



Innkalling

Utvalg:	Kommunestyret
Møtested:	Kommunestyresalen
Dato:	15.11.2021
Tid:	Kl. 18:00

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.

Orientering:

Status i arbeidet med samfunnsdelen v/Vigleik Winje, leder for by- og samfunnsutvikling.

Saksliste

Sak nr.	Sakstittel
116/21	Revidert sak - alternativ til elektriske renovasjonsbiler
117/21	Førstegangshøring av kommuneplanens samfunnsdel 2021-2030
118/21	Møteplan 2022 - Kommunestyret
119/21	Fjord Motorpark - klage på avvisningsvedtak
120/21	Salg av næringstomt på Vea
121/21	Plan 5111 - Sluttbehandling - Fagne kraftanlegg Spanne - detaljregulering
122/21	2121 - Sluttbehandling - Haugegården - detaljregulering
123/21	Sluttbehandling - Plan 2127 - Nye Veavågen barneskole - 4/12 mfl
124/21	Samlesak for referatsaker
125/21	Samlesak for spørsmål

Karmøy, 03.11.2021

Jarle Nilsen
Ordfører

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

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
105/21	Formannskapet	01.11.2021
116/21	Kommunestyret	15.11.2021
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.

Hovedutvalg teknisk og miljø 26.10.2021:

Behandling:

Storesund (Ap) ba om gruppemøte.

5 minutter gruppemøte innvilget.

Møtet ble satt igjen.

Davidsen (H) trakk forslaget sitt.

Innstillingen enstemmig vedtatt.

HTM- 114/21 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 dieselsbiler, 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 lenger 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

Dieselmotorer er «kjent vare», og en fortsettelse av dagens bilpark av Euro 6 standard. Innkjøp av dieselmotorer er ikke i tråd med miljøperspektivet i renovasjonsstrategien. Det er heller ikke optimalt om vi som offentlig aktør kjøper dieselmotorer tre år før den nasjonale ambisjonen om utslippsfri transportsektor i 2025. Forventet levetid på bilene er ca. 7 år. Selv om dieselmotorene 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 dieselmotorer og en skapbil estimeres til 14 mill. kroner. Det gis ingen ENOVA-støtte til dette alternativet.

Avansert biodrivstoff

Om vi kjøper dieselmotorer, 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 faset inn i gassrørnettet. Ved å etablere en fyllestasjon 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 fases 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 fyllestasjon 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

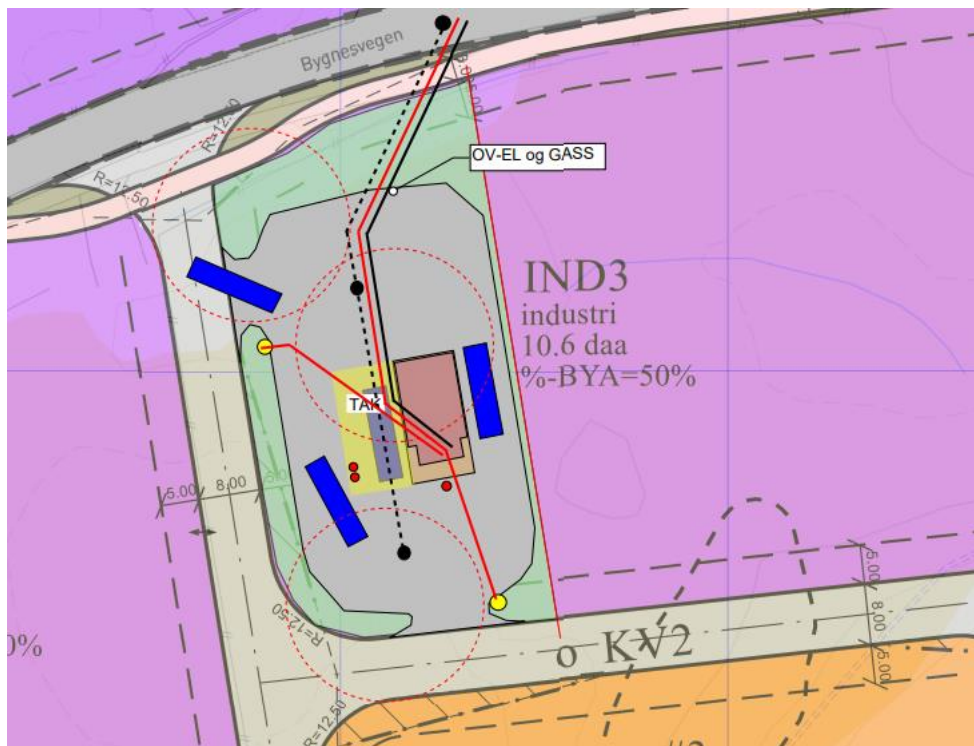
Administrasjonen har sett ut en passende tomt for dette formålet på Bygnes. Tomta er regulert for industri og ligger like ved det planlagte Kopervik renseanlegg, med nær tilgang til gassrør. Enova-støtte til fyllteknisk utstyr for gassleverandøren betinger at stasjonen blir åpen for alle. Da elektrisk 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 diesalbiler versus biogassbiler

	Nedlastingsdato: 13.10.2021 Utfyllingsdato: 13.10.2021 Utfylt av: Andreas Naastad	Notater: Viser effekten i redusert CO ₂ utslipp fra 5 nye diesalbiler mot 5 biogassbiler. Reduksjonen blir 109 tonn CO ₂ -ekv.
---	---	--

Tiltak: Utslippskilde: Sist oppdatert:	Lastebil og varebil – teknologi og kjørelengdetiltak "Veitrafikk – varebiler" eller "Veitrafikk – tunge kjøretøy" 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 nullutslipps-teknologi. 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. OBES! 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: - <i>Endre kjøretøyteknologi:</i> 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). - <i>Isolert effekt av endret kjørelengde:</i> 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:	<table><tr><td>Lastebil (diesel)</td><td></td></tr><tr><td>EURO VI</td><td></td></tr><tr><td>>20t</td><td></td></tr><tr><td></td><td>366 g CO₂-ekvivalenter/km</td></tr><tr><td></td><td>15,00%</td></tr><tr><td></td><td>5 kjøretøy</td></tr><tr><td></td><td>24 000 km per kjøretøy</td></tr><tr><td></td><td>120 000 km</td></tr></table> <table><tr><td>Lastebil (biogass)</td><td></td></tr><tr><td>ikke valgt/ikke tilgjengelig</td><td></td></tr><tr><td>ikke valgt/ikke tilgjengelig</td><td></td></tr><tr><td></td><td>57 g CO₂-ekvivalenter/km</td></tr><tr><td></td><td>100,00%</td></tr><tr><td></td><td>5 kjøretøy</td></tr><tr><td></td><td>24 000 km per kjøretøy</td></tr><tr><td></td><td>120 000 km</td></tr></table>	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".
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																																	

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 årsutslipp 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 målåret. 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/miljondigheiter/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
117/21	Kommunestyret	15.11.2021

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 forventinger 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
118/21	Kommunestyret	15.11.2021

Møteplan 2022 - Kommunestyret

Forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar følgende møtedatoer for 2022:

7. februar
7. mars
4. april
9. mai
13. juni
19. september
17. oktober
7. november
28. november
12. desember
2. Kommunestyret vedtar møtestart kl. 16:30 for kommunestyrets møter i 2022. Som hovedregel bør behandling av møtets siste sak være startet senest kl. 21:00.

Saksutredning

Møteplanen for kommunestyret har de siste årene blitt fastsatt etter følgende prinsipp:

- Antall møter og møtedatoer tilstrebes å være lik hvert år.
- Møtene holdes kl. 18.00, i kommunestyresalen.
- Det er i størst mulig grad tatt hensyn til møter i fylkesting, fylkesutvalg og samferdselsutvalget i fylket og skoleferier.
- Normalt holdes det to formannskapsmøter før hvert kommunestyremøte, med opphold uka før (av hensyn til partienes gruppemøter).
- Møtene har fortrinnsvis blitt avholdt på mandager.
- Kommunestyret vedtar sin møteplan selv.

Endringer ved forslag til møteplan for 2022

I løpet av 2021 har flere av møtene i kommunestyret avsluttet etter kl. 23:00, og det har i tillegg vært behov for ekstraordinære møter for å få behandlet samtlige av sakene på sakslisten. Det foreslås derfor endringer i antall møter og møtestart, for å ta hensyn til saksmengde, møtenes varighet og tidspunktet for møteslutt.

Antall møter:

Det har tidligere år vært satt opp totalt åtte møter i kommunestyret per år. Møtene har vært fordelt som følgende: fire møter fra februar til juni, og fire møter fra september til desember.

For møteplan 2022 foreslås det totalt ti møter i kommunestyret, fordelt som følgende: fem møter fra februar til juni, og fem møter fra september til desember.

Det er i størst mulig grad tatt hensyn til møter i fylkesting, fylkesutvalg og samferdselsutvalget i fylket og skoleferier. Ettersom det er satt opp flere møter, vil det ikke være lik mulighet til å ha opphold uken før kommunestyret,. Det er dermed ikke tatt like stort hensyn til partienes gruppemøter.

Møtestart:

Møtene i kommunestyret har normalt startet kl. 18:00. Det har imidlertid vært flere møter som har hatt lang varighet, og dermed avsluttet sent på kvelden. Som et tiltak for at møtene skal avsluttes tidligere på kvelden, foreslås det møtestart kl. 16:30 i møteplan for 2022.

Etter at kommunestyret har vedtatt sin møteplan kan møteplan for øvrige utvalg fastsettes.

Vedlegg:

Norsk Kalender 2022 - med helligdager

Fylkestingets møteplan 2022

Skolerute for skoleåret 2022-2023 - Rogaland fylkeskommune



Saksbehandler: Silvia May Stange

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
119/21	Kommunestyret	15.11.2021

Fjord Motorpark - klage på avvisningsvedtak

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommunestyre opprettholder vedtak av 20.09.2021 i sak 97/21.
2. Saken oversendes Statsforvalteren i Rogaland for endelig avgjørelse.

