



Innkalling

Utvalg:	Formannskapet
Møtested:	Formannskapssalen
Dato:	01.11.2021
Tid:	Kl. 16:00

Forfall med kortfattet begrunnelse og eventuelle habilitetsspørsmål meldes snarest til møtesekretær på valg@karmoy.kommune.no eller på telefon 52 85 74 21 / 19 / 22. Varamedlemmer møter kun etter nærmere avtale med sekretariatet.

Saksliste

Sak nr.	Sakstittel
104/21	Oversendelsesforslag fra kommunestyret 18.10.2021
105/21	Revidert sak - alternativ til elektriske renovasjonsbiler
107/21	Førstegangshøring av kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030
108/21	Samlesak for referatsaker
109/21	Samlesak for spørsmål

Karmøy, 26.10.2021

Jarle Nilsen
Ordfører



Saksbehandler: Elin Davidsen

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
104/21	Formannskapet	01.11.2021

Oversendelsesforslag fra kommunestyret 18.10.2021

1. Oversendelsesforslag fra Hagland (KL):

Karmøy Hundeklubb har i mange år hatt, på det gamle idrettsanlegget på Avaldsnes, en leieavtale om bruk av kjellersalen, til klubbaktivitet og inngjerdet uteareal til opptrening av hunder og hundeeiere. Bygget eies av Karmøy Kommune og Avaldsnes Idrettslag, med en halvpart hver. Bygget er i dag i en slik forfatning at det ikke kan brukes til hundeklubbens aktiviteter, uten at taket tettes og fuktskader utbedres. Før klubben starter nødvendig renovering av bygget, ønsker de en langsiktig leieavtale, slik at de har en trygghet for at investeringene blir fornuftige, sett i forhold til leietid. Forslag.

Det inngås langsiktig leieavtale med Karmøy Hundeklubb om leie av de samme arealer som før. Avtalen forutsetter at, aktuell del av bygget renoveres slik at det blir en sunn, bra og trygg plass å være. Dagens reguleringsstatus, endres fra formål barnehage til idrettsformål, før

Haglands forslag oversendt formannskapet uten realitetsvotering.

2. Oversendelsesforslag fra Eriksen (KrF):

Karmøy kommune kjøper inn samiske flagg og flagger med disse flaggene 6 februar som er samefolkets dag.

Eriksens forslag oversendt formannskapet uten realitetsvotering.

**Saksbehandler:** Torbjørn Heggheim**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
105/21	Formannskapet	01.11.2021
	Kommunestyret	
114/21	Hovedutvalg teknisk og miljø	26.10.2021

Revidert sak - alternativ til elektriske renovasjonsbiler

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Rådmannen gis mandat til kjøp av renovasjonsbiler med biogass som drivstoffkilde istedenfor elektrisk. Innvilget budsjetttramme for P715- Elektriske renovasjonsbiler, tilbringerbil og ladestasjoner reduseres fra netto 19,2 mill. kroner til 15,53 mill. kroner. Prosjektnavn endres til «Nye renovasjonsbiler». Budsjett for P715- Nye renovasjonsbiler blir endret i forbindelse med rullering av investeringsbudsjett for perioden 2022-2031.
2. Rådmannen gis fullmakt til å beslutte endelig driftsmodell for fyllestasjon.
3. Rådmannen gis fullmakt til å opparbeide tomt og oppgradere strøm på totalt 3,6 mill. kroner. Oppgradering av strøm utgjør en brutto investeringsutgift på 0,7 mill. kroner. Rådmannen legger til grunn at andre interessenter bidrar med finansiering på 0,4 mill. kroner til oppgradering av strøm. Økt investeringsbehov innarbeides i forbindelse med rullering av investeringsbudsjett for perioden 2022-2031.

Saksutredning

Sammendrag

Karmøy kommune skulle i 2022 bli først ut med helelektrisk innhenting av avfall.

Leverandørmarkedet har dessverre ikke kommet så langt som man ble forespeilet i 2020. Siden rekkevidden blir for kort, har renovasjonen sett på andre alternativer. Administrasjonen har utredet et alternativ med utslippsfri innhenting via biogass. Dette alternativet koster noe mer enn diesel, men er bærekraftig, miljøvennlig og i tråd med planer som renovasjonsstrategien, kommunens klimaplan, NTP's mål om utslippsfri transportsektor fra 2025, FN's bærekraftsmål og Paris-avtalen. Planen går ut på å sikre tilgang til en tomt på Bygnes industriområde, tilrettelegge den, og leie den ut til en gassleverandør som stiller med fyllteknisk utstyr. Stasjonen blir åpen for alle, så Karmøy blir første kommune på Haugalandet som tilrettelegger for komprimert biogass til nærtransport.

Bakgrunn for saken

Eksisterende bilpark er moden for utskifting, og nye biler med 2 avfallskammer er en forutsetning for oppstart av ny kildesorteringsordning i 2022. Som del av renovasjonsstrategien, har kommunestyret innvilget 25,1 mill. kroner til innkjøp av 5 elektriske renovasjonsbiler og tilbringerbil. ENOVA-støtte på 5,9 mill. kroner reduserer investeringen til netto 19,2 mill. kroner. Rådmannen har jobbet med

anskaffelsen, med ambisjon om at Karmøy kommune skal bli først i verden med helelektrisk innsamling av avfall. Planen har blitt lagt merke til nasjonalt, og det har bidratt til mye positiv omtale om Karmøy kommune, både i renovasjonsbransjen og innen grønne anskaffelser. Nå viser det seg at rekkevidden på biler som kan leveres i 2022 likevel ikke vil være tilstrekkelig på vinterstid. Rådmannen har derfor måttet avslutte forsøket på elektrifisering, og har utredet et alternativ for klimanøytral innhenting med biogass. Det har blitt utarbeidet en modell for etablering av fyllestasjon for biogass på Bygnes som sikrer klimanøytral innsamling av avfall. Samtidig vil stasjonen være åpen for alle, slik at annen nærtransport også kan kjøre på biogass på Haugalandet. Netto investering i 5 biogassbiler og en mulig tilbringerbil er 15,53 mill. kroner. Dersom det ikke vedtas støtte til biogass, må det vedtas å kjøpe dieseldrevne biler. Kontrakt på biogass eller sekundært diesel vil sannsynligvis bli inngått like etter behandlingen i kommunestyret for å unngå for mye forsinkelse på ny kildesorteringsordning.

