

## Kommentar til 2041-5 - Plansak for offentlig ettersyn – Detaljregulering

Referansene i våre kommentarer under er stort sett gjort mot dokument «2041-5 - Plansak for offentlig ettersyn - Detaljregulering - Kommunalsjef teknisk sitt forslag til vedtak» med JournalpostID: 21/11626 og der punktene det refereres til er fra kapittel om «Forslag til løsning».

1. Vedrørende **Veg med fortau – o\_V17 og o\_F4**. Holmabrua har sprekker og er i dårlig forfatning – er det tenkt gjort noe med fundamentet og ellers utbedringer av broen i planen? I forbindelse med en utbedring av bro, kan man også benytte muligheten til å utvide veien samt at fortau over bro kan utbedres. Legger ved et bilde fra den ene siden av broen slik at dere ser tilstand:



2. Det står i **Sambruksområde 1 – o\_SO1** at «Veg og fortau fra kaien avsluttes og går inn i et sambruksområde. Innenfor område skal ingen trafikantgrupper ha regulert prioritet.»

Det dere sier da, er at myke trafikanter ikke har prioritet, men skal behandles på lik linje med de harde trafikantene. Vi opplever at biler kjører til bl.a. Radiohuset og ut mot moloen, snur og kjører tilbake igjen. Ved å ekskludere slik kjøring, og hvor disse bilene kan benytte parkeringsplassene på kaien, vil man kunne få ned noe av trafikken. Det igjen vil gjøre at de myke trafikantene får bedre og sikrere forhold når færre biler ferdes på veien. Ref. også punkt 3 under.

Det er således positivt at det står i planbeskrivelsen 2041-5 at det er krav til eget dekke for å markere deling av veg mellom de ulike typer trafikanter, og der harde trafikanter blir gjort oppmerksom på overgangen slik at de tar hensyn til myke trafikanter, men de ulike «mobilitetsgrupper» vil fortsatt dele veien. Sambruksområder slik Statens vegvesen definerer det, som et rom for opphold og byliv og der trafikale funksjoner er nedtonet, er

ikke i gjeldende plan, men vurderes som en løsning nå i revidert plan. Man antar også at kjørende vil velge et fartsnivå på 15-20 km/t i et slikt sambruksområde. Da må kommunen lykkes med etablering av disse sambruksområdene, slik at farten ikke blir høyere og at de myke trafikantene tross definisjonen, får prioritering.

3. Fra **Sambruksområde 1 – o\_SO1** står det også «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 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 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.»

Dere refererer i **Sambruksområde 3 – o\_SO\_3** til det som er gjort uttrekk av over, og «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».

Til dette ønsker vi å kommentere at vi i SO\_3 til tider opplever at farten er høy (gjennomsnittsfarten 24 km/t over er målt i SO\_1 og ikke SO\_3) og at vi ikke opplever at det pga. at veien er smal, fungerer som fartsdempende tiltak per i dag slik dere antar. Det er utkjørsler på begge sider av veien, barn leker og biler må kjøre inntil utkjørsler for å kunne passere hverandre - er dette det som i fortsettelsen skal være det dere kaller «hilsesone»?

I tillegg er det en slak helling i veien når man kommer ned mot Holmabrua på vei ut til Svendsholmen. Fra vår utkjørsel har vi pga. etablert mur på annen eiendom dårlig sikt ut mot veien i retning denne hellingen, og må derfor kjøre lenger fram i utkjørsel mot Øyavegen enn der siktsonen vår egentlig starter for å få oversikten før vi kan kjøre ut på veien. Hva da med små og store syklistere som kommer i veien, folk på sparkesykler og biler som har større fart enn gående? Et tankekors er at en liten syklist vil være lavere og mindre synlig i veien, men kan ha god fart likevel. Hvordan vil dette bli ivaretatt i sambruksområdet dere ønsker å etablere? Vi kan ikke se at dette vil bedres uten at det gjøres andre tiltak i området; biler må fortsatt kjøre inntil steder i de såkalte hilsesonene for å passere hverandre, og det vil fortsatt være et område med lekende barn, og i definisjon av et sambruksområde der ingen trafikantgrupper skal ha regulert prioritet, er dette en bekymring slik vi ser det.

4. Under **Kulturmiljø** og punktet **Planforslaget** står det at «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.»

I **Planbeskrivelse 2041-5 Åkraøyen og Holmane – endring – justering av veg og fortau - 15/82 m.fl.** står det i 5.3 blant annet:

«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.»

«Sambruksområde **skal** opparbeides med slitesterkt naturmateriale/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».

Mer enn det kan vi ikke lese at det står i forslag til revidert plan 2041-5 om utforming og materialbruk der det er regulert til hensynssone. Hvordan skal hilsesonen utformes, dvs. hvor skal bilene stoppe for å la motgående bil passere?

Gjeldende plan stiller krav om tilbakeføring av bygg for oss har eiendom i hensynssonen, og da bør det beskrives nærmere i denne revisjonen av planen også hvordan utforming og valg av material er tenkt fra kommunens side ved utforming av vei og gatetun. Det beskrives i utkastet til ny plan følgende: «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**».

Hva tenker man om valg av materialer når det står **slitesterkt naturmateriale/farget asfalt tilpasset kulturmiljøet**? Kunne man i planen beskrevet utformingen i hensynssonen litt mer detaljert? Står kun at det skal være et skille med brostein/smågatestein, men hvordan ser det slitesterke naturmaterialet ut og hvordan er det tilpasset hensynssonen og stilen som skal være i området? Hva med belysning ref. § 81 i planbestemmelsene - der disse skal være iht. kommunal norm – er det tenkt gamle gatelykter slik at det glir inn i kulturmiljøet og innehar maritime innslag siden området er tuftet på et maritimt miljø som var grunnlaget for Åkra som fiskerihavn?

5. I tillegg har vi noen rettelser på plankartet som dere må gjøre med tanke på hvor utkjørsel fra Øyavegen 90 er. Se eget vedlegg.