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Saken gjelder avvisning av klage på kommunens vedtak av 10.05.2021 i sak 40/21 hvor Karmøy kommunestyre fattet følgende vedtak:

1. *Etter en samlet vurdering er kommunestyret kommet til at kommunen ikke skal tiltre skjønnet overfor de parter der tingrettens avgjørelse er rettskraftig.*
 - a. *Kommunestyret har i denne forbindelse lagt vekt på følgende momenter:*
 - i. *Tingretten fastsatte erstatning som var vesentlig høyere enn hva man forutsatte i finansieringsplanen for Fjord Motorpark (FMP).*
 - ii. *FMP har ikke fremlagt noen oppdatert og troverdig finansieringsplan for et komplett motorsportanlegg på Helganes. Kommunestyret mener at usikkerhet knyttet til finansiering av bygging, og fremtidig drift av anlegget, reiser tvil om at et komplett motorsportanlegg lar seg realisere innenfor de rammene FMP har til rådighet.*
 - iii. *Kommunestyret finner det lite tillitsvekkende at FMP i to måter med kommunen holdt tilbake opplysninger om at nytt prisestimat forelå, før kommunestyret fattet vedtaket om ekspropriasjon. Kommunestyret finner dette å være i strid mot pkt. 8 i avtale mellom Karmøy kommune og FMP, datert 13.12.2016.*
 - iv. *Kommunestyret anser at risikoen for at grunneierne må avstå grunn til et anlegg som ikke lar seg realisere blir altfor høy til at det kan forsvares.*
 - v. *Kommunestyret kan vanskelig se for seg at det lar seg gjøre å inngå avtale om en «tilbakekjøpsklausul» til fordel for grunneierne ved en evt. konkurs, fordi en evt. bostyrers oppgave vil være å få solgt boets eiendeler så fordelaktig som mulig for boet, jf. Konkursloven § 85 pkt. 3. Bostyrer kan derfor ikke bindes opp av en slik klausul.*
 - vi. *Kommunestyret mener at Motorcenter Norway, med beliggenhet i Sokndal, vil være tilstrekkelig for å dekke markedet for motorsportanlegg i Rogaland.*
 1. *Administrasjonen bes sørge for at saken blir hevet som forlikt i forhold til de fem*

grunneierne som har krevd overskjønn.

2. *Kommunestyret trekker søknaden til Statsforvalteren i Rogaland om forhåndstiltredelse, og opphever samtidig vedtaket om dette som ble gjort i KS-sak 86/17 den 23. oktober 2017.*

Vedlegg 1: Kommunestyrets vedtak av 10. mai 2021

Vedtaket ble påklaget av Fjord Motorpark Eiendom AS v/ styreleder Audun Gaard. Karmøy kommunestyre behandlet klagen 20.09.2021 i sak 97/21 og fattet følgende vedtak:

1. *Kommunestyret avviser Fjord Motorparks klage over kommunestyrets vedtak av 10. mai 2021 i sak 40/21 som følge av at vilkårene for å behandle klagen ikke er oppfylt.*

Vedlegg 2: Klage datert 31. mai 2021

Vedlegg 3: Kommunestyrets vedtak av 20. september 2021

Fjord Motorpark har klaget på vedtaket om å avvise klagen. Klagen ble mottatt av kommunen 15. oktober 2021. Klager gjør blant annet gjeldende at rådmannens lovforståelse er tvilsom, herunder fastholdes det at det er klagerett på kommunestyrets vedtak av 10.05.2021 i sak 40/21. Det gjøres gjeldende at kommunestyrets behandling av klagerett er utvilsomt et enkeltvedtak hvor det foreligger en klagerett. Videre vises det til at kommunestyrets avvisning av den første klagen må anses som en uthaling av saken, og at den ikke er i samsvar med den gjeldende avtalen mellom partene. Det vises videre til at kommunen setter hele prosjektet i fare for ikke å kunne gjennomføres. Klager anfører også at klagens substans ikke er realitetsbehandlet i forhold til kommunelovens bestemmelser om «forsvarlig» utredning, jf. kommuneloven § 13-1 tredje og fjerde ledd. Fjord Motorpark mener at klagers påstand om feil faktum i vedtak ikke er vurdert. Klager viser til nærmere anførsler og begrunnelse i den første klagen av 31.05.2021.

Det vises ellers til klagen på avvisningsvedtaket i sin helhet som er vedlagt saken.

Vedlegg 4: Klage datert 15. oktober 2021

Rådmannens vurdering

Fjord Motorpark Eiendom AS ble underrettet om kommunestyrets vedtak i brev av 24.09.2021 og ble gitt 3 ukers klagefrist. Klagen ble mottatt av kommunen 15.10.2021 og klagefristen er følgelig overholdt.

Vedlegg 5: Underretning om vedtak datert 24. september 2021

Klagen reiser spørsmål ved om kommunen har behandlet saken i samsvar med forvaltningsloven og kommuneloven. I klagen er det også vist til at kommunen ikke har realitetsbehandlet alle forhold som er nevnt i klagen. Rådmannen vurderer det slik at kommunens vedtak av 20.09.2021 har behandlet de forhold som har betydning for spørsmålet om klageadgang. Betydelige deler av klagen synes å gjelde sakens materielle side som ikke har betydning for avvisningsspørsmålet.

Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler kommunestyret å fatte vedtak i tråd med forslag til vedtak på side 1, herunder:

1. Karmøy kommunestyre opprettholder vedtak av 20.09.2021 i sak 97/21.

2. Saken oversendes Statsforvalteren i Rogaland for endelig avgjørelse.

Vedlegg:

Kommunestyrets vedtak av 10. mai 2021

Klage datert 31. mai 2021

Kommunestyrets vedtak av 20. september 2021

Klage datert 15. oktober 2021

Underretning om vedtak datert 24. september 2021



Saksbehandler: Sindre Nygaard

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
099/21	Formannskapet	25.10.2021
120/21	Kommunestyret	15.11.2021

Salg av næringstomt på Vea

Rådmannens forslag til vedtak:

Rådmann gis fullmakt til signering av kjøpekontrakt

Formannskapet 25.10.2021:

Behandling:

Rådmannen la ut en rettelse av forslag til vedtak på bordet.

Rådmannens forslag:

1. Rådmannen gis fullmakt til signering av kjøpekontrakt.
2. For 2021 blir det gjort følgende endringer i budsjettskjema 2A - bevilgningsoversikter investering:
 - Salg av varige driftsmidler blir økt med 2 530 000 kr.
 - Avsetning til ubundet investeringsfond blir økt med 2 530 000 kr.

Votering:

Innstilling med rettelse fra rådmannen enstemmig vedtatt.

FSK- 099/21 Vedtak:

1. Rådmannen gis fullmakt til signering av kjøpekontrakt.
2. For 2021 blir det gjort følgende endringer i budsjettskjema 2A - bevilgningsoversikter investering:
 - Salg av varige driftsmidler blir økt med 2 530 000 kr.
 - Avsetning til ubundet investeringsfond blir økt med 2 530 000 kr.

Saksutredning

Sammendrag

Veavågen Byggservice AS ønsker å kjøpe deler av vårt areal på industriområde på Vea. Området er tilgrenset deres eksisterende virksomhet og tomt. Takst innhentet på vår eiendom.

Bakgrunn for saken

Karmøy kommune har fått henvendelse fra Veavågen Byggservice AS som er en eksisterende aktør på Veavågen industriområde. De ønsker å utvide og har for små lokaler i forhold til økt behov for å drive sin virksomhet.

Hovedregel er at kommunen byggemodner areal for deretter å selge. I dette tilfellet er tomten ikke byggemodnet og det er heller ikke avsatt midler i 2021 til dette. For å legge til rette for økt næringsliv i kommunen løftes denne henvendelsen opp til politisk behandling for å imøtekomme bedriften.

Saks- og faktaopplysninger

Veavågen Byggservice AS sin virksomhet omfatter per dags dato import og videresalg av dører og vinduer. Det er behov for mer plass til kontor og lager plass. Det er også små bedrifter i eksisterende lokaler som har sine virksomheter her.

Areal som er forespurt er deler av tilgrenset tomt. Denne vil utgjøre omkring 4,6 mål og grense vil gå langs regulert parkbelte.

Det er innhentet takst på eiendommen fra takstmann.

Innkommne merknader/uttalelse fra parter

Vurdering

Det er vår vurdering at det er fornuftig å legge til rette for bedriften. Vi anser dette som et unntak av hovedregel da Veavågen Byggservice AS er eier av nabo eiendom i øst og har behov for mer plass. Det oppleves ikke at denne saken legger presedens for andre unntak på generell basis.

Det foreslås å selge eiendommen til Veavågen Byggservice AS for takst.

Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler salg i henhold til vedlagt kjøpekontrakt.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

Vedlegg:

Situasjonskart

Takst

Situasjonskart AREAL

Utkast kjøpekontrakt VEAVÅGEN BYGGSERVICE AS



Saksbehandler: Yvonne S. Løvseth

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
119/21	Hovedutvalg teknisk og miljø	26.10.2021
121/21	Kommunestyret	15.11.2021

Plan 5111 - Sluttbehandling - Fagne kraftanlegg Spanne - detaljregulering

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for Fagne kraftanlegg Spanne med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 26.10.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Hovedutvalg teknisk og miljø 26.10.2021:

Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

HTM- 119/21 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for Fagne kraftanlegg Spanne med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 26.10.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Sammendrag

Karmøy kommune har utarbeidet forslag til kommunal reguleringsplan for plan 5111 detaljregulering

for Fagne kraftanlegg Spanne. Formålet med planen er å tilrettelegge for nytt hovedlager for Haugland Kraft. Haugland Kraft Nett bytter navn til Fagne. Planforslaget omfatter et areal på ca. 37,9 daa.

Det lagres i dag allerede en del tyngre materiell på Spanne. Det kan nevnes høyspent- og lavspentmaster, gatelysmaster, kioskanlegg (fundament og prefabrikkerte kiosker), fiberkabel og en del maskinelt utstyr. På Rossabø lagres øvrig elektrisk materiell, blant annet kabel og linje, kabelskøyter, fordelingstransformatorer, koblingsanlegg og fordelingstransformatorer. Den todelte lagringen har vist seg og ikke å være optimal for effektiv og rasjonell daglig drift og feilsikring.

Det anlegges ny lagerbygning på felt BE1, som skal inneholde en varm og en kald lagerhall. Det planlegges også parkeringsareal for bedriftskjøretøy. Det er ingen konkrete planer for felt BE2.

Innenfor planområdet går en høyspentlinje med hensynssone. Arealet innenfor hensynssonen er båndlagt etter energiloven. Det kan ikke oppføres bygninger innenfor hensynssonen. Planforslaget legger til rette for ny trasé for tursti til Spannavarden, ettersom dagens trasé går via BE1. Etter utbygging vil BE1 gjerdes inn av sikkerhetshensyn.

Bakgrunn for saken

Saks- og faktaopplysninger

Planprosess

Det ble varslet oppstart av kommunalt planarbeid 19.01.21. Frist for merknad var 02.03.21.

16.04.21 var det befaring av planområdet sammen med Haugland Kraft Nett og det lokale turlaget for å fastsette trasé for turstien.

Planforslaget ble fremlagt for Hovedutvalg teknisk og miljø 15.06.21. Det ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Høringsperioden var fra 23.06.21 til 27.08.21.

Planstatus

ATP – Regional plan for areal og transport på Haugalandet

Lager faller innenfor kategori C, næringsvirksomhet med lav arbeidsplass- og besøksintensitet, lavere persontransport og høyere varetransport. Disse skal etableres utenfor/i utkanten av tettstedene, og langs hovedvegnettet, jf. kapittel 4.4.

I kommunal planlegging bør det stilles krav til rekkefølge som sikrer at viktige forbindelser, i grønnstrukturen etableres, opprettholdes eller gis en kvalitetsmessig forbedring før nye og nærliggende utbyggingsområder tas i bruk, jf. kapittel 4.7.

Kommuneplanens arealdel:

I gjeldende kommuneplan er arealet som skal reguleres avsatt til Energiformål og LNF – formål.