Hvorfor elektrifisering ikke går

Rådmannen har hatt flere møter med leverandørindustrien siden 2020, men ny erfaring fra andre kommuner/iks viser at den reelle rekkevidden på renovasjonsbilene ikke blir så lang som tidligere forespeilet, uavhengig av merke. Rekkevidden var forespeilet å gå fra 20 mil uten påbygg for renovering, til 9 mil når påbygg er montert. Erfaringer fra dem som har tatt tilsvarende biler i bruk, viser at reell rekkevidde på vinteren kan komme ned i 4-5 mil. Det er for lite for å renovere våre ruter. Det er mulig med større batteripakker, men dette krever lengre akselavstand som gir lengre biler, og dermed redusert framkommelighet på bilene. Med en del smale, trange gater/veier og tettbygde områder, lar ikke dette seg gjøre. Dette er også grunnen til at bussene kan kjøre elektrisk, mens det ikke er like enkelt å få til for renovasjonsbilene. Renovasjonen har lagt opp til å gå fra dagens 7 til 5 biler, og er avhengig av en effektiv rutestruktur for å få det til. Lynladere via Haugaland Kraft er vurdert som ikke aktuelt da rutene vil bli for ineffektive. Selv om det hadde vært stas å være først ute med helelektrifisering, er hensynet til kjerneoppgavene og oppetid på tjenesten det viktigste. Det blir da rett og slett ikke forsvarlig å gå for det planlagte innkjøpet. Erfaringer fra dem som har tatt dem i bruk viser at selv om servicebehovet er mindre enn på diesalbiler, er delelager og infrastrukturen for service og reparasjon så dårlig utbygget at bilene blir satt ut i lengre tid. Det er et kritisk punkt for oss som kommer til å ha 5 biler. Denne sårbarheten gjør at det heller ikke er aktuelt å kjøpe inn 2-3 elektriske for de kortere rutene.

Alternativer til elektriske biler

Da elektrisk framdrift ikke lengre er aktuelt, vurderes denne energiformen ikke i den videre orienteringen. Valget står da mellom diesel- eller biogassbiler. I saken om elektriske renovasjonsbiler og tilbringerbil la man opp til at tilbringerbilen var en varebil. Nå legges det opp til en liten skapbil med lift. Den kan da også brukes til innsamling av farlig avfall, om det blir en del av løsningen for framtiden, utkjøring av beholdere osv. Det er ikke sikkert denne blir innkjøpt, men renovasjonen vil ta høyde for det nå, inkludert i ENOVA-søknaden.

Diesel

Diesalbiler er «kjent vare», og en fortsettelse av dagens bilpark av Euro 6 standard. Innkjøp av diesalbiler er ikke i tråd med miljøperspektivet i renovasjonsstrategien. Det er heller ikke optimalt om vi som offentlig aktør kjøper diesalbiler tre år før den nasjonale ambisjonen om utslippsfri transportsektor i 2025. Forventet levetid på bilene er ca. 7 år. Selv om diesalbilene er rimeligst i innkjøp, forventer vi at økning i CO2 avgiften frem mot 2030 vil øke driftskostnadene for diesel betydelig mot slutten av levetiden. Det er lagt inn en moderat økning på 3 kroner pr liter som gjennomsnitt over levetiden i kalkylen (14 kroner). Investering i 5 diesalbiler og en skapbil estimeres til 14 mill. kroner. Det gis ingen ENOVA-støtte til dette alternativet.

Avansert biodrivstoff

Om vi kjøper diesalbiler, har vi kanskje mulighet for å kjøre på avansert biodiesel. Dette er sertifisert palmeolje-fritt biodiesel laget av bl.a. organisk avfall. Det vil redusere CO2 utslippet vesentlig i forhold til diesel, men har også en høyere literpris. En avsjekk med Cirkel-K viser at de ikke tilbyr avansert biodiesel (HVO100) på bensinstasjonene på Karmøy. Ved tilstrekkelig volum er det mulig å få det tilkjørt til egen tank på eget anlegg. Miljødirektoratet fraråder imidlertid nå prioritering av avansert biodrivstoff i offentlige anskaffelser. Det er en begrenset ressurs, og Norge er allerede i verdenstoppen i forbruk av biodrivstoff via innblandingskrav i diesel. Miljødirektoratet mener

avansert biodiesel forsinker den vedtatte overgangen til utslippsfri transportsektor, og anbefaler prioritering av utslippsfrie alternativer som strøm og biogass.

Biogass

Da renovasjonsstrategien ble vedtatt, var ikke biogass tilgjengelig på Haugalandet. Det vil det være fremover da Gasnor har kjøpt 50 % av Renovo som bygger biogass-anlegg for fiskeriavfall og husdyrgjødsel på Stord. Renovo skal i gang med bygging av et stort anlegg i Etne. Renovo har planer om 8 andre anlegg. Biogass er metan, det samme som naturgass. Forskjellen ligger i hvor gassen kommer fra. Naturgass er fossil gass, og ligger lagret under havet. Uttak av denne tilfører CO₂ til atmosfæren. Biologisk avfall som fiskeavfall, husdyrgjødsel og matavfall er allerede i sirkulasjon, og gir ingen netto tilførsel til atmosfæren. Anlegget på Stord vil gi gass som er mer enn klimanøytral. 40 % av gassen som dannes er CO₂. Denne vil bli fanget og brukt industrielt. I tillegg vil bioresten (etter gassen er tatt ut) erstatte kunstgjødsel. Totalt er klimaeffekten på netto -41 %. Beregningen er basert på en biogassnorm utviklet av Carbon Limits og Miljødirektoratet i samarbeid med bransjen. Gassen blir transportert med tankbil til Snurrevarden på Karmøy, og fasett inn i gassrørnettet. Ved å etablere en fyllstasjon på Bygnes kan vi dermed fylle komprimert biogass på bilene. Rent fysisk vil kjøperen av biogass sørge for at en andel av gassen i rørnettet blir klimanøytral, selv om det ikke er et en til en forhold mellom biogassen som fasett inn på Snurrevarden og den gassen som tappes over på bilene. Dette fungerer som et kvotesystem på lik linje med fornybar strøm. Hovedpoenget er at når vi kjøper biogass, vil vi sikre at en andel biogass brukes i stedet for naturgass lokalt. Uten kjøpere vil Gasnor/Renovo ikke bygge ut samme produksjonskapasitet, og vil måtte finne kjøpere i andre markeder for biogassen.

