland, Karmøylista
Det foretas befaring før 2. gangs behandling.

Innstillingen med Haglands tilleggsforslag enstemmig vedtatt.

HTM- 076/21 Vedtak:

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.

1. Det foretas befaring før 2. gangs behandling.

SAKSFREMLEGG

Karmøy kommune har utarbeidet forsalg til endring i godkjent *reguleringsplan Plan 2041 Åkraøynå og Holmane.*

Planområdet er på ca. 10 daa, og ligger på Åkraøynå og Svendsholmen, gnr 15/82 mfl.

Formålet med planendringen er i hovedsak justering av regulert kjøreveg og fortau i Øyavegen og

Holmavegen. Bakgrunn for planendringen er oppfølging av 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 benevnelser. Vegen som er omfattet av rekkefølgekravet heter V01 og fortau F1, ikke V04 som vedtaket antyder.

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.

Vurdering:

Hovedutvalg teknisk og miljø må ta stilling til om den omsøkte endring skal betraktes som en endring med enkel planprosess, jf. plan- og bygningslovens § 12-14.

Hva som er vesentlige og hva som er mindre vesentlige endringer, må en vurdere konkret i det enkelte tilfelle. Kommunestyret kan delegere myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hovedrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

På grunnlag av en konkret vurdering av innholdet i det foreliggende forslag til endring, og sakens historikk, vil kommunalsjef teknisk anbefale at den omsøkte endring betraktes som en vesentlig endring og behandles i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningslovens §. 12-11 med full planprosess.

Melding om igangsetting av reguleringsarbeid er forøvrig kunngjort i samsvar med bestemmelsen i plan- og bygningslovens § 12-8.

OVERORDNA PLANER:

<u>Kommunedelplan for Åkrehamn</u>
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.

Kommunedelplanen 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.

EKSISTERENDE FORHOLD:

Reguleringsplan:
Planområdet er regulert i gjeldende plan 2041 Åkraøynå og Holmane, godkjent 17.11.2015. Området er i hovedsak regulert til veg og fortau.

Dagens situasjon
Planområdet består i hovedsak av dagens opparbeidde vegareal, Øyavegen og Holmavegen, med noe tilgrensende areal. 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.

Per dags dato er det 68 boenheter som benytter seg av det første strekket av Øyavegen (fra kaien til og med kryss med Vikavegen). I tillegg er det utbyggingsplaner for 21 boenheter i konkrete prosjekter innenfor plan 2041, med mulighet for totalt 34 enheter dersom resterende ledig boligareal bebygges. Dette gir totalt 102 boenheter. I tillegg skal de som har/bygger naust, lager, forretning og lignende benytte seg av vegen. Se vedlagt planbeskrivelse for nærmere beskrivelse av trafikkmengden.

Radar
I perioden 27.04.21 – 04.05.21 har kommunen hatt ute radar på Øyavegen for å måle trafikkmengde, fart og type kjøretøy. Radaren har vært plassert ca. 50 meter inn i planområdet. Plasseringen er valgt ut i fra at så og si all trafikk passerer dette punktet, samtidig som det er 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. 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 trafikktellinger 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. 40 % 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.

Kulturmiljø
Planområdet går gjennom 2 områder hvor det er regulert hensynssone - bevaring kulturmiljø på

begge sider av vegen. Veg og fortau gjennom områdene omfattes i gjeldende reguleringsplan ikke av hensynssonene.

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.

PLANFORSLAGET:

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 trafikksikkerhet 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 til ikke fortau osv.)

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

Vegtype og krav til fortau
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. Vegnormen setter dermed ikke et absolutt krav til fortau på denne strekningen.

Forslag til løsning:
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.

Sambruksområde 1 – o_SO1
Veg og fortau fra kaien avsluttes og går inn i et sambruksområde. Innenfor område skal ingen trafikantgrupper ha regulert prioritet.

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 som 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 trafikksikkerhet, da partiet er såpass smalt at kun en bil kan passere om gangen. Det er vurdert at løsningen på et vis fungerer som fartsdempende tiltak 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 klart å 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.