Kommunedelplan for kulturminner

Det er ingen nyere kulturminner i området.

Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet

1. I Karmøy kommune skal alle som ønsker det ha mulighet til å drive idrett og fysisk aktivitet i form av trening og mosjon.
2. Den frivillige, medlemsbaserte idretten skal sikres gode rammevilkår, slik at idretten kan gi gode og inkluderende aktivitetstilbud. Det legges særlig vekt på å utvikle attraktive tilbud til barn og unge.
3. Kommunen skal ha idrettsanlegg og friluftsområder i nærmiljøet hvor folk bor.

Kommunedelplan for klima og energi

Fortette eksisterende by- og tettstedsområder og redusere utbyggingen av landbruks-, - natur- og friluftsområder. En skal særlig vektlegge jordvern og arealplanlegging knyttet opp mot landbruket. I dette arbeidet er plan for jordvern særlig viktig.

Arbeide for en nullvekst i personbiltransporten, og i økende grad tilrettelegge for transportformer som gange, sykkel og kollektiv. En målsetning i dette arbeidet er at kollektivdekningen i Karmøy økes. I denne sammenhengen er det viktig at Karmøy kommune fører en aktiv dialog med Rogaland fylkeskommune.

Kap. 5.4: Vann, avløp og renovasjon (side 37 i plandokumentet): Karmøy kommune skal: Arbeide for at avfallsmengden reduseres, graden av materialgjenvinning økes og at miljøpåvirkningen fra avfallsbehandlingen minimeres. I arbeidet med å øke graden av materiell gjenvinning skal en spesielt ha fokus på gjenvinning av bioavfall.

Trafikksikkerhetsplan 2017 – 2020

Andel barn og unge som har trafikksikker skolevei skal økes
Øke andel gående og syklende uten å øke andel ulykker
Skape trygge og aktive nærmiljø for alle

Reguleringsplan:

Nordligste del av planområdet berører områderegeringsplan 5073, Seniorlandsby Spanne, godkjent 19.12.16. Området som inngår i områderegeringsplanen er vist med formål energianlegg og offentlig parkeringsplass.

Planområdet berører også en liten del av reguleringsplan 587-4, T-forbindelsen Raglamyr – Fosen, godkjent 23.3.10. Området er vist til offentlig tjenesteyting og energianlegg med hensynssone for høyspent.

Forslagsstiller

Det er sektor areal og byggesak som har utarbeidet planforslaget på vegne av eiendomsavdelingen.

Eiendomsforhold

Eiendom gnr/bnr 149/294 og 149/148 eies av Karmøy kommune. Eiendom 149/286 eies av Fagne AS og eiendom 117/91 er i privat eie.

Planforslaget

På bakgrunn av innkomne merknader og uttaler er det foreslått noen endringer i planbestemmelsene og i plankartet.

Statnett ønsket hensynssonen over høyspentledningen endret fra H370 fareområde til H740 båndlagt etter annet lovverk. I praksis har det liten betydning hvilken hensynssone som markerer høyspentlinjen, ettersom begge innebærer et byggeforbud innenfor sonen. NVE anbefaler å bruke hensynssone H740 over regionale og sentrale overføringslinjer, derfor har Rådmannen valgt å rette seg etter deres veileder.

Fylkesrådmannen ga faglig råd om å flytte turstien slik at den blir sikret ved utbygging av BE2. Slik planforslaget ligger nå, går turstien mellom BE1 og BE2. Traseen ble valgt ut i samråd med det lokale turlaget og Haugaland Kraft Nett. Siden det ikke foreligger konkrete planer om utbygging av BE2 er det også vanskelig å forutse hvordan det vil påvirke en eventuell trasé rundt BE2. Som et kompromiss er det lagt til i rekkefølgekravene at ved utbygging av BE2 skal turstien sikres i ny trasé.

Fylkesrådmannen ønsket også et gitt tall for hvor mye som kan bygges ut etter planen og minnet om at det ved 15 000 kvm BRA skal kreves konsekvensutredning for lagerbygninger. Det er derfor satt en maks grense på 14 000 kvm BRA innenfor planen.

Videre er det gjort endringer i planbestemmelse 2.4 for å sikre at lokal overvannshåndtering ikke forringer myrområdene sør for utbyggingsområdene, og at det skal legges ved en vurdering av tiltak for å redusere utslipp av klimagasser i byggesaken.

Planbestemmelse 2.8 er lagt til og krever at det ved søknad om igangsetting skal foreligge en massedisponeringsplan. Dette kreves i forbindelse med byggesaken, istedenfor plansaken, fordi det enda ikke er klart hvor masser som fraktes inn skal komme fra, eller hva slags masser dette er. Spesielt hvor massene kommer fra vil være knyttet til valg av entreprenør, som fremdeles ikke er avgjort.

Innkomne merknader / Uttalelse fra parter

Det er kommet inn merknad/uttale fra følgende parter:

Offentlige instanser

- Statens vegvesen
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Rogaland fylkeskommune
- Statsforvalteren i Rogaland

Private

- Haugaland Kraft Nett (skifter navn til Fagne AS)
- Statnett

Merknadene er oppsummert og kommentert i eget vedlegg – merknadsvurdering.
Alle merknadene er lagt ved saken i sin helhet.

Vurdering

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget har ikke offentlige arealer som skal overtas av kommunen for drift og vedlikehold.

Kommunen har planer om å selge eiendom gnr/bnr 149/294 og 149/148 til Fagne AS etter at detaljreguleringsplanen er godkjent.

Beredskap

Fagne trenger nytt lager for å få en effektiv lagringsplass for deler og utstyr til vedlikehold og drift av de elektriske ledningene.

Det går en høyspentledning i planområdet. Denne er klart markert i plankartet (H740_1). Det skal ikke oppføres bygninger i hensyssonen til ledningene. Traseen er markert i plankartet med tilhørende bestemmelser i planbestemmelsene.

Områdets karakter, tilpasning til omgivelsene

Planområdet ligger i utkanten av det bebygde området på Spanne, i bunnen av en forsenking i landskapet. Fra planområdet kan man se noen få eneboliger langs Spannavegen på avstand og den nærmeste boligen ligger ca. 80 meter nord for planområdet. Boligen ligger med kortsiden mot planområdet, og er altså ikke orientert mot planområdet.

Planområdet ligger i forbindelse med eksisterende transformatorstasjon og anlegg tilknyttet denne. Det meste av bygningene er grå og er oppført i betong.

I forhold til tilpasning, er dette et spørsmål om hvilke tilpasninger en ønsker å legge mest vekt på. Hvis det er ønskelig at bygningen skal ha tilhørighet til resten av bebyggelsen tilknyttet kraftanlegget, bør bygninger være lys/grå som de resterende strukturene.

Dersom bygningen skal tilpasses for forbipasserende turgåere, vil de passere bygningen på omtrentlig samme høyde som grunnplanet til bygningen. De vil være om lag 7 meter fra bygningen på det nærmeste. Det er vurdert bruk av voll eller beplantning for å «skjule» eller myke opp bygningens fasade mot turstien. Dette er det imidlertid ikke plass til da en skal ha anledning til å kjøre rundt bygningen, samt anlegge et infiltrasjonssystem for overvann på overflaten.

Til gjengjeld vil det være mulig å bryte opp fasaden slik at den fremstår mindre ruvende for passerende. Dette vil i hovedsak gjelde fasadene mot nordøst og sørøst, da disse vender mot turstiens laveste punkter og er nærmest turstien fysisk. Dette kan gjøres ved bruk av utspring, variasjon i material- og fargebruk eller andre metoder. Rådmannen vil anbefale en kombinasjon av fargebruk i øyehøyde og lavere, med mosepanel som festes på fasaden i øyehøyde for å bryte fasaden opp. Det er dermed ikke sagt at dette er eneste løsningen, det kan være like effektivt og tiltalende om fasaden dekkes med for eksempel gatekunst. Det er derfor ikke gitt noen konkret bestemmelse om hvordan fasaden skal brytes opp, bare at den skal det.

Fasaden mot sørvest ligger lavere enn turstien. Turgåere som kommer tilbake fra Spannavarden vil se

ned på taket til bygningen når de går nordover mot parkeringsplassen. Taket skal tilpasses for solcellepanel, og så langt har det ikke lyktes å komme opp med en måte å gjøre disse visuelt tiltrekkende.

Strandsone

Ikke aktuelt i denne plansaken.

Utnyttelsesgrad og høyder

Innenfor hvert av feltene BE1 og BE2 kan det bygges inntil 7000 kvm BRA, totalt 14000 kvm BRA. Tenkte plan (etasjer) skal ikke inngå i utregning av BRA.

Byggehøyden skal ikke overstige 9 meter fra gjennomsnittlige planert terreng.

Bosetting

Planområdet ligger i utkanten av det bebygde området på Spanne. Det er cirka 80 meter til nærmeste bolig. Boligen ligger på omtrentlig samme høyde som planområdet, med en forskjell på omtrent 2 meter. Boligene innenfor synsvidde av planområdet er ikke orientert mot planområdet, og vil ikke bli påvirket av større endringer i utsikt eller av sol/skyggeforhold.

Det påregnes ikke noen stor økning i trafikk knyttet til lagerbygningen sammenlignet med dagens trafikk til trafostasjonen på Spanne.

Basert på dette er det ingen grunner til at lagerhallen skal ha nevneverdige konsekvenser for eksisterende bosetning.

Folkehelse

Planforslaget legger opp til at eksisterende tursti flyttes, og sikres for kontinuerlig bruk under anleggsperioden.

Det er ellers ikke noe som indikerer at utbygging etter plan vil ha direkte påvirkning på folkehelsen.

Barn og unge

Barn og unges bruk og interesser i området er knyttet til turstien. Den legges om, og planlegges opprettholdt også under anleggsperioden for å sikre kontinuitet.

Universell utforming

Ikke spesiell tilrettelegging utover det som fremgår av teknisk forskrift.

Nærmiljø og friluftsliv

Turveien er del av det lokale turveinettet. Det er også et populært turmål for folk i en større omkrets enn bare de lokale fastboende. Den legges om med tanke på utbyggingen som skal skje i del 1.

Dersom del 2 bygges ut i løpet av de neste 30 årene, vil turveien måtte flyttes til å fortsette rundt anlegget. Trolig vil den da følge bunnen av fyllingen som T – forbindelsen er bygget på, rundt anlegget og frem til eksisterende sti.

Naturmangfold

Artsdatabanken og temakart Rogaland har vært sjekket for registreringer i planområdet. Området er registrert som del av et større, generelt område hvor det finnes hubro, vandrefalk og havørn. Det er

ingen registreringer eller observasjoner som tyder på at planområdet har en spesiell funksjon for noen av disse artene eller at utbygging av området vil ha merkbare konsekvenser for dem. Det er registrert to fremmede arter i planområdet, gyvel og bleikspirea. Begge artene har høy risiko for spredning.

Planområdets nordre del, BE1, er vist i markslagskartet som myr. Det er åpne vannspeil i området, og skifter mellom et dekke av siv og starr-arter, og steder med vegetasjon forbundet med myr; torvmoser, og tuer med lyng og gress.