Fyllingen tar 5- 15 minutter. Det betyr at om en bil blir satt ut, kan en annen bil kjøre en kveldsrute etter en enkelt fylling langs ruta. Dermed unngår vi en av de viktigste sårbarhetene som elektrifisering ville ha medført. Andre aktører vurderer etablering av fyllstasjon for flytende biogass på Haugalandet. Mest sannsynlig kommer dette på Gismarvik/Aksdal, som er for langt unna for effektiv flåtestyring, og er beregnet for langtransport. Renovasjonsbilene trenger komprimert gass, og kan ikke bruke flytende biogass. Det er årsaken til at vi trenger å etablere egen stasjon på Karmøy for å få biogass på renovasjonsbilene.

Komprimert biogass er ikke aktuelt som drivstoffkilde for personbiler.

Litt om modellen med tiltenkt gassleverandør

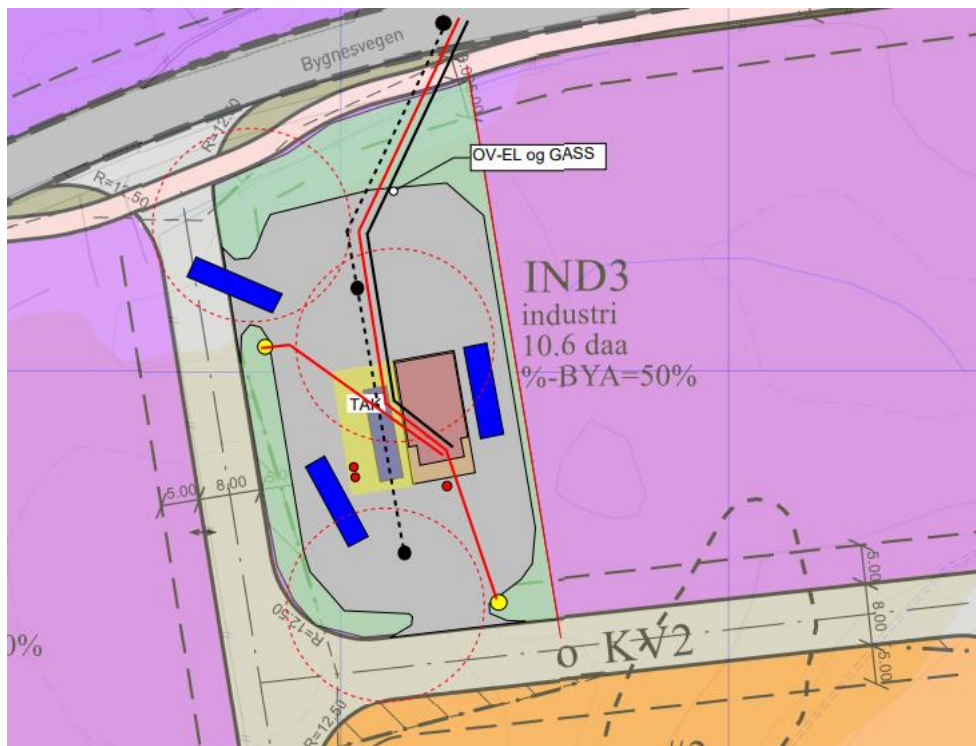
Administrasjonen har sett ut en passende tomt for dette formålet på Bygnes. Tomta er regulert for industri og ligger like ved det planlagte Kopervik renseanlegg, med nær tilgang til gassrør. Enova-støtte til fyllteknisk utstyr for gassleverandøren betinger at stasjonen blir åpen for alle. Da elektrisk vil være å foretrekke for små kjøretøy, og langtransport bruker flytende biogass og ikke komprimert, anses sannsynligheten for stor trafikk som liten. Plasseringen er sentral for alle renovasjonsbilene, og en god plassering for andre virksomheter som kan kunne tenkes å gå over til biogass.



Illustrasjon 1: Den aktuelle tomten på Bygnesveien (nedkjørsel til Gassco) ligger like ved gassrøret. Den oransje tomte er tomte hvor det planlegges renseanlegg.



Bilde: Tomten er regulert til industri og krever relativt lite bearbeiding.



Illustrasjon 2: Skisse over hvordan stasjonen kan se ut. Blå klosser er lastebiler

Tilgang til og oppgradering tomt og strøm

I forbindelse med kjøp av renseanleggstomten (Sak 21/30408) er kommunen sikret disposisjonsrett over fyllestasjonstomten (IND3) i 10 år. Kommunen har også sikret opsjon på kjøp av tomten. Rådmannen viser til parallell sak om kjøp av aktuell tomt, hvor rådmannen anbefaler kjøp av tomt IND3 i 2022. Til opplysning har kommunen behov for å disponere deler av tomten i forbindelse med utbygging av nytt renseanlegg på nabotomten.

Tomten er på 10,6 mål, mens fyllestasjonen trenger 2,3 mål. I kalkylen har administrasjonen fått beregnet kostnader for å opparbeide nødvendig areal for stasjonen, og ikke hele tomten. Det budsjetteres med 3,3 millioner for grovplanering og opparbeidelse av arealet. Kommunen vil fakturere gassleverandøren en tomteleie som viderefaktureres brukere av stasjonen som terminalgebyr knyttet til årlig fylt volum.

Fyllestasjonen krever 400v strøm. En kartlegging fra Haugaland Kraft viser at en oppgradering av trafo rett over veien estimeres til 0,7 mill. kroner. Det anbefales at Karmøy kommune dekker dette. Det planlagte renseanlegget vil også trenge 400 V, så dette er en investering som må komme snart uansett. Kostnaden for oppgradering av strøm vil være en del av tomteleien for fyllestasjon mot Gasnor. Det legges opp til at fyllestasjonen dekker 0,3 mill. kroner av beløpet. Resten dekkes av renseanlegget, og eventuelle anleggsbidrag fra andre parter kommer til fradrag.

Gasnor vil bekoste gassrør og betongflate til det tekniske utstyret.

ENOVA

Administrasjonen er i dialog med ENOVA, og ENOVA har uttalt seg positive til initiativet. Selve søknaden blir ikke behandlet før ENOVA også har fått søknad på støtte til fyllteknisk utstyr fra gassleverandøren. Alt tyder på at Gasnor for støtte til fyllestasjon. Dersom de får mindre enn 40 % støtte, kan det øke prisen på fylling noe via økt terminalavgift.