Sambruksområde 2 – o_SO2
I gjeldende reguleringsplan har dette partiet 2 meter fortau, mens vegbredden går fra 5 meter til 4 meter av hensyn til omkringliggende bebyggelse. Denne løsningen er ikke forsvarlig da Øyavegen kan nyttes av kjøretøy på inntil 15 meter, og disse ikke vil klare svingen uten å nytte fortausarealet.

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 vegen på deler av strekket, samtidig som tilgrensende boligareal på nordsiden av vegen er regulert med hensynssone - kulturmiljø.

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*.

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. Av hensyn til eksisterende avkjørsler, nivåsprang m.m., anbefales nedsenket granittrekke som markerer skille mellom kjøreveg og fortau. 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, økt fortausbredde her 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 oversiktlig.

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. 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 asfaltert fortau og 5 meter asfaltert veg).

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.

Veg med fortau – o_V17 og o_F4
Det vises til samme vurdering som i første avsnitt av *Sambruksområde 3 – o_SO3.*
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.

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 trafikkbelastningen 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 fartsreduserende.

Snuhammer og parkering – f_P4
Snuhammer i enden av vegen opprettholdes, men flyttes noe sørover for å tilpasses dagens opparbeide veg. Videre er den flyttet slik at den ikke omfatter 15/1823 (som ikke ville inngå frivillig grunnavståelse i forbindelse med forsøk på gjennomføring av gjeldende reguleringsplan, ref. tidligere ekspropriasjonssak).
I gjeldende plan er gangveg langs B/F/K2 koblet opp mot fortau. I forliggende planforslag er havneområde utvidet noe og blir liggende som en kobling mellom veg og gangveg.
Gjeldende planbestemmelser sier blant annet at det regulerte parkeringsarealet her kan nyttes som utgangspunkt for turer i området, samtidig som det skal være felles for IND1 og B/F/K2. I foreliggende planforslag tas denne setningen ut, som et lite tiltak for mindre trafikk inn i området. Moloanlegget starter ca. 600 meter fra den kommunale kaien øst for planområdet, som fint kan nyttes til denne funksjonen. Videre påpekes det at bestemmelsen er problematisk å følge ettersom det er et felles areal med bestemmelse om at bruken også skal være for allmennheten.

Det vises til planbeskrivelsens kapittel 5.3 for nærmere beskrivelse av de valgte løsninger og planforslagets påvirkning på de eiendommer som det tidligere ikke har vært aktuelt med frivillig grunnavståelse fra.

<u>Barn og unge:</u>
Planforslaget vil etter kommunalsjef teknisk sin vurdering ha en konsekvens for barn og unge som ferdes i området. Sammenlignet med den gjeldende reguleringsplanen, som har sammenhengende

fortau gjennom hele planområdet, så kan endringen vurderes til å være negativ. Sammenlignet med dagens faktiske situasjon, hvor tiltak for myke trafikanter er så og 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, finner kommunalsjef teknisk at endringsforslaget tilrettelegger for et tryggere trafikkbilde. Det vises til den vedlagte planbeskrivelsen og de vurderingene som er gjort i forbindelse med de valgte løsningene i kapittel 5.3, samt den samlede vurderingen i kapittel 5.8.

Kulturmiljø:

- **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.

- **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 som 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.

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.

Folkehelse:

Planforslaget i sin helhet vurderes til å ha en positiv helseeffekt sammenlignet med dagens situasjon. Det vises i denne forbindelse til avsnittene over hvor det er vurdert at det tilrettelegges for et tryggere trafikkbilde, samtidig som hensyn til kulturmiljø kan være med på å opprettholde god stedsidentitet i området.

Naturmangfold:

Planområdet består i hovedsak av allerede opparbeidet vegarealer, regulert til veg og fortau i

gjeldende plan. Tiltak vil ikke påvirke naturmangfoldet.

Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen:
Samtidig med oppstart av planarbeidet ble det varslet oppstart av arbeid med utbyggingsavtale. Arbeid med utbyggingsavtale går parallelt med planprosessen. Innholdet i en utbyggingsavtale vil gå på å sikre at veg- og fortausarealer, samt sambruksområder i Øyavegen og Holmavegen blir opparbeidet i henhold til reguleringsplan. Planlagt fremdrift er at vedtak av planendring og utbyggingsavtale kan skje i samme kommunestyremøte. Planendringen må først vedtas. Fremdriften for utbyggingsavtalen avhenger dermed av planprosessen.