Grunnboringer som er foretatt har ikke oppgitt prosentandel organisk material i jorden. Myr skal ha minimum 40 % organisk materiale i minimum dybde av 30 cm.

Myr er en truet landskapstype. De har stor betydning i karbon- og vannsyklus. De binder karbon og holder tilbake vann. Planforslaget medfører derfor tap av myrareal og utbygging av forelagte planforslag vil medføre tap av ca. 10 dekar myr. I utgangspunktet er det ikke ønskelig å bygge ut myrområder. I seg selv er ikke myr en truet landskapstype i Karmøy, eller i nærheten til planområdet. Det vil imidlertid medføre frigjøring av om lag 55 tonn karbon per dekar myr.

Åpne vannspeil med tilnærmet stillestående vann har betydning for insekter og amfibier som frosker og padder. Både insekt og amfibier bruker stillestående, permanente vann til å formere seg og legge egg i.

Se ellers planbeskrivelsen.

Landbruk

Hoveddelen av planområdet er ikke i aktivt bruk til landbruk. Det er en flik av landbruksareal til øst for Spannavegen som er med i plankartet, samt en liten del helt sør i plankartet. Disse er regulert til landbruksareal.

Kulturminner, kulturmiljø

Det er ingen kulturminner i planområdet.

Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp

Det går privat spillvannsledning inn til eksisterende anlegg. En privat pumpeledning kan kobles på den eksisterende ledningen. Det er ikke behov for slamavskiller.

Privat vannledning inn til eksisterende anlegg kan kobles til for vannforsyning.

Vannforsyning

Eksisterende ledning har 20 l/s kapasitet, som er nok til brannvannsdekning for anlegget som eksisterer i dag. Lager er definert som næringsbebyggelse og skal i utgangspunktet ha 50 l/s brannvannsforsyning.

Dette kan løses ved å oppgradere eksisterende ledning, legge ringledning eller få en fagkyndig konsulent til å prosjektere en løsning basert på dagens kapasitet.

Haugaland Brann og Redning IKS har bedt om at følgende blir tatt inn i planbestemmelsene:

«Krav til slokkevann og oppstillingsplass for brannvesenets biler og utstyr må være på plass før en midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis.»

Overvann

Fremtidig situasjon for området er at det planlegges lagerbygg og flater med rask avrenning. Det skal

ikke slippes ut mer overvann etter at planområdet er opparbeidet og det må derfor gjøres tiltak for å motvirke dette.

Dette kan løses ved å lage en fordrøynings- og infiltrasjonsgrøft i randsonene i øst, nord og nordøst for området. Ved øst og nord kan denne plasseres ved regulert gangsti. I tillegg kan det vurderes om hele/deler av området utformes med infiltrerende dekker. Vannet kan renne enten direkte til grøftene eller/og via infiltrasjonssandfang.

Utforming av grøft er tenkt ved at det lages en grøft med 2 meter bredde i topp og høyde på 0,5 meter fra bunn. Grøften utformes med sprengstein i bunn, sandlag over denne og et gresslag i toppen. Grøften utformes med stedvise terskler slik at vi får et fordrøyningsvolum i tillegg til infiltrering. I bunn av tersklene blir det et rør som fører en minstevannføring mot dagens utløp under Spannavegen.

Ved dagens utløp må det lages en struping slik at det ikke slippes ut mer vann enn dagens situasjon.

Sikkerhet

Omlegging av turveien må skje slik at turruten ikke stenges av anleggsarbeider eller utsetter turgåere for fare under anleggsarbeidene.

Gange, sykkel

Det planlegges at dagens turvei langs gjerdet til eksisterende anlegg flyttes. Den skal gå fra parkeringsplassen i nord, følge Spannavegen omtrentlig frem til undergangen under T – forbindelsen og deretter følge terrenget på et høydedrag sørvestover til den møter dagens sti.

Parkering

I områdereguleringsplan 5073 er det regulert en offentlig parkeringsplass. Denne skal ikke endres, og det anses ikke som nødvendig å anlegge mer parkering i området enn det som denne tilrettelegger for.

Lagerområdet får eget garasjeanlegg for bilene som hører til virksomheten Fagne driver. Siden dette ikke er et anlegg som skal besøkes er det ikke lagt opp til gjesteparkeringsplasser inne på området.

Støyhåndtering

Retningslinjene for støyhåndtering i T – 1442 gjøres gjeldende i planforslaget.

Grunnforhold

BE1 er registrert som myrområde. Det har åpne vannspeil og en bekk renner i østre kant av området. Ved utbygging må hele området masseutskiftes. All myrmasse fjernes fra området, og erstattes med rene fyllmasser.

I forbindelse med at området må masseutskiftes, er det krav om en massedisponeringsplan i planbestemmelsene. Massedisponeringsplanen er ikke utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen fordi det skal fremgå av den hva slags masser som blir brakt inn (gabbro, gneis, granitt etc.), og hvor den er kommet fra. Siden det ikke er gjort valg av entreprenør, er det ikke kjent hvor disse massene skal hentes fra, og dermed heller ikke hva slags type de er.

Samlet vurdering

Forslag til reguleringsplan er behandlet i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det foreligger ikke innsigelse fra fylkeskommune eller statlig fagmyndighet, og planen kan godkjennes av kommunestyret.

Høringsrunden har ikke avdekket vesentlige konflikter knyttet til planforslaget. Rådmannen vil i denne sammenheng vise til den vedlagte gjennomgang av de enkelte uttalelsene.

Rådmannens konkrete vurdering av planen er at det er tatt høyde for de behovene kraft- og nettleverandøren har i best mulig grad, samtidig som det forsøkes lagt til rette for de eksisterende forholdene. Det er uheldig at myrområder går tapt, men det er rådmannens anbefaling at lager for deler til drift og vedlikehold av energi- og nettanlegg ligger samlet i forbindelse med det eksisterende anlegget. Området er avsatt til energianlegg i kommuneplanen, og det finnes ingen argumenter for hvorfor det skulle være feil å plassere lageret her med tanke på geografisk lokasjon, transport og bebyggelse.

Ved utbygging må det tas hensyn til at myrområdet får forsyning av vann fra sør. Disse arealene ligger utenfor utbyggingsområdene og overvannshåndtering må skje slik at myrområder som ikke berøres av utbyggingen ikke drenerer raskere eller mer, og dermed ødelegges.

Rådmannen har ikke satt andre krav til estetikk enn at fasaden skal brytes opp på de fasadene som vender mot turstien. Det anbefales bruk av en forholdsvis mørk grunnfarge til litt over øyehøyde, brutt opp av levende vegetasjon (paneler med mose, klatreplanter eller andre løsninger). Selv om dette er anbefalingen, kan det finnes andre løsninger som er like gode. Rådmannen ønsker ikke å legge for strenge føringer til den estetiske utformingen, og ønsker heller å utfordre Fagne AS og eventuelle arkitekter de bruker til å finne en spennende løsning.

Rådmannens konklusjon

Det er i denne gjennomgangen ikke foreslått endringer i planforslaget som betinger nytt offentlig ettersyn. På bakgrunn av det som er sagt over, vil rådmannen anbefale at planforslaget med tilhørende bestemmelser, datert 26.10.21, godkjennes.

- 1.
- 2.
3. Rådmannen i Karmøy, 26.10.2021
- 4.
5. Vibeke Vikse Johnsen
6. Sign.
- 7.
- 8.
- 9.

Vedlegg:

Planbestemmelser

R5111- plankart

Planbeskrivelse

ROS

Skisse til teknisk plan - notat

Skisse til teknisk plan - kart

Tverrprofiler_09092020

Masserapport_09092020
Situasjonsplan_09092020
Grunnboringsprøver. KS 002
3D-02 PERSPEKTIV FRA SØR-VEST
3D-01 PERSPEKTIV FRA NORD-ØST
A20-31 SNITT A-A OG B-B
A01-21 SITUASJONSPLAN
A10-31 PLAN 1 ETG
Uttale fra Statsforvalteren i Rogaland
Uttalelse fra direktoratet for mineralforvaltning
Uttalelse fra Rogaland fylkeskommune
Uttalelse fra Statens vegvesen
Merknad fra Haugaland Kraft Nett
Merknader fra Haugaland Kraft Nett AS
Uttalelse fra Haugaland Kraft Nett
Uttalelse fra Statnett
Merknadsvurdering
Spørsmål ang. vannmengde i plan 5101 - Haugaland Krafts nye lagerbygg
Skjerm bilde 2021-09-23 130311
Skjerm bilde 2021-09-23 130348
Skjerm bilde 2021-09-23 130425
Skjerm bilde 2021-09-23 132306



Saksbehandler: Bergitte Hatteland Flatebø

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
122/21	Kommunestyret	15.11.2021

2121 - Sluttbehandling - Haugegården - detaljregulering

Karmøy kommunes forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar Plan 2121 detaljregulering for Haugegården med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 18.10.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

SAKSFRAMSTILLING

Eskild Kvala AS har på vegne av Haugegården AS utarbeidet forslag til privat reguleringsplan for plan 2121 Detaljregulering for Haugegården – gnr 15/83 m.fl..

Planområdet er 2,7 daa stort og ligger i Åkrehamn sentrum mellom barneskolen og Åkraparken.

Formålet med planen er i hovedsak å tilrettelegge for etablering av 3 nye leiligheter og utvidelse av bakeri innenfor deler av planområdet, på gnr 15/83. For øvrig blir det lagt opp til fortetting av leiligheter og utvidelse av næringsbebyggelse på gnr 15/1382, blant annet gjennom økte byggehøyder i forhold til dagens gjeldende reguleringsplan. Eiendommene deler bakgård med direkte adkomst fra Åkravegen.



Ortofoto med eiendommer markert

Vedlegg:

Planbestemmelser - Plan 2121

Oversiktskart

Plankart - KST

Gjeldende reguleringsplan

Kommunedelplan

Planbeskrivelse - Plan 2121

Illustrasjon - Snitt

Illustrasjon_Utomhusplan b.trinn 1

Illustrasjon - Utomhusplan Trinn2

Rapport - Sol- og skygge

Illustrasjon - Skisse, teknisk plan

Diverse - Beregning vannmengde brannslukking

Merknadsvurdering - Plan 2121

Uttalelse til begrenset høring fra Rogaland fylkeskommune

Uttalelse til begrenset høring fra Statsforvalteren i Rogaland

Uttalelse til begrenset høring fra Statens vegvesen

Merknad fra sameiet Røysgården



Saksbehandler: Aage Steen Holm

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
118/21	Hovedutvalg teknisk og miljø	26.10.2021
123/21	Kommunestyret	15.11.2021

Sluttbehandling - Plan 2127 - Nye Veavågen barneskole - 4/12 mfl

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljreguleringsplan 2127 Nye Veavågen barneskole – gnr. 4/12 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 26.10.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Hovedutvalg teknisk og miljø 26.10.2021:

Behandling:

Innstillingen vedtatt med 8 stemmer mot 1 (MDG).