Kjøp av biogass og drift av stasjonen

Pumpeprisen vil bestå av to elementer. En pris for gassen, og et terminalgebyr som fordeles årlig basert på fylt volum. Terminalgebyret består av driftskostnader (vedlikehold, strøm og leie for

grunnen til kommunen) og kapitalutgifter til det driftstekniske utstyret. Jo flere aktører som bruker stasjonen, jo lavere blir kommunens andel av terminalgebyret på vegne av renovasjonsabonnentene. Utgangspunktet er at sluttbrukere betaler 100 % av drifts og kapitalkostnader etter % vis bruk av fyllestasjonen. I følge gassleverandør er det inngått tilsvarende intensjonsavtaler med flere andre brukere av fyllestasjon. Fordeling av tomteleie til sluttbrukere, brukere av fyllestasjon for biogass, vil bli beskrevet i kontrakt mellom gassleverandør og sluttbruker.

Leveransen av biogass kan skje på to måter. Enten via rørnett, eller ved transport av container med komprimert gass på flasker. Det er av naturlige årsaker kun Gasnor som kan tilby distribusjon via rørnett. Denne løsningen er mer driftssikker, og er ikke avhengig av ferjetransport. Skulle produksjonsanlegget for biogass av en eller annen årsak være ute av drift, kan man likevel fylle naturgass fra røret, da til en rimeligere kostnad. Oppetiden på et slikt anlegg er svært høy. Ved planlagt service og eventuell nedetid, stiller Gasnor Snurrevarden til disposisjon for fylling. Driftssikkerheten er dermed ivaretatt på en god måte. Til informasjon er Snurrevarden kun en nødløsning, da det ikke er ønskelig med økt transport inn på gassområdet.

Alternative leverandører må levere containerflak med komprimert gass på flasker. I et slikt tilfelle må man også ha fyllteknisk utstyr. Stasjonen trenger minst 2 containerflak, som hver koster 2-3 mill. kroner. Disse må transporteres til Haugalandet hver uke. Denne løsningen anses derfor som mer kostbar og mindre driftssikker enn via rørnett.

Kommunen har i dag en avtale med Gasnor om levering av naturgass til oppvarming av bygg, og har fått tilbud fra Gasnor om biogass til oppvarming av bygg og transport. Rådmannen ser derfor for seg å lage en liten utvidelse av dagens gass-avtale som inkluderer en avtale om drift av biogass-stasjon på Bygnes og opsjon på kjøp av biogass til oppvarming av bygg. For å kvalitetssikre at anskaffelsen er innenfor regelverket, vil en gjennomføre en intensjonskunngjøring i forkant av signering.

Investering i biogassbiler

Merkostnaden for biogassbiler er ca. 550.000 kroner per bil i forhold til dieslbiler. ENOVA dekker 40 % av merkostnaden til bilene, i tillegg til andre nødvendige merkostnader til investeringen. Total investering i 5 biogassbiler og potensiell skapbil er på 16,55 mill. kroner. Etter ENOVA-støtte på 40 % av merkostnaden, blir netto investering i bilene 15,53 mill. kroner. Til sammenligning har Kommunestyret allerede bevilget 25,1 millioner til elektrisk alternativ (netto 19,2 etter ENOVA-støtte).

Sammenligning av årlige kapital og driftskostnader for renovasjonen

Tall i millioner	Diesel	Biodiesel (HVO 100)	Biogass
Kapitalkostnader uten tilbringerbil	2,02	2,02	2,23
Driftskostnad uten tilbringerbil	1,76	2,12	2,23
Sum årlig kostnad uten tilbringerbil	3,78	4,14	4,47

Tabellen ovenfor viser en årlig forskjell på investering og drift på ca. 690.000 kroner mellom diesel og biogass. Tilbud er mottatt og foreløpige tall viser at investeringen er innenfor foreslått ramme. I tillegg ser det ut som den faktiske investeringskostnaden mellom biogass og diesel er mindre enn det som fremkommer av tabellen. Endelige tall kan ikke oppgis, da anbudsprosessen ikke er avsluttet.

Sammenligningen inkluderer ikke driftskostnader for skapbil, da det foreløpig ikke er avgjort når den blir anskaffet, og hvor mye den blir brukt. Sammenligningen viser at kostnadene vil være høyere med biogass enn diesel. Totalt er det relativt liten forskjell på de ulike alternativene. Det skiller ca.

690 000 kroner i året mellom diesel og biogass, men biogass kan bli rimeligere jo flere som bruker stasjonen. Som nevnt under tabellen ovenfor tyder tall fra innkomne tilbud på at den reelle forskjellen på diesel og biogass blir mindre enn dette. I tabellen over ligger en forventet økning i CO2 avgiften for diesel i snitt på 3 kroner over levetiden på bilene, dette gir en gjennomsnittspris på 14 kroner i perioden. Framlagt statsbudsjett for 2022 bekrefter forventningen, og viser en økning på 0,47 øre i 2022. Eventuell annen risiko for økt markedspris på diesel er ikke bakt inn i kalkylen. Pris på biodiesel er økt med 1 krone, men med økning i CO2 avgiften er det nok å forvente at etterspørselen og dermed markedsprisen på biodiesel vil øke mer. Denne kan også øke grunnet økt etterspørsel internasjonalt når alle skal redusere utslipp av klimagasser. Allerede nå er det til tider krevende å få tak i avansert biodiesel. Biogassprisen ligger fast i perioden, men justeres i henhold til konsumprisindeksen. Denne er dermed ikke eksponert for større svingninger i markedspris og avgiftsøkninger som biodiesel, diesel og strøm.

Økonomi

Dagens bilpark er svært slitt og er kostbar å vedlikeholde. Årlige vedlikeholdsutgifter estimeres å reduseres med et årlig gjennomsnitt på 473 000 kroner. I tillegg kan man gå fra 7 til 5 biler. Man beholder antall ansatte frem til 2024, da man går fra 1 til 2 personer på flere av bilene. I oppstartsfasen med nye ruter, nye beholdere og ny kildesorteringsordning, vil det også være et ekstra «trykk» på tjenesten.

