

Merknader til varsel om planarbeid og utbyggingsavtale – Plan 2041-5 Åkraøynå og Holmaene – endring – justering av veg og fortau

Vi viser til Karmøy kommunestyres vedtak av 15.06.2020 saksnr 86/20 og følgende utdrag fra saksprotokollen:

1. Det vedtas ikke å ekspropriere nødvendig vei- og fortausgrunn.

2. Kommunestyret 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 det at en ser nærmere på hvilke utbedringer som er strengt nødvendige for å tilfredsstille reguleringsplanen.

Karmøys høyeste politiske organ har altså avvist ekspropriasjon og gir dessuten føringer om å utvise den største forsiktighet i en historisk viktig og bevaringsverdig del av Åkrehamn. Når det igjen ivres for ekspropriasjon, bare 10 måneder etter kommunestyrets vedtak, må man jo lure på om administrasjonen ikke har forstått hva kommunestyret vedtok i fjor sommer.

Vern av Åkraøynå og Holmane var i fokus under kommunestyrets behandling av ekspropriasjonssaken. Og i reguleringsplanen av 1993, er bevaring også behørig tatt med:

«Bevaringshensyn for deler av bebyggelsen forøvrig, tilsier også at vegnettet beholdes, for å opprettholde det totale miljø mest mulig uberørt».

Ovenstående sitat gjelder Øyavegen og Holmavegen. Dette ble forfattet for nesten en generasjon siden, og all bevaringstanke og praksis tilsier at området historiske verdi etter den tid bare har økt. En vesentlig forutsetning for bevaring, er altså at Øyavegen og Holmavegen blir liggende som nå.

I Øyavegen og Holmavegen er det mange møteplasser, som gjør at biltrafikken går smidig og sikkert. Det har ikke vært en eneste trafikkulykke der i manns minne.

Etter administrasjonens fortau-planer skal ikke selve kjørebanelen bli bredere enn hva den nå er. Men hva administrasjonen ikke har forstått, er at fortau vil eliminere møteplassene, og da får vi trafikkproblemer langs Øyavegen og Holmavegen som vi aldri før har hatt.

Etter Vegvesenets Håndbok N100 kan smale boliggater med lav fart og liten gang- sykkel- og biltrafikk etableres uten fortau. Øyavegen og Holmavegen har en fartsgrense på 30 km/t.

Håndbokens kapittel B.5 omhandler gater uten spesiell prioritering (sambruksområder), hvor ingen trafikkantgrupper har regulert prioritet. Her kan gategulvet legges flatt uten kantstein eller nivåforskjeller. Kravet for sambruksområder er bl a at ÅDT (kjøretøypasseringer per døgn) ikke overstiger 4000. Øyavegen og Holmavegen er et typisk sambruksområde og antall kjøretøypasseringer, basert på beboernes observasjoner, er maksimum 300 per døgn! Dette kan lett dokumenteres med en trafikkteiling.

I et notat datert 27.11.2020 påstår administrasjonen, Sektor areal og byggesak, at «Øyavegen i dag er for smal og ikke tilfredsstillende med hensyn til trafiksikkerhet». Men i følge Vegvesenets normer, forklart ovenfor, oppfyller Øyavegen og Holmavegen kravene til trafiksikkerhet.

I andre deler av Norge er ikke dette noe problem. I Sognadalstrand og Hollenderbyen i Flekkefjord løper gatene uten fortau. Dette gjelder forøvrig også i Gamle Skudeneshavn. Hva så med Gamle Åkrehamn? Mener administrasjonen at det bare er å plukke ned Åkra, så lenge vi har Skudenes å vise frem?

Langs Øyavegen fra Kaien og til Trålbøteriet ligger Åkrehamns eldste mest bevaringsverdige bebyggelse. Øyavegen 35, bygget i 1860, er en praktiendom i empirestil. I parken rundt huset ruver høye, gamle trær som forskjønner gaten ytterligere. De flotteste trærne står tett mot gaten, og skal man anlegge et bredt fortau her, vil trærne måtte ofres. Det er heller ikke teknisk mulig å jobbe med fortauet uten å bruke parken som anleggsområde. I en slik prosess vil ødeleggelsene bli omfattende, og Gamle Åkras historiske sjel påført ubotelig skade.

I tilknytning til Øyavegen 35 ligger en over 200 år gammel tørrmur, en av tuftene etter legendariske Andreas Hansen, som i sin tid ville kjøpe Utsira...

Hansen eide det store handelshuset ute på Holmen, hvor man bare kom til og fra i båt. Og når Hansen skulle i forretninger, ble han rodd inn til indre havn, hvor det i Øyavegen 35 ventet hest og vogn i løa hvorav grunnmuren er bevart. Dette representerer noe av den eldste og mest interessante delen av Åkras historie. Eierne har forøvrig vært i kontakt med fylkesantikvaren om gjenreising av løa. Påtvinger man Øyavegen et fortau her, blir den 200 år gamle grunnmuren det første som ryker.

I administrasjonens visjoner om en utvikling på Åkraøynå og Holmane, finnes knapt noen bevaringstanke. Man ser snarere for seg en fortetting, som vil sprengte rammene for det historiske miljøet, og derav kommer «behovet» for bredere vei. Ja, på tegninger plasserer man attpåtil hus/leiligheter som man antar blir fremtidig bebyggelse på privat grunn. Men grunneierne derimot har ingen planer om å selge grunn eller bebygge den, selvsagt fordi det historiske miljøet vil bli lidende.

Når administrasjonen ønsker fortetting og utbygging i Holmahaugen og ytterst på Svendsholmen, er et vesentlig moment fraværende. Det gjelder bestemmelsene om utbygging i fareområder, utarbeidet av Direktoratet for byggkvalitet. I vinterstormene stenger politiet for adgangen til områdene der hvor man planlegger boliger, og så sent som i 2017 forårsaket et kraftig uvær materielle ødeleggelser. Behovet for bredere vei dit, synes derfor ikke akkurat påtrengende.

Forøvrig er Åkraøynå og Holmane meget heldig stilt vdr. fremkommelighet. Området har to adkomstveier, gitt at man fullfører Vikavegen.

I sin tid avstod grunneiere areal til Vikavegen. og det mangler bare et kort stykke for at veien skal fungere. Når Vikavegen fullføres vil argumentene administrasjonen nå bruker for utvidelse og påfølgende ekspropriasjon ha liten eller ingen gyldighet. Vikavegen fullført, er den mest fremtidsrettede løsningen for trafikkavviklingen i området totalt og for å bevare Åkraøynå og Holmaene som historisk område for oss og etterslekten.

Åkrehamn den 22.03.2021

Jostein Mosnes-Holmen
Anne Marit Mannes
Kåre Mannes
John Kenneth Mannes