HTM- 118/21 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljreguleringsplan 2127 Nye Veavågen barneskole – gnr. 4/12 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 26.10.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Saksutredning

Karmøy kommune har utarbeidet forslag til kommunal reguleringsplan for plan 2127 Nye Veavågen barneskole – gnr. 4/12 mfl.

Formålet med planen er å legge til rette for ny barneskole i Veavågen, med tilhørende idrettshall og uteoppholdsområder, samt å sikre nødvendig infrastruktur for ny skole, deriblant trygge skoleveier. Skolen planlegges for 400 elever, med mulighet til å utvide på et senere tidspunkt med inntil 20 % til 480 elever.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 85 daa. Ca. 24 daa av dette utgjør skoletomt med utearealer, parkering, droppsoner mv., mens øvrig areal utgjør regulering av grøntstruktur, eksisterende flomvannsområder, fortau, utbedring av eksisterende veier mv.

Hele gjeldende reguleringsplan 2070 som omfatter ny skoletomt, blir erstattet med planforslaget. I tillegg griper planen inn i arealer i en rekke andre reguleringsplaner, deriblant 215, 261, 2004 og 2055.

Områdene utenfor ny skoletomt er tatt med for å sikre nødvendig samferdselsanlegg, samt få regulert en del sidearealer som allerede er regulert i eldre reguleringsplaner, og som med fordel kan inngå i en ny plan (uten at det gjøres endringer i seg selv). I sør er enkelte områder uregulert i gjeldende planer. Disse er tatt med for å synliggjøre dagens flomvannsområder mot Hapaløksbekken. Områdene blir her regulert med formål som tilsvarer formål i kommuneplanens arealdel.

Hensikten er å tilrettelegge for etablering av ny barneskole med tilhørende anlegg for inntil 400 elever, med mulighet for 20 % økning i elevmassen i et eventuelt byggetrinn 2. Dette gir behov for et skolebygg på om lag 5 400 m² som inkluderer idrettshall, samt 900 m² ekstra for byggetrinn 2, totalt 6 300 m². Idrettshall skal følge krav til volleyballanlegg med en aktivitetsflate på 16x24 m med etterfølgende krav til lager, takhøyde og garderober. Idrettshallen skal oppfylle krav til tilskudd på kr 4 000 000. Skolen skal erstatte dagens skole i Veasentrum.

Vedtak gjort i Karmøy kommunestyre den 11.05.2020, saksnr. 33/20, ligger til grunn forut for planarbeidet:

1. Kommunestyret ber rådmannen starte en prosess med tanke på at ny barneskole i Veavågen skal oppføres på del av gnr. 3, bnr. 439 og del av gnr. 4 bnr. 12. (Vist på vedlagte kart datert 05.03.20). Prosessen omfatter:
 - Utarbeiding av reguleringsplan for tomt og nødvendig infrastruktur
 - Erverv av arealer for realisering av skole og øvrige nødvendige anlegg
2. Når tilstrekkelig avklaring av de ovennevnte forhold foreligger, starter detaljprosjektering av bygg og øvrig anlegg med mål om ferdigstilling av nytt skoleanlegg i 2024.
3. Formannskapet forventer ny sak om prosjektet vedrørende økonomi, funksjonalitet, ulike alternative løsninger (modulbygg) før detaljprosjektering og anbudsprosess. Eventuell etterbruk av dagens skolebygg bør også avklares i saken.

OVERORDNA PLANER:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til eksisterende og fremtidige boligområder, offentlig og privat tjenesteyting, sentrumsformål, og friområder. Nytt skoleområde er avsatt til fremtidig boligområde, og delvis regulert til offentlig eller privat tjenesteyting (gnr. 4/13).

Planforslaget er dermed ikke i henhold til overordnet plan, selv om boligområder i kommuneplanens arealdel kan også inneholde nødvendige funksjoner for nærmiljøer, slik som barnehager, lokale skoler osv.

I henhold til Regional plan for samordnet areal og transport på Haugalandet (ATP), skal området ha en utnyttelse på 3 boliger/daa i sentrumsnære områder, og 2 boliger/daa utenfor sentrumsområdene. Planens formål omhandler ny barneskole, og plassering er i henhold til ATP. Imidlertid innebærer planforslaget at regulerte boligområder (i plan 2070) utgår. Kommunen har til hensikt å regulere dagens skoleområde – men som egen reguleringsplan – og her vil ATPs krav til bolig tett bli fulgt opp.

EKSISTERENDE FORHOLD:

Reguleringsplan:

Området er for det meste regulert gjennom planene:

1. Plan 2055 (områderegulering): Krokhaugen og Siljeberg, vedtatt 17.07.2013. Denne omfatter mesteparten av flomvannsarealene sør for ny skoletomt, samt østre del av skoletomt, og deler av Munkajordvegen, Stølshaugvegen og Østhusneset.
2. Plan 2070: Krokhaugen, vedtatt 19.12.2016. Denne omfatter mesteparten av nytt skoleområde.
3. Plan 2004: Veia Sentrum, vedtatt 24.09.2002. Denne omfatter ny hovedatkomst fra fylkesveien til Stølshaugvegen, samt dagens parkeringsplass og ballbinge der det skal anlegges droppsone, samt nordre del av Østhusneset

I tillegg berører planforslaget følgende planer, hovedsakelig i forbindelse med utbedring av veier med nye fortau (Munkajordvegen, Stølshaugvegen og Østhusneset):

1. Plan 214: Skuteberg, vedtatt 24.06.1981. Denne omfatter deler av Østhusneset
2. Plan 215: Rekkje, Krokhaugen, Båshus, vedtatt 17.06.1981. Denne omhandler deler av Østhusneset, Stølshaugvegen og Munkajordvegen
3. Plan 219: Steinarskogen, vedtatt 20.11.2007. Denne omfatter deler av Østhusneset
4. Plan 261: Østhusneset III, vedtatt 26.10.1993. Denne omfatter deler av Østhusneset
5. Plan 274: Krokhaugen-Siljeberg, vedtatt 29.10.2007. Denne omfatter en liten flik av skoleområdet i sørvest samt tilgrensende naboer.

Vann, avløp, overvann/flomvei, brannvann og renovasjon:

Vann og avløp:

Det går en vannledning langs Østhusneset fra kryss med Rekkjevegen og videre sørover. I ytterkanten av planområdet i sørvest, over hjørnet sør på eiendom 3/439 og over gnr 3/626 går en vannledning-stikkledning privat. Her ligger også, fra kryss med Rekkjevegen til kryss med Steinarskogen, både avløps- og overvannsledninger.

Fra kryss med Fv 852 Austre Veaveg sørøst i planområdet og videre ca. 200 meter nedover Munkajordvegen ligger en vannledning. Fra fylkesvegen går også en vannledning gjennom deler av dagens skoletomt og videre nordover til den treffer fylkesvegen igjen. I Munkajordvegen, fra kryss med Hakon Aasbøs veg, og videre nordover over dagens ballbinge går det avløps- og overvannsledninger som krysser Stølshaugvegen videre opp til Fv 852.

Inne på det som reguleres til ny skoletomt går det en rekke private avløpsledninger og vannledninger. Disse må legges om/saneres/tilknyttes kommunalt nett ved utbygging.

Overvann/flomvei:

Ny skoletomt har naturlig avrenning fra nordøst ned dalen mot sørvest, og videre rett sørover mot Fiskebergvegen og Hapaløksbekken, med utløp til sjø. Mye av området er regulert til friområde og nærmiljøanlegg, mens deler av området er avsatt til konsentrert boligbebyggelse i områdereguleringsplan, med krav om detaljregulering.

I høringsprosessen er det fremkommet fra naboer at noe overvann renner fra nytt skoleområde sin østre del (ved tjernet) sørvestover på sørsiden av «Bambiskogen». Ved prosjektering av skoleområdet må det sikres at dette ikke påfører andre eiendommer økt belastning av overvann, se tema lenger ned i saksfremlegget.

Høyspent:

Rett sørvest for ny skoletomt, over gnr 3/439 og 3/626, går det en 22kV høyspentledning i luftspenn.

Annet (eksisterende bebyggelse mv.):

Selve skoleområdet er ubebygget med unntak av gnr. 4/84 som ligger som en øy i nytt skoleområde, og er bebygget med bolighus og garasje. Denne eiendommen er i løpet av planprosessen ervervet av kommunen, og bygningene må rives for å gi plass til skolebygg, adkomstvei og uteoppholdsarealer. Dagens skoleområde består av gammel dyrka mark (ikke i drift), som delvis har utviklet seg til et tjern, samt skogkledte partier. Området brukes delvis til friluftsmål for skole, barnehage og innbyggere. Hele skoleområdet (gnr. 4/12, 4/13 og 3/439) er i løpet av planprosessen ervervet av kommunen.

Dagens parkeringsplass og ballbinge ved dagens skole inngår i ny plan som parkeringsareal og droppsone. Ballbingen må flyttes til nytt skoleområde. Parkeringsplassen skal fortsatt brukes til samme formål. Kommunen er i dialog med eier av regulert offentlig parkeringsplass (o_P1) om erverv av dette arealet.

Dagens skole inngår ikke i planforslaget. Dette området skal reguleres som egen reguleringsplan. Her ligger også et eksisterende tilfluktsrom, som kommunen er pliktig å opprettholde, jf. sivilbeskyttelsesloven. Dette anlegget er bygget i 1963 som et type-48-rom med 253 plasser. Nye bygg over 1000 m² skal i utgangspunktet tilby tilfluktsrom, men det kan søkes dispensasjon fra dette kravet. Det er ikke tatt endelig stilling til om det skal legges til rette for tilfluktsrom i ny skole, men antakeligvis vil dette ikke være tilfelle. Dette fordrer at tilfluktsrom i dagens skolebygg bevares, også hvis bygg/eiendom selges. Forholdet er omtalt i ROS-analysen, punkt 34.

PLANFORSLAGET:

Generelt:

Planforslaget legger opp til en skoletomt beliggende mellom Stølshaugvegen i nord, Munkajordvegen i øst og sør, og Østhusneset i vest. Hovedadkomst for kjøretøy blir fra Stølshaugvegen i nord, mens det reguleres parkeringsplass (offentlig), buss-droppsone og droppsone for foreldre ved dagens parkeringsplass og ballbinge, like vest for dagens skole. Nye fortau og gangveier skal sikre trygg skolevei fra Austre Karmøyveg via Munkajordvegen, Stølshaugvegen og Østhusneset. Østhusneset skal utbedres til 5 m kjørebane, samt at det skal anlegges fortau på østsiden av veien. Munkajordvegen stenges for gjennomkjøring mellom ny skole og Fiskebergvegen.

Planområdet er på 85 daa, og utgjør adskillig større arealer enn det som reguleres til skole. Bakgrunnen for det store planområdet, er å sikre infrastruktur (ledninger, nye fortau, oppgradering av veier, parkering, droppsone for bil/buss osv.), samt få regulert en del sidearealer som allerede er regulert i eldre reguleringsplaner, og som med fordel kan inngå i en ny plan (uten at det gjøres endringer i seg selv).