Nye biler vil ha en positiv driftskonsekvens for kommunen, uansett om man velger biogass eller diesel. Når alle deler av den nye renovasjonsordningen da er innført, ny bilpark, nye renovasjonsdunker, ny rutestruktur osv., vil investeringen med nye biogass renovasjonsbiler kunne gi en årlig besparelse på drift på ca. 630.000 kroner. Tilsvarende for nye dieselsbiler blir ca. 1.000.000 kroner, hvor forskjellen er estimerte energikostnader. Denne summen avhenger som sagt mye av hva som blir dieselpriisen for perioden. Besparelsen er antatt å være fra år 2024, da en vil kunne se full effekt av alle tiltak.

Driftskonsekvenser av investering, illustrert med biogassbiler:

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Energi	440 000	440 000	440 000	440 000	440 000	440 000
Årsverk*		-600 000	-600 000	-600 000	-600 000	-600 000
Vedlikehold	-473 000	-473 000	-473 000	-473 000	-473 000	-473 000
Sum	-33 000	-633 000	-633 000	-633 000	-633 000	-633 000
Netto	-3 198 000					
Snitt Pr år	-533 000					

* Færre biler, men økt bemanning pr bil pga 2-kammer og effektiviserte ruter. Naturlig avgang fra 2024, blir ikke erstattet.

Co2 regnskap

Etableringen av stasjonen vil gi en klimaeffekt som langt overgår utslippsreduksjonen til 5 renovasjonsbiler og en potensiell skapbil. Stasjonen vil bli tilgjengelig for det lokale næringslivet, og leverandør og evt. drifter av fyllestasjon har allerede signert intensjonsavtaler med flere aktører som er interessert i biogass dersom det blir fyllestasjon. Stasjonen åpner i tillegg opp for at andre kommunale biler kan kjøre klimanøytralt fremover uten de store investeringene som elektriske lastebiler medfører. I 2022 skal blant annet anbudet på slam ut. Da vil det være mulig å stille krav til eller premiere bruk av biogass i kontrakten. Til sammenligning bruker Trondheim bydrift biogass på 19 av sine 183 lastebiler, inkludert renovasjonsbiler. I år og neste år vil de investere i biogass på brøytebiler, biler til parkdrift, feiemaskin, slamsuger til slam og sand.

Vedlagt ligger Co2 regnskap etter nasjonale standarder. I midlertid viser en biogassnorm utviklet av Carbon Limits og Miljødirektoratet i samarbeid med bransjen at totalt er klimaeffekten på netto -41 %. Dette fremkommer ikke i vedlagt Co2 regnskap, så effekten vil kunne være langt større en de 109 tonn Co2 ekvivalenter som vises der.

CO2 regnskap nye dieselbiler versus biogassbiler

Nedlastingsdato: 13.10.2021

Utfyllingsdato: 13.10.2021

Utfyllt av: Andreas Naastad

Notater: Viser effekten i redusert Co2 utslipp fra 5 nye dieselbiler mot 5 biogassbiler. Reduksjonen blir 109 tonn Co2-ekv.

Tiltak: Lastebil og varebil – teknologi og kjørelengdetiltak

Utslippskilde: "Veitrafikk – varebiler" eller "Veitrafikk – tunge kjøretøy"

Sist oppdatert: 04.06.2020

Tiltaksbeskrivelse

Dette regnearket beregner klimaeffekten av endringer i kjøretøyteknologi for vare- og lastebiler.

Det kan for eksempel brukes til å beregne klimaeffekten av at transporttjenester utføres med nyere fossile kjøretøy eller kjøretøy med lav- eller nullutslippsteknologi.

Regnearket kan også brukes til å beregne effekten av endringer i antall kjørt km før og etter tiltaket, for eksempel ved ruteomlegging ved varelevering.

Veiledning

Grå celler er låste og skal ikke fylles inn. De vil vise informasjon basert på valgene du tar i de gule cellene.

Gule celler må fylles inn for å gjennomføre beregningen.

OBS! Fyll ut valgalternativet for type kjøretøy og drivstoff først. Dette vil påvirke hvilke alternativer du får opp for Euroklasse og vektklasse i neste steg. Vektlassen gjelder for hele vogntoget, inkludert henger og gjennomsnittlig lastemengde.

Regnearket kan benyttes til å beregne effekten av følgende tiltak:

- *Endrer kjøretøyteknologi:* Kjøretøytype, Euroklasse og/eller vektklasse er ulik før og etter tiltaket (punkt 1-3 og 6-8), mens antall kjøretøy og kjørelengde holdes lik før og etter tiltaket (punkt 4-5 og 9-10).
- *Juster effekten av endrer kjørelengde:* Kjøretøytype, Euroklasse og vektklasse holdes lik før og etter tiltaket (punkt 1-3 og 6-8), kun antall kjøretøy og kjørt kilometer endres (punkt 4-5 og 9-10).

Dersom du mangler informasjon om Euroklasse eller vektklasse til kjøretøyene, kan du velge alternativ "ikke valgt/ikke tilgjengelig". For kjøretøy hvor vi ikke har utslippsfaktorer for ulike vekt- eller euroklasser vil dette være eneste valgalternativ. Det benyttes da en gjennomsnittsfaktor for valgt type kjøretøy i beregningene.

Vanlig bensin og diesel inneholder en innblanding av biodrivstoff. I dette regnearket benyttes en innblandingsgrad på 20,2% for diesel og 4% for bensin. Dersom du ønsker mer informasjon om dette eller ønsker å endre andelen innblandet biodrivstoff, se arkfane "Metode og bakgrunnsdata". Se eget regneark for biodrivstoff dersom du ønsker å beregne effekten av økt innblandingsprosent etter tiltaket.