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

Avvik fra kommunal vegnorm:
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 vegstandarden. 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 saksframstillingens avsnitt *Forslag til løsning* under beskrivelsen av planforslaget.

SAKSBEHANDLING:

Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid er gjort i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningslovens § 12-8. Frist for merknader var 30.03.21.

Følgende uttalelser er kommet til oppstart av planarbeidet:

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

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.
For vurdering, se «Sammendrag av uttalelser» bakerst i saksfremlegget.

KOMMUNALSJEF TEKNISK SIN VURDERING:

Endringsforslaget følger i hovedtrekk opp kommunedelplanen for Åkrehamn.

Som det fremgår av de innkomne uttalelser er det visse konflikter knyttet til arealbruken innenfor planområdet. Kommunalsjef teknisk viser til den etterfølgende gjennomgang av de enkelte uttalelsene.

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.

Ut i fra trafikktellingene 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, vurderes foreliggende planforslag til å skape en samfunnsmessig og tryggere trafikksituasjon (til tross for mer utbygging), sammenlignet med det 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. For å få et mest mulig helhetlig uttrykk skal granitt brukes som et gjennomgående element ved utforming av fortauskanter, sambruksarealer og overganger mellom systemskiftene.

Det vises til ROS-analysen i planbeskrivelsens 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.

I gjeldende plan ville gjennomføringen av rekkefølgekravet innebære ekspropriering fra 20 eiendommer, i det nye forslaget er dette redusert til å omfatte 6 eiendommer hvor en tidligere ikke er kommet til enighet om frivillig grunnavståelse. Arealene til de 6 eiendommene er stort sett allerede opparbeidet som vegareal (se planbeskrivelsens kapittel 5.3). Siste del nevnt som offentlig veg nr. 18 er ikke lenger en del av rekkefølgekravet, men vil omfattes av pbl §18-1 dersom det skal skje utbygging langs vegen.

Kommunalsjef teknisk har i dette forslaget så langt det er mulig hensyntatt innspillene og begrenset arealene som blir berørt for å oppnå tilfredsstillende trafikksikker adkomst til eiendommene. Det er gjort grundige faglige vurderinger og administrasjonen håper foreslåtte endringer er et planforslag flest mulig støtter opp om slik at vi sikrer god adkomst og oppnår utviklingen av dette sentrale og viktige området på Åkra.

På bakgrunn av det som er sagt over, vil kommunalsjef teknisk anbefale at hovedutvalg teknisk og miljø ved 1.gangsbehandling vedtar at forslag til endring av reguleringsplan, datert 15.06.21, legges ut til offentlig ettersyn.

Kommunalsjef teknisk i Karmøy, 26.05.2021
Eiliv Staalesen
sign.

Vedlegg:
Planbestemmelser - Plan 2041-5
Oversiktskart
Plankart
Gjeldende reguleringsplan
Planbeskrivelse - Plan 2041-5
Notat om forslag til løsning for Øyavegen på Åkra datert 27.11.2020
Merknadsbehandling
Notat om forslag til løsning for Øyavegen på Åkra datert 27.11.2020
Merknad nr. 2 på vegne av Else Kristine Bergfjord
E-postoversendelse: merknad på vegne av Else Kristine Bergfjord
Vedlegg til merknad av 30.03.2021
Merknad fra Liv Staupe og Henry Eliassen
Merknad fra Ronny Magnussen
Merknader fra Geir-Helge Hauso
Uttalelse på vegne av Arizona AS
Merknad fra Jostein Mosnes-Holmen m.fl.
Merknad fra Øyvind og Inger Lise Levik
e-postkorrespondanse fra 2018
Uttalelse fra Statens vegvesen
Varsel om planarbeid og utbyggingsavtale - plan 2041-5
Merknad fra Ingvar Johnsen
Fullmakt
Merknad fra Else Kristine Bergfjord
Uttalelse fra Statsforvalteren i Rogaland
Ettersendelse av merknader fra Rogaland fylkeskommune
Merknad fra Sigurd Kristiansen