Selve skoletomten består av et sentralt område der skole og idrettshall skal ligge, med to skolegårdsområder henholdsvis øst og vest for skolen. Et grøntområde (Bambiskogen) ligger rett sør for skolen, som skal bestå som naturområde med skog og vegetasjon. I randsonene mot naboer beholdes naturlig skog regulert som vegetasjonsskjerm.

Vann, avløp, overvann/flomvei, brannvann og renovasjon:

En fremtidig utbygging av området kan knyttes til offentlig ledningsanlegg. Det er utarbeidet en skisse til teknisk plan som viser hvordan slik tilknytning i prinsippet kan løses.

Vann og brannvann:

Vannforsyningen etableres som fullstendig ringsystem ved å tilknytte ny kommunal vannledning (150 mm) til eksisterende vannkummer. Det skal legges en ny vannledning fra eksisterende kommunal ledning i Munkajordvegen gjennom skoleområdet sørvestover mot kommunal vannledning ved regulert nærmiljøanlegg vest for Fiskebergvegen. Dette vil gi nok brannvann til skolebygg. Det skal også legges en vannledning fra Østhusneset til skole, som et supplement (for å øke trykket), men denne er alene ikke nok til å dekke brannvannbehovet. Nye vannkummer inne på skoleområdet skal etableres for å dekke behovet for brannvesenet.

Langs eksisterende veier der det skal utvides veibredde eller lages fortau, går det også enkelte private vannledninger. Disse kobles på kommunal ledning eller tas hensyn til i byggeprosessen.

Spillvann:

Spillvannsledning skal føres fra ny skole ned dalen innenfor skoletomt, til kommunal avløpsledning ved regulert nærmiljøanlegg vest for Fiskebergvegen.

Enkelte private avløp som i dag går til skoletomt, kobles på ny avløpsledning eller til annet ledningsnett. Eksisterende utslipp på skoletomt må saneres.

Overvann:

200-års flom skal håndteres/ivaretas av to fordrøyningsanlegg på skoletomten, et i øst og et lengst sørvest på skoletomten, og erstatter dermed tilrettelagte flomveier ut fra selve skoletomten. I øst kan deler av flomvann fordrøyes over bakken i skolegården ved ekstremnedbør. Utforming av dette (hvilke arealer, ev. som et basseng-element) skal utformes i prosjekteringsfasen.

Overvann mellom fordrøyningsanlegg i øst mot vest skal gå i åpen bekk (maks 20 cm dybde) gjennom skoleområdet. Dersom ikke alt overvannet kan håndteres på overflaten, kan noe ledes i rør under bakken.

Fra fordrøyningsanlegget i skoletomtens sørvestre område skal overvann føres fram til regulert nærmiljøanlegg vest for Fiskebergvegen, delvis i rør. For friområdet rett sør for skoleområdet skal overvannet føres i åpen bekk, og ev. tilknyttes ny dam for amfibier mv. i regulert friområde. Over eksisterende beitemark (gnr. 4/206) skal overvannet gå i rør.

Fra nærmiljøanlegget og sørover til Fiskebergvegen/Hapaløksbekken går overvannet i åpent terreng. Dette området er regulert for å vise mulig flomsone ved ekstremnedbør (gitt dagens forhold). Fra skoleområdet (og nedslagsfeltet overfor ny skole) blir det imidlertid mindre overvann ut av skoletomt enn ved dagens forhold. Reguleringsplanen legger derfor ikke opp til tiltak fra nærmiljøanlegget og sørover.

Ved Fiskebergvegen rett nord for Hapaløksbekken må overvannet gå i rør (som i dag) under Fiskebergvegen. Videre kan overvannet renne fritt i flomsone for Hapaløksbekken, eller bli lagt i rør fram til bekken. Ved utbygging av ny skole blir Hapaløksbekken mindre belastet med overvann fra områdene mot nord enn ved dagens forhold, fordi skoletomten fordrøyer alt flomvann innenfor sitt område.

Overvann fra veianleggene (Munkajordvegen, Stølshaugvegen og Østhusneset) må fordrøyes lokalt eller påkobles kommunale overvannsledninger dersom kapasitet.

Renovasjon:

Det skal anlegges et renovasjonspunkt i forbindelse med adkomstvei til ny skole (i nordøst). Hvorvidt renovasjonspunktet blir liggende innenfor regulert veiformål (V1, snuplass ved skole) eller innenfor skoleformålet, avklares i detaljprosjektering.

Nettstasjon:

Det er behov for ny nettstasjon til skolen. Endelig plassering avklares i detaljprosjektering, men den

skal ligge innenfor regulert skoleområde, med biladkomst, parkeringsplass, og skal inngjerdes (som sikring mot skolegården).

Se skisse til teknisk plan og planbeskrivelse for utfyllende beskrivelse.

Barn og unge:

I planprosessen er det kommet fram at Bambiskogen (UTE1) ikke kan regnes som en del av skolens uteområde. Statsforvalteren har imidlertid godtatt at kommunen legger NMBUs rapport «*Uteområder i skoler og barnehager – hvordan sikre kvalitet i utforminger*» (2019) – med anbefaling for størrelse på utearealer for skoler og barnehager til grunn, framfor anbefalinger i *Veileder til forskrift for miljørettet helsevern i barnehager og skoler*. Det er ventet at NMBU-rapporten legges til grunn ved revidering av veilederen til forskrift for miljørettet helsevern i barnehager og skoler.

NMBU-rapporten anbefaler minimum 30 m² uteoppholdsareal per elev. For nye Veavågen barneskole med 400 elever, vil dette bety et arealbehov på 12 000 m² netto uteareal innenfor tomtegrensen, når bygninger, parkeringsplasser og annet biltrafikkareal er trukket fra (mot 17 500 m² i anbefalinger i *Veileder for miljørettet helsevern i barnehager og skoler*). Planen sikrer dette.

Det er verdt å merke at skoleområdet er flankert av større grøntområder regulert som vegetasjonsskjerm, uteopphold (UTE1) og friområder, som gjør at totalt areal rundt skolen med ubebygde natur er adskillig større, selv om dette arealet ikke kan tilrettelegges for lek i friminutter osv. Minimumskravet innebærer at elevtallet kan økes til 464 innenfor skoletomt. Bambiskogen (UTE1) ligger like ved, som også vil brukes i skolesammenheng. Dette arealet er på 6 365 m². Dersom elevtallet skal økes ut over 464 elever (opp til 480), må tilgrensende offentlige arealer måtte medregnes. Fra NMBUs rapport står det følgende:

- «*Tilleggsarealet bør primært ligge i direkte tilknytning til eksisterende uteområder, men bør ikke ligge mer enn 200 meter fra skolen.*
- *Offentlig grønnstruktur og andre offentlige arealer bør kunne brukes som tilleggsareal, men dette krever at konsekvensene for andre brukergrupper blir vurdert.*»

Bambiskogen (UTE1) oppfyller disse kravene, da den allerede er i bruk av skoler og barnehager i nærheten. En slik vurdering må tas konkret, dersom det blir aktuelt å øke elevtallet ut over 464 elever. Per i dag er det planlagt utbygging av skole for 400 elever, og prognosen tilsier at elevtallet vil synke.

Skoleområdet (utearealet) har etter offentlig ettersyn fått skjerpet plankrav til kvalitet, med henvisning til anbefalinger i NMBUs rapport, nevnt over.

Bambiskogen (UTE1) sentralt ved det nye skoleområde skal i størst mulig grad bevares slik det er. Dette området brukes aktivt som utfluktsmål i dag, og har vært ønsket bevart gjennom medvirkningsprosessene for planen. Den nordøstre delen av Bambiskogen kan bli endret avhengig av plassering av skolebygg/idrettshall, eller for å sikre god passasje mellom skolebygg og Bambiskogen. Her er dalen trang, og en viss utvidelse av dagens dalsøkk vil gi bedre lysforhold og mindre bratte partier rett opp mot skolebygget. Dette arealet er regulert som ny skoletomt, og ikke som uteoppholdsareal.

Skolevei vil første og fremst skje via Østhusneset i vest, Stølshaugvegen i nord/nordøst og Munkajordvegen i øst, også for elever fra Sletten lenger sør i Veavågen. Planforslaget legger opp til etablering av fortau langs disse aksene fra fylkesvei inn til skoletomt. For barn som bor i sør (rundt Fiskebergvegen) kan dagens veier brukes (via Munkajordvegen, søndre del). Munkajordvegen skal her stenges for gjennomkjøring. Her er kommunen også i gang med å utbedre sikt i eksisterende kryss, samt etablere et ekstra lyspunkt.

Det etableres en droppsone for både skolebuss (for elever fra Salvøy) og foreldre ved dagens parkeringsplass. Herfra er det ca. 100 m inn til skoletomt via nye fortau. Droppsonen har adskilte filer for buss og foreldre.

De skal gå gjennomgående gang- og sykkelvei gjennom skoleområdet fra øst til vest.

Folkehelse:

Tilrettelegging for en ny skole med store lekeområder, deriblant også bevaring av naturlige skogsområder, anses som en positiv virkning av planforslaget i forhold til folkehelse. Dagens terrengformasjoner beholdes i stor grad, og vil være et positivt element i forhold til terrengendring ved utbygging etter gjeldende reguleringsplaner.

Det legges mer til rette for sikker ferdsel for myke trafikanter. Det anlegges nytt fortau fra fylkesveien nord for dagens skole inn til parkeringsplass og skoleområde, og nytt fortau fra dagens skole vestover langs Munkajordvegen til ny skole. Langs hele Østhusneset anlegges det fortau, og krysningspunkt og frsikter opparbeides. Bedre infrastruktur med fortau og åpning av gangvei til skolen både fra øst og vest, bidrar til at flere elever kan gå eller sykle til skolen. Det opprettes godt med sykkelparkeringsplasser (0,7 plasser for hver elev/ansatt), under tak på skoleområdet.

Av negative konsekvenser kan det vurderes at nedbygging av dagens natur på skoletomt er uheldig med tanke på miljø- og naturmangfold, og at det kan oppleves som et paradoks at eksisterende grønne lunger med et etablert biologisk mangfold blir ødelagt for bygging av kommunale anlegg, i en tid der fokus på bevaring av slike verdier er stadig viktigere, og der nettopp slike biotoper/arealer kunne ha vært viktige lærings- og opplevelsesarenaer for barn og unge. Administrasjonen legger dog til grunn at området allerede er regulert til utbyggingsformål, og at planforslaget er utformet for å ta bedre hensyn til dette enn det gjeldende reguleringsplaner gjør. Tiltaket vil sånn sett ha en positiv virkning sett i forhold til hva som dagens planer åpner opp for av utbyggingsmuligheter.

Samlet sett er planforslaget et positivt bidrag for folkehelsen.

Naturmangfold:

Området er per i dag regulert til boligområde. Dette vil føre til svært omfattende naturinngrep. En reguleringsendring til skoletomt vil trolig føre til mindre inngrep, da store deler av tomten kan brukes som skolegård med tilrettelagte naturområder, samt at deler av området er avsatt til friområder og vegetasjonsskjerm. Dette vil føre til mindre negativ konsekvens for naturmangfoldet enn ved utbygging av boliger etter dagens gjeldende plan.