Inngangsdata for beregning

Oppsett kjøretøy

1. **Velg** type kjøretøy og drivstoff før tiltak:
2. **Velg** Euroklasse til kjøretøy før tiltak (årsklasser for ulike euroklasser vises i parentes):
3. **Velg** vektklasse til kjøretøy før tiltak:

Utslippsfaktor til kjøretøyene basert på valgene over:

Innblandingsprosent biodrivstoff for valgt drivstofftype

4. **Fyll inn** antall kjøretøy før tiltak:
5. **Fyll inn** årlig kjørelengde per kjøretøy før tiltak:

Årlig kjørelengde før tiltak, SUM:

Fremtidig kjøretøy etter tiltak

6. **Velg** type kjøretøy og drivstoff etter tiltak:
7. **Velg** Euroklasse til kjøretøy etter tiltak (årsklasser for ulike euroklasser vises i parentes):
8. **Velg** vektklasse til kjøretøy etter tiltak:

Utslippsfaktor til kjøretøyene basert på valgene over:

Innblandingsprosent biodrivstoff for valgt drivstofftype

9. **Fyll inn** antall kjøretøy etter tiltak:
10. **Fyll inn** årlig forventet kjørelengde per kjøretøy etter tiltak:

Årlig kjørelengde etter tiltak, SUM:

Lastebil (diesel)	
Euro VI	
>20t	
	366 g CO ₂ -ekvivalenter/km
	15,00 %
	5 kjøretøy
	24 000 km per kjøretøy
	120 000 km

Lastebil (biogass)	
ikke valgt/ikke tilgjengelig	
ikke valgt/ikke tilgjengelig	
	57 g CO ₂ -ekvivalenter/km
	100,00 %
	5 kjøretøy
	24 000 km per kjøretøy
	120 000 km

! Bruk: av elektrisitet har ikke klimagassutslipp.

Utslippsfaktoren for elektrisitet er derfor satt til 0. Dette er beskrevet i arkfane "Metode og bakgrunnsdata".

Vil tiltaket fanges opp i klimagassstatistikken for kommuner?

Effekten av tiltaket vil fanges opp i statistikken, men siden kjøretøyene kan bevege seg utenfor kommunegrensene, vil heller ikke hele utslippsreduksjonen skje i egen kommune. Utslipp fra veitrafikk beregnes ved bruk av en modell, og denne vil ha visse svakheter. Disse er beskrevet på nettside for statistikken.

Verifisering av effekt

1. Tiltak rettet mot endring i kjøretøyteknologi: Innsamling av informasjon om mengde innkjøpt drivstoff før og etter tiltak.
2. Tiltak rettet mot endring i antall km: Les av kilometerstand for kjøretøyene per måned før og etter tiltak.

Effekt av tiltaket over tid

Beregningene over årlig utslipp og mulige utslippsreduksjoner for ett år. Et tiltak vil ofte ha effekt på utslippene i mange år, og det bør gjøres en vurdering av hvordan utviklingen vil være over tid. Dersom kommunen har satt kvantifiserte mål for utslippsreduksjoner, for eksempel for 2030, må det vurderes hvordan tiltaket vil påvirke utslippene i mållåret.

Relevante spørsmål er:

- Hvor lenge vil tiltaket vare (tiltakets levetid)?
- Hva skjer etter at tiltaket er ferdig? (Er det en varig endring, eller må tiltaket iverksettes på nytt for å få samme klimaeffekt over tid?)
- Gir tiltaket like stor utslippsreduksjon hvert år?
- Kjenner du til planlagte endringer i kommunen (utenom tiltaket) som vil påvirke effekten av tiltaket? Se beskrivelse om framskrivninger i veilederen for klima- og energiplanlegging: <https://www.miljodirektoratet.no/miljondigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energiplanlegging/>

Spørsmål? Har du spørsmål til hvordan du bruker tiltaksarket, eller om du finner feil eller mangler kan du kontakte oss på klimakommune@miljodir.no

Rådmannens vurdering og konklusjon

Etablering av stasjonen vil gi klimanøytral innhenting av avfall, samtidig som Karmøy kommune blir først på Haugalandet til å tilrettelegge for biogass for nærtransport. Det vil være et godt tiltak for å stimulere til overgang til et fossilfritt samfunn, i tråd med Paris-avtalen og FN's bærekraftsmål. Biogass er en sirkulær, klimanøytral og fremtidsrettet energikilde og regnes som det mest klimavennlige man kan kjøre på. Løsningen gjør at kommunen framstår både løsningsorientert og framoverlent i det grønne skiftet. Som tabellen driftskonsekvenser viser, er ikke merkostnaden for å

velge klimanøytralt stor. Det er en merkostnad for å bidra til å oppfylle nasjonale klimaforpliktelser, kommunens klimaplan, renovasjonsstrategien og FN's bærekraftsmål. Merkostnaden i forhold til diesel er på ca. 632.000 kroner i året. Det utgjør ca. 1,2 % av inntektene til renovasjonen. På grunn av ulike kostnadseffektive grep kommunen har gjort, kan det dekkes uten økning i renovasjonsgebyret. Som påpekt i det opprinnelige saksframlegget for elektriske renovasjonsbiler, får man også en positiv driftskonsekvens ved nye biler, da man ved overgang til 2 avfallskammer og optimalisering av rutene går fra dagens 7 til 5 biler. Karmøy kommune vil med dette alternativet gå foran som tilrettelegger for utslippsfritt drivstoff på Haugalandet, og sikre tilgang på et sirkulært drivstoff. Det har også en positiv omdømmefaktor for kommunen. Det presiseres også at renovasjonen stiller strenge miljøkrav og vokter miljøvennlige produksjons- og transportløsninger i kontraktene på transport og behandling av avfall. Kommunen bør derfor også stille disse kravene til vår egen del av verdikjeden der det er mulig.

**Saksbehandler:** Vigleik Winje**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
107/21	Formannskapet	01.11.2021

Førstegangshøring av kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommunen ruller kommuneplanens samfunnsdel i henhold til PBL **§ 11-2** og formannskapet legger Samfunnsdelen 2021-2030 ut på førstegangshøring i tråd med PBL **§ 11-14**
Høring av planforslag

Saksutredning

Sammendrag

Samfunnsdelen inneholder de langsiktige målene for utviklingen av karmøysamfunnet og kommuneorganisasjonen. Den er kommunens overordnede strategiske styringsverktøy og legger føringene for fremtidige valg og prioriteringer. Den er et felles veikart som presenterer kommunens prioriterte satsningsområder, og setter overordnede mål for mer detaljerte planer, strategier, budsjetter og politiske enkeltsaker. For at den skal fungere etter hensikten må den forankres og eies av de folkevalgte og implementeres og anvendes av kommuneadministrasjonen. Samfunnsdelen bygger på kommuneplanens planprogram, en bred medvirkningsprosess, «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», vedlagt kunnskapsgrunnlag og en løpende politisk forankring. FNs bærekraftsmål har fungert som rammeverket for arbeidet, og samfunnsdelen konkretiserer hvordan Karmøy kommune skal jobbe lokalt med globale utfordringer.