Det anlegges en dam i friområdet sørvest for skoletomt (FRI2-3) som erstatning for at eksisterende tjern i nordøst fjernes. Det er etter offentlig ettersyn satt mer detaljerte plankrav til kompetanse for prosjektering og utforming av dammen.

Før igangsetting av områder til offentlige formål (veier, fortau, skoleområde mv.), skal det foreligge en faglig kartlegging av fremmedarter (planter) med tiltaksplan for å unngå uheldig spredning av disse. I løpet av høringsprosessen er det blitt gjort oppmerksom på at arten Parkslirekne finnes øst på ny skoletomt. Denne krever omfattende tiltak for å få fjernet.

Kunnskapen om naturverdier i området vurderes til å være god. Utbygging av skole vil gi negative konsekvenser for naturmangfoldet, men disse vurderes til å være mindre enn ved utbygging ut fra dagens gjeldende reguleringsplan.

Det vises til vurdering av naturmangfold etter naturmangfoldloven §§ 8-12 i vedlagte planbeskrivelse.

Andre forhold:

Parkering:

Ved start av planarbeidet var det antydning fra skoleledelsen at dagens parkeringsarealer var tilstrekkelige. Underveis i planarbeidet har det vært ønsket mer parkering. Det ble anslått tidlig i

planprosessen at ca. 43 ansatte kjører bil til skolen, og mange bor andre steder i kommunen eller i nabokommuner. Den offentlige parkeringsplassen, som ikke kun kan begrenses til ren ansatt-parkering, får ca. 25 plasser. Det finnes også en parkeringsplass ved kirka, som brukes i dag. Ut fra dette kan det argumenteres for at det kan være lite parkeringsplasser. Administrasjonen har likevel ikke avsatt mer, da nasjonale føringer tilsier at arealplanlegging bør fremme andre transportvalg. Det er også fullt mulig å sykle fra hhv. Åkra, Kopervik, samt at det går minst en buss i timen til Veavågen fra Haugesund/Skudeneshavn. Det finnes dessuten alternative parkeringsplasser andre steder i Veavågen, men som innebærer noe lenger gåavstand fra parkering til skole.

Landbruk:

Ca. 20 daa dyrka jord og 20 daa dyrkbar jord omfattes av planforslaget. Av dette er det kun ca. 4 daa dyrka jord og 1,3 daa dyrkbar jord som ikke tidligere er KOSTRA-rapportert, da det meste av arealet allerede er regulert til utbyggingsformål. Alle arealer som berøres er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel.

I forhold til dagens drift, er det kun ny innkjørsel fra Austre Veaveg til parkering og droppsone som berører beitemarker som delvis er i bruk. Dette området er imidlertid regulert til veiformål og andre formål i gjeldende reguleringsplan. Området sør for skoletomt (BK1) benyttes i dag til beite, og vil fortsatt kunne brukes til beiting inntil området blir bebyggt, selv om ny skole krever at VA-anlegg må legges i bakken gjennom deler av dette området.

Kulturminner:

Planen berører ingen regulerte kulturminner, foruten at Krokhaugen, gnr. 4/106 og 4/352, vil få et hjørne henholdsvis i sørøst og nordvest avsatt til samferdselsformål. Dette får ingen konsekvenser i forhold til tunet og bygningene. Ny adkomstvei til den nye skolen legges noe lenger unna bevaringsverdig bygning på gnr. 4/352 enn dagens vei.

Rett nord for Krokhaugen er det en steingard (mot gnr. 3/443). Ca. 15 m av denne vil måtte fjernes eller flyttes for å gi plass til adkomstvei. Resten av steingarden (ca. 40 m) er regulert bevart med formål «Vern av kulturminner eller kulturmiljø» (VKK1).

Øvrige steingarder innen skoletomten skal vurderes om kan brukes som naturlige avgrensninger av skoleområdet, ev. flyttes til slik bruk. Det samme gjelder steingarder som ev. blir berørt utenfor skoletomt langs fortau mv.

Anleggsfasen:

Det er nødvendig med noe masseutskiftning av masser, særlig organiske masser (torv). Selve skoleområdet skal brukes som midlertidig bygg- og riggområde underveis, i tillegg til at det er avsatt soner for midlertidig bygg- og anleggsområder langs veiene som skal utbedres/fortau bygges. For øvrig er det satt et plankrav om at det ved byggetillatelse skal foreligge en godkjent rigg- og anleggsplan for skoleområdet. Denne skal ta hensyn til støy, lukt, lys og støv, samt generell sikkerhet.

Overvann og forurensning i og utenfor planområdet:

Det er kommet bekymringsuttalelser etter høringsfrist fra eier av gnr. 4/10 om at overvann fra gnr. 4/13 (som blir en del av ny skoletomt, ved tjernet), renner sørvestover til gnr. 4/10. Da det finnes private utslipp av kloakk rundt tjernet, gir dette visstnok også problemer på gnr. 4/10. Likeledes påstås det at det foregår ulovlig kloakkutslipp direkte på gnr. 4/10 fra naboer.

Vedrørende utslipp direkte på berørt eiendom gnr. 4/10, vil kommunen gjøre en egen oppfølging av dette som ikke er den del av denne plansaken, da forholdet er utenfor planområdet. I henhold til forurensningsloven kan et slikt utslipp stanses.

For fremtidig utslipp og overvann fra ny skoletomt til gnr. 4/10 gjelder følgende:

- Eventuelle kloakkutslipp på skoletomt vil ved anleggelse av ny skole saneres, altså påkobles avløpsnett, ev. det lages andre ordninger som stanser utslippet. Forurensningen vil altså opphøre
- De øvre massene (torv- og jordmasser) skal skiftes ut, ev. blir det noe gjenbruk av massene
- Overvannshåndtering er i skisse til teknisk plan planlagt å bli ført fra skoleområdet (gnr. 4/13 i øst)

nordvestover, videre ned dalen og så sørover vest for gnr. 4/10. Ved utbygging blir altså overvannet styrt vekk fra gnr. 4/10. Selv om grunnen/terreng i dag er slik at noe vann renner mot gnr. 4/10, kan det prosjekteres for at dette ikke skjer i framtida. Utbyggere, også kommunen, er imidlertid ikke pliktig til å stanse alt overvann som har naturlig avrenning mot andre eiendommer. Det er økning i overvann – som følge av utbygging – som må fordrøyes. Vi vil likevel anta at prosjekteringen vil sørge for at alt overvann – også dagens – opphører ved utbygging. Og som nevnt over, vil forurensing av området av kloakk uansett opphøre



Blå piler: Planlagt overvannshåndtering, inklusiv fordrøying.
Rød pil: Eksisterende avrenning (delvis) mot gnr. 4/10.

Alternativ plassering av skole:

Flere merknader til oppstart av planarbeidet viste til at dagens plassering av skolen ville vært bedre. Administrasjonen har ikke vurdert dette, da det ikke var en del av bestillingen for ny reguleringsplan, men illustrasjonen under synliggjør konsekvensen av å skulle bevare skolen der den er i dag, og samtidig hatt samme krav til størrelse på parkering, uteoppholdsareal og nytt skolebygg som er lagt til grunn i dette planforslaget. Som det framgår av illustrasjonen, ville dette innebære at all bebyggelse i dagens sentrum på vestsida av Austre Veaveg måtte ha inngått i nytt skoleanlegg, i tillegg til de ubebygde arealene nord for sentrum.



Området innenfor den røde streken utgjør ca. 25 daa, det samme arealet som det planlegges for skoleområde lenger vest, i dette planforslaget.

Konsekvenser:

Det er i kapittel 6 i planbeskrivelsen gjort en konsekvensanalyse av planforslagets konsekvens sett i forhold til både dagens forhold og dagens gjeldende planstatus. Vurderingene er gjort på en rekke tema, deriblant barn og unge, natur og miljø, økosystemtjenester, kulturmiljø, landskap, trafikk mv.

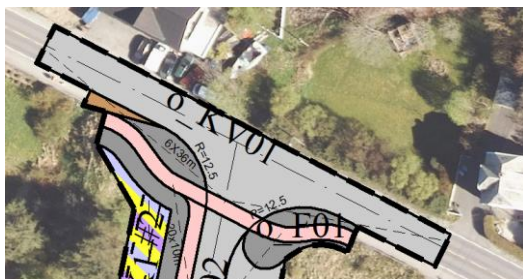
For hvert enkelt tema er det gjort en verdisetting (i positiv eller negativ retning), samt en samlet vurdering av alle konsekvensene. Vurderingen er at planforslaget i sin helhet har uendret/svakt positiv konsekvens i forhold til dagens situasjon (0/+1) og positiv konsekvens (+2) i forhold til en utbygging etter gjeldende reguleringsplaner.

Endringer etter offentlig ettersyn

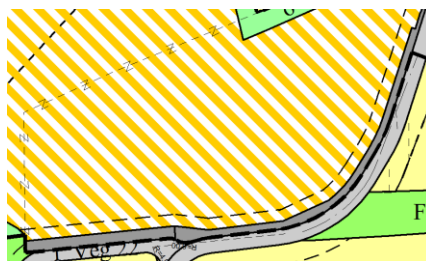
Det kom ingen innsigelser til høringsforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn, men flere faglige råd fra offentlige myndigheter, samt ønsker og innspill fra private og organisasjoner. På bakgrunn av merknadene, er det gjort enkelte endringer:

I plankartet:

1. Frisikt mot fylkesvei i nordvest (mot Salvøyvegen) og i nordøst (ny hovedadkomst) er økt fra 6x20 m til 6x36 m. Som følge av dette er planområdet noe utvidet

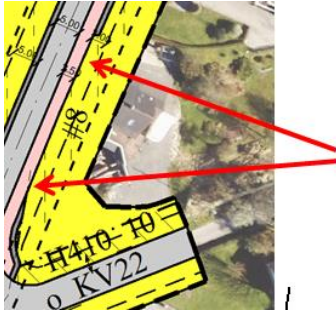


2. Frisikt fra o_KV1 ut i o_KV2 (og o_KV10) – utkjøring fra mulig fremtidig underjordisk garasje ved dagens ballbinge – økes fra 3x25 m til 4x25 m, da antall biler tilsier at frisikten bør følge normen for kryss, og ikke avkjørsler. Dette får kun konsekvenser for kommunens egne arealer
3. Langs skoletomtens sørøstre grense (langs Munkajordvegen) er formålet «annen veggrunn» økt, slik at dagens regulerte vei (sør for planområdet), sammen med formålet «annen veggrunn» totalt utgjør 6 m bredde. Hensikten er å sikre at det i fremtiden kan bygges en utbedret vei her, med totalt bredde 6 m, iht. kommunal veinorm. Dette innebærer at skoletomten blir noe mindre, men endringen er på kun 127 m², av totalt over 19 000 m²



Økt formål «annen veggrunn» i planforslaget (til venstre). Total veibredde sett sammen med tilgrensende plan (til høyre) vil utgjøre 6 m (og stedvis mer).