Bakgrunn for saken

KS stadfestet planprogrammet for samfunnsdelen 16.11.20. Etter omfattende runder med medvirkning og innhenting av nytt kunnskapsgrunnlag, fikk formannskapet forelagt en sak (031/21) 19.04.21 hvor det ble vedtatt en visjon og syv prioriterte hovedmål. Dette vedtaket, sammen med planprogrammet, dannet rammene for det videre arbeidet. Gitt at kommunen har som ambisjon å være en samskapende kommunene var det helt naturlig å sette ned syv arbeidsgrupper, på tvers av fag, etater og nivåer, for hvert enkelt hovedmål. I tillegg har det vært avholdt arbeidsøkter og presentasjoner i ledergruppen, utvidet ledergruppe og i etatene. Gjennom hele arbeidsprosessen har formannskapets arbeidsgruppe hatt en fast møtefrekvens hvor de prioriterte målene og visjonen har vært jobbet med.

Følgende vedtak er gjort i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel:

Kommunestyret 16.12.2019

Kommunestyret gjorde følgende vedtak 16.12.2019 (sak 149/19):

1. Kommunestyret slutter seg til at prosessen for å utarbeide en ny versjon av kommuneplanens samfunnsdel startes opp og gis høy prioritet.
2. Rammene for organisering og gjennomføring av planarbeidet skal basere seg på innholdet i foreliggende saksutredning. Planen skal i samsvar med dette trekke opp overordnede mål og strategier for Karmøy kommune som samfunn og -organisasjon.
3. Formannskapet fungerer som politisk utvalg for planprosessen- jamfør delegasjonsreglement vedtatt i K-sak 115/16. Formannskapet forutsettes å ha en aktiv rolle og kan ved behov oppnevne underutvalg blant egne medlemmer til deltakelse i ulike faser av planarbeidet.
4. Rådmannen bes om å følge opp denne saken ved å utarbeide et konkret forslag til organisering og gjennomføring av planprosessen. Forslaget legges fram til beslutning i formannskapet.
5. Kommunestyret ber om å bli holdt orientert om framdriften i planprosessene. Det skal være et siktemål at kommunestyret kan vedta planen senest i løpet av første halvår 2021.

Kommunestyret har igjennom sitt vedtak gitt klare føringer for at kommuneplanens samfunnsdel skal revideres og gis høy prioritet i inneværende kommunestyreperiode. Vedtaket gir også klare føringer for organiseringen og prosessen i planarbeidet.

Formannskapet 27.01.2020

Som en oppfølging til kommunestyrets vedtak i sak 149/19, er det utarbeidet en egen sak til formannskapet som utdyper rammene planprosess og organisering i arbeidet med samfunnsdelen. Formannskapet gjorde følgende vedtak 27.01.2020 (sak 10/20):

1. Det oppnevnes et politisk arbeidsutvalg fra formannskapet til de forestående planprosessene som skal lede fram til en ny versjon av kommuneplanens samfunnsdel. Utvalget består av følgende medlemmer:
 - Helge Thorheim (Karmøylista)
 - Rune Midtun (Fremskrittspartiet)
 - Svanhild Irene Lygre Andersen (Arbeiderpartiet)
 - Randi Wisnes (Høyre)
2. Arbeidsutvalget er et underutvalg uten formell vedtaksmyndighet. Utvalget rapporterer jevnlig til formannskapet om status, framdrift og aktuelle problemstillinger som ønskes avklart.
3. Det forutsettes at det etableres tett samhandling med de administrative aktørene som rådmannen oppnevner til planarbeidet.
4. Kommunestyret har i sak 149/19 vedtatt en framdrift, som tilsier endelig vedtak i løpet av første halvår 2021. Formannskapet ber om at planarbeidet organiseres og iverksettes basert på ovennevnte vedtakspunkter og vedtatt tidsramme for gjennomføring.

Formannskapet 28.09.2020

Formannskapet fastsatte planprogrammet og gjorde følgende vedtak: 1. Formannskapet fastsetter planprogram for kommuneplanens samfunnsdel, slik som dokumentet er vedlagt saken, i medhold av plan- og bygningsloven § 11-13 og delegasjonsreglementet.

2. Planprogrammet legges til grunn i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel

Kommunestyret 16.11.2020

Kommunestyret stadfestet vedtaket fra formannskapets vedtak:

1. Formannskapet fastsetter planprogram for kommuneplanens samfunnsdel, slik som dokumentet er vedlagt saken, i medhold av plan- og bygningsloven § 11-13 og delegasjonsreglementet.

2. Planprogrammet legges til grunn i arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel.

Formannskapet 19.04.21

Formannskapet vedtok følgende:

1. Formannskapet fungerer som politisk utvalg for planprosessen og gir sin tilslutning til rådmannens foreslåtte prioritering av hovedmål for kommuneplanens samfunnsdel, i medhold av plan- og bygningsloven § 11-2 og delegasjonsreglementet.

2. Formannskapet gir sin tilslutning til rådmannens foreslåtte visjon for samfunnsdelen: Sammen skaper vi en bærekraftig og inkluderende kommune

Saks- og faktaopplysninger

KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL

Hovedhensikt med samfunnsdelen er å bidra til bedre og mer helhetlig planlegging for en bærekraftig samfunnsutvikling. Samfunnsdelen har to hovedinnretninger:

- Kommunesamfunnet som helhet
- Kommunen som organisasjon

Gjennom arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel skal kommunen vektlegge viktige utfordringer knyttet til samfunnsutvikling og synliggjøre de strategiske valg kommunen tar. Kommuneplanen skal videre synliggjøre utfordringer, mål og strategier for kommunen som organisasjon. Kommuneplanens samfunnsdel skal gi overordnede mål for sektorenes planlegging og retningslinjer for hvordan kommunens egne mål og strategier skal gjennomføres i den kommunale virksomheten.

I samfunnsdelen skal det tas strategiske valg for utviklingen av kommunesamfunnet og kommunen som organisasjon. Samfunnsdelen er således et godt verktøy for strategisk overordnet styring. Dette forsterkes ved å knytte handlingsdelen til samfunnsdelen. Da muliggjøres en sterkere strategisk styring og prioritering av arbeidsoppgaver.

Samfunnsdelen skal bidra til en bedre politisk styring, ved at den legger føringer for den langsiktige utviklingen av kommunen. Samfunnsdelen skal fungere som et strategisk styringsverktøy: Hvor alt vi

gjør, være seg enkeltvedtak, planer, strategier eller budsjetter skal støtte opp om målsettingene.

Plan- og bygningsloven § 11-2 sier blant annet:

«Kommuneplanens samfunnsdel skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Den bør inneholde en beskrivelse og vurdering av alternative strategier for utviklingen i kommunen. Kommuneplanens samfunnsdel skal være grunnlag for sektorenes planer og virksomhet i kommunen. Den skal gi retningslinjer for hvordan kommunens egne mål og strategier skal gjennomføres i kommunal virksomhet og ved medvirkning fra andre offentlige organer og private....».

KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL - KARMØY KOMMUNE

I «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019, side 3) slås det fast at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, og at det derfor er viktig at bærekraftsmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Denne forventningen understreker at Norge står overfor et paradigmeskifte, og kommunene forventes å legge til grunn FNs bærekraftsmål som et helhetlig rammeverk for å arbeide med bærekraftig utvikling. Likevel var det klart at Karmøy kommune ikke kunne prioritere samtlige 17 hovedmål og 169 delmål i arbeidet med samfunnsdelen.

Et strategisk styringsverktøy trenger en klar visjon for å kunne prioritere og skape en samstemt utviklingsretning. Karmøy kommune har valgt å innrette alt arbeid mot følgende visjon: **Sammen skaper vi en bærekraftig og inkluderende kommune.**

Gjennom politisk styring og ledelse, og en bred og inkluderende medvirkningsprosess, vedtok derfor Karmøy kommune én visjon og syv prioriterte satsningsområder.



Siden FNs bærekraftsmål er et helhetlig og omfattende rammeverk, og kommunen «bare» prioriterte syv hovedmål, kunne det innvendes at viktige målsettinger og temaer kunne glippe. Derfor har innrettingen på arbeidsprosessen vært viktig: Gjennom arbeidet i de tverrfaglige

arbeidsgruppene, har administrasjonen jobbet seg igjennom alle de 17 hovedmålene og de 169 delmålene. Hvert av kommunens syv prioriterte hovedmål har dratt veksler på aspekter og målsettinger fra andre deler av rammeverket (FNs bærekraftsmål) i utformingen av Karmøy kommunen sine egne prioriterte hovedmål og delmål.



Figuren illustrerer kommunens syv prioriterte hovedmål, de skraverte boksene, og de resterende ti målene uten skravur. Linjene mellom boksene skal poengtere hvor tett sammenvevd både utfordringsbildet og mulige løsninger kan være.

Karmøy kommune gjenkjenner viktigheten av sammenhengstenkningen, som er så gjennomgripende i FN's bærekraftsmål, og har videreført dette i kommunens samfunnsdel. Som et eksempel kan det vises til hvordan Mål 8 *Anstendig arbeid og bærekraftig økonomisk vekst* også bygger på flere mål, som ikke er blant de syv prioriterte hovedmålene for Karmøy kommunen, men likevel svært relevante for at kommunen skal nå sitt prioriterte satsningsområde.



Det strategiske kartet viser at vi har tre byer som skal ha all vekst av besøksintensiv handel- og service, all vekst innen arbeidsplassintensiv virksomhet og minst 75 % av boligveksten. De prioriterte tettstedene skal kunne ta inntil 25 % av den fremtidige veksten innen boligbygging.

Hovedgrepet i samfunnsdelens arealstrategi er å styre vekstkraften inn mot byene, samt avklare funksjonsdelingen mellom byer og tettsteder. For å kunne nå målsettingene i samfunnsdelen, er det avgjørende at flere mennesker bor, handler og jobber i byene. Derfor bør all besøksintensiv handel og service, og all arealintensiv næring (kontorvirksomhet) kanaliseres mot byene. Dette er i tråd med nasjonale forventninger og støtter samtidig opp om kommunens egne målsettinger. Arealstrategien legger også opp til at mesteparten av boligveksten styres mot byene. Samfunnsdel med arealstrategi skal danne grunnlaget for rulleringen av kommuneplanens arealdel.

Samtidig er det viktig å løfte fram at Karmøy har en kompleks kommunestruktur med både byer og levende bygder. Selv om arealstrategien ikke aktivt legger til rette for videre spredt vekst, er det ikke snakk om å avvikle bygdene og tettstedene. Det som allerede er bygd utgjør tross alt langt mer enn det som skal bygges i fremtiden. Arealstrategien handler om hvor kommunen skal tilrettelegge for videre fremtidig vekst og hvordan kommunen best kan støtte opp om prioriterte satsningsområder.

Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler, på bakgrunn av de opplysninger, vurderinger og vedlegg, som fremgår av saken at formannskapet gir sin tilslutning Kommuneplanens samfunnsdel og legger den ut på offentlig høring.

Vedlegg:

Vedlegg 1 Levekårsundersøkelse

Vedlegg 2 Mulighetsstudie for Kopervik

Vedlegg 3 Mulighetsstudie for Åkrehamn

Vedlegg 4 Mulighetsstudie for Skudeneshavn

Vedlegg 5 Scenarioutredning for Karmøy kommune

Vedlegg:

kommuneplanens-samfunnsdel-2021-2030

Vedlegg 5 Scenarioutredning for Karmøy kommune

Vedlegg 1 Levekårsundersøkelse

Vedlegg 2 Mulighetsstudie Kopervik - VILL

Vedlegg 3 Mulighetsstudie Åkrehamn - VILL

Vedlegg 4 Mulighetsstudie Skudeneshavn - VILL



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
108/21	Formannskapet	01.11.2021

Samlesak for referatsaker

Underliggende saker:

234/21, 21/3682 Høringsnotat - forslag til forskrift om overgangsregler (barnevernsreform)

235/21, Høring - Endringer i spesialistforskriften

236/21, Høring av mindre endring i byggevareforskriften

237/21, Høring, energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy

238/21, Offentlig høring - modifisert tunnelteverrsnitt T9,5

239/21, Søknad om tilskudd til bygging av Friluftshuset Vest

240/21, Uttale til høringsnotat om nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og statsetater høsten 2021

Vedlegg:

Protokoll - Formannskapet - 25.10.2021



KARMØY KOMMUNE

Dato: 26.10.2021

Arkivsak-ID.: 21/10023

JournalpostID: 21/53860

Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
109/21	Formannskapet	01.11.2021

Samlesak for spørsmål