4. Langs Østhusneset, gnr. 3/211, er formålet «annen veggrunn» fjernet langs fortau, for å redusere negativ virkning for privat eiendom. Dette er den eneste eiendommen i planforslaget der dagens bolig kommer nærmere enn 3 m fra nytt samferdselsformål, og som ikke tidligere er regulert. Dette arealet er også vestvendt. For å sikre et minimum med avstand mellom bolig og nytt veiformål (fortau), anlegges fortauet her uten sidegrøft/sideareal. Dette gir 1 m ekstra privat areal langs fortau på denne strekningen.



Annen vegggrunn (mørkegrått felt) er tatt bort langs mesteparten av gnr. 3/211 mot Østhusneset.

I planbestemmelsene:

Endringene som er gjort er markert med rød tekst i vedlagte planbestemmelser. De viktigste endringene er:

1. Skjerpet krav til kvalitet på ny dam, uteoppholdsarealer på skoletomt og mellomlagring av masser
2. Nye krav til minimum størrelse på uteoppholdsarealer for skole
3. Tilrettelegging for fremtidig el-billading på parkeringsplass, og vurdering av fartsdempende tiltak langs Østhusneset
4. Tillatelse til å bruke eksisterende avkjørsel til kommunal vei og sette opp gjerde innenfor byggegrense på gnr. 3/211, som følge av at nytt samferdselsformål berører eiendommen negativt

Endringene anses ikke å innebære krav til nytt offentlig ettersyn.

Økonomiske konsekvenser:

Det er avsatt 303 millioner kr til bygging av skole, inklusiv utearealer slik som skolegård/lekearealer, parkering, sykkelparkering mv. Kostnadskalkylen fra Norconsult vedrørende massebalanse tilsier at kostnader for tilrettelegging av tomt for skolebygg, idrettsbygg, rigg & drift, graving, opplasting og deponering av masser er beregnet til ca. 20 millioner kroner. Dette inngår i budsjettet på 303 millioner kroner.

Da kommunestyret vedtok regulering av ny skole med tilhørende budsjett på 303 millioner kroner, ble det klargjort at dette budsjettet ikke inneholdt kostnader til nødvendig omkringliggende infrastruktur. Kommunen og Norconsult har gjort en kostnadsvurdering av ulike infrastrukturtiltak som vil komme i tillegg. Infrastrukturtiltakene har et kostnadsestimat på ca. 21 millioner kroner.

Kostnaden utgjør under 10 % av budsjettet for selve skoletomten, og anses som rimelig. Det er også verdt å merke seg at utbygging av ny hovedatkomst fra nord til parkeringsplass og videre inn Stølshaugvegen inn til skoleområdet gir andre samfunnsmessige gevinster:

1. Ny hovedatkomst til sentrumsområdet på Veia (ved dagens skole) blir bygget, som igjen gir økt realiseringspotensiale for nabotomter, inklusiv kommunens egen tomt der dagens skole ligger
2. En adkomstvei til dagens parkeringsplass, som er lite trafiksikker, kan stenges
3. Det lages en ny, større og bedre dropp-sone for buss og foreldre (adskilt) ved dagens ballbinge, hvor det videre er god fortauforbindelse fram til ny skole
4. Flere boligfelt innover Stølshaugvegen kan utbygges fordi ny hovedatkomst blir bygget. For eiendommene mellom fylkesveien og parkeringsplassen kan kommunen også kreve refusjon på kostnader til ny vei

Ny skole, samt nye eller utbedring av eksisterende veier og fortau som omfattes av planforslaget, innebærer en årlig kostnad i form av drift og vedlikehold.

Erverv/ekspropriasjon:

Planforslaget innebærer at private eiendommer må erverves for å realisere ny skole. Følgende eiendommer må erverves i sin helhet: 3/439, 3/626, 4/12, 4/13 og 4/84.

Med unntak av 3/626 (regulert til friområde FRI2-3 i planforslaget) er alle disse eiendommene ervervet av kommunen i løpet av planprosessen.

Gnr. 3/626 vil miste adkomst i forhold til dagens reguleringsplan, og deler av eiendommen må også benyttes til overvann- og flomvannshåndtering. På grunn av høyspentlinje er det vanskelig å benytte eiendommen til skoleformål, men den kan heller ikke benyttes til boligformål med eksisterende høyspent og uten veiadkomst. Området reguleres derfor til ulike grøntformål, samt område for teknisk infrastruktur (VA-anlegg fra skole, flomvei mv.).

For å kunne sikre parkeringsplass, må dessuten følgende eiendommer kjøpes av kommunen: 3/594, 3/595. Disse utgjør i dag en parkeringsplass til Veia bedehus, og som skolen også benytter seg av. Parkeringsplassen er regulert til offentlig parkeringsplass i gjeldende reguleringsplan, og til formål skole i kommuneplanens arealdel. Planlagt bruk er derfor i tråd med både kommuneplan og gjeldende reguleringsplan. Kommunen er i dialog med grunneier om erverv av dette arealet, og det er per dags dato ikke kommet til enighet om erverv av eiendommene. Det er vurdert alternative plasseringer av parkeringsplass, men disse ville innebære enten:

- Beslag av annen privat eiendom (som antas å være konfliktfylt)
- Regulering av parkering på eksisterende skoletomt (uten at gjenbruk av skoletomt er avklart)
- Parkering inne på ny skoletomt (som innebærer mindre uteoppholdsareal, samt mer biltrafikk gjennom boligområder)

Da dagens parkeringsplass også må brukes til gjennomkjøring til ny droppsone, samt at bruken er politisk avklart i gjeldende planer (både reguleringsplan og kommuneplanens arealdel), finner ikke administrasjonen det fornuftig å endre på dette, selv om dagens eiere ønsker en annen løsning.

Alle områder som er regulert offentlig (kjøreveier, annen veigrunn, grøntformål mv.) som inngår i planområdet og som det er rekkefølgekrav om at skal opparbeides mtp. bygging av ny skole, må dessuten erverves av kommunen. Dette innebærer at en rekke småarealer langs veier vil måtte erverves fra de enkelte grunneiere. Hovedsakelig gjelder det areal langs Østhusneset, Munkajordvegen (østover til Austre Veaveg) og Stølshaugvegen.

Dersom frivillige avtaler om erverv ikke kommer i havn, vil ekspropriasjon være nødvendig for å realisere ny skole. Dette er forhold som må regnes med uansett hvor det planlegges større utbyggingstiltak og oppgradering av infrastrukturprosjekter. Samferdselsanlegg er forsøkt plassert slik at det innebærer minst mulig negativ konsekvens for berørte grunneiere. Det er kun et bygg som må rives (garasje), og denne står allerede i dag i regulert veiformål. Hele eiendommen og alle bygninger på gnr. 4/84 (hus og garasje) må dessuten rives, da hele boligeiendommen må inkluderes i ny skoletomt for å gi rom for bygninger og nødvendig infrastruktur.

Det er kommet få negative tilbakemeldinger fra grunneiere i høringsprosessen, vedrørende arealbruk. Det vises til dokumentet «Merknadsvurdering».

Avvik fra kommunale, regionale og statlige normer:

Det legges opp til universell utforming av alle anlegg. Fortau langs – og utbedring av dagens veier Munkajordvegen og Stølshaugvegen – vil på korte strekninger ikke oppnå universell utforming mtp. 5 % stigning for myke trafikanter. Veiprofilene kan bedres noe i forhold til dagens veier, men da området er bebygd rundt med avkjørsler mv., er det vanskelig å endre terrengforholdene i særlig grad.

SAKSBEHANDLING:

Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid er gjort i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningslovens § 12-8. Frist for merknader var 04.09.20.

Følgende uttalelser er kommet til oppstart av planarbeidet:

A: Offentlige myndigheter

1. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen (24.08.20)
2. Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv (03.09.20 og 26.10.20)
3. Statsforvalteren i Rogaland (17.08.20)
4. Statens vegvesen, region Vest (04.09.20)
5. Mattilsynet (28.07.20)
6. Direktoratet for mineralforvaltning (13.07.20)

B: Private og organisasjoner

1. FAU Veavågen skole (04.09.20)
2. Styret i Veia bedehus Betel (04.09.20)
3. Neset og Steinarskogen ve og vel (04.09.20)
4. Veavågen bygdautvalg v/Herman Holgersen (04.09.20)
5. Trond Josef Størkersen (15.07.20 og 16.07.20)
6. Connie Didriksen (20.07.20, 01.09.20 samt telefon)
7. Bjørn Tore Ytraland (27.08.20)
8. Jill Darlen Andersen (28.08.20)
9. Anders Vedøy (02.09.20)
10. Solveig Hagen Myre og Geir Myre (02.09.20)
11. Sverre D. Bårdsen (03.09.20)
12. Roy Allen Hansen (04.09.20)
13. Odd Arild Abrahamsen (04.09.20)

Det ble varslet oppstart av utvidet planområdet i 16.11.20, med høringsfrist for berørte eiendommer den 30.11.20.

Følgende uttalelser er kommet til varsel av utvidet planområde:

A: Offentlige myndigheter

1. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen (27.11.20)
2. Statsforvalteren i Rogaland (25.11.20)
3. Statens vegvesen, region Vest (02.12.20)

B: Private og organisasjoner

1. Bjørg Sund (24.11.20)
2. Valter Rasmussen mfl. (27.11.20)
3. Olav Tveit (27.11.20)
4. Sissel Mannes (30.11.20)

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.

For sammendrag og vurdering, se vedlegget «Merknadsvurdering».

Ved 1. gangsbehandling:

Forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 15.06.21 – sak 74/21, og følgende vedtak ble fattet:

1. Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangsbehandling at forslag til detaljreguleringsplan

- 2127 Nye Veavågen barneskole –gnr. 4/12 mfl., datert 15.06.21, legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan-og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.
2. Det foretas befarig før 2. gangs behandling.

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 25.06.21-27.08.21.

Det kom inn 5 uttalelser fra offentlige myndigheter og 13 merknader fra organisasjoner/private. Det kom ingen innsigelser til planforslaget.

A: Offentlige myndigheter:

1. Rogaland fylkeskommune – Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen (27.08.21)
2. Statsforvalteren i Rogaland (27.08.21)
3. Statens vegvesen (25.08.21)
4. Haugaland brann- og redning IKS (02.09.21) (etter høringsfrist)
5. Direktoratet for mineralforvaltning (13.08.21)

B: Private og organisasjoner:

1. Trygve J. Sjøen AS (29.06.21)
2. Oskar Jone Dalseth (26.07.21)
3. Roald Alsaker på vegne av Nora Knarvik (26.07.21)
4. Connie Didriksen (16.08.21 og 23.08.21)
5. Ove Olsen (22.08.21)
6. Veia Bedehus Betel (24.08.21)
7. Unni Kristin og Jarle Østhus ved Eikesdal advokatfelleskap (25.08.21)
8. Geir og Solmøy H. Myre (25.08.21)
9. Anne Kristine Solberg (26.08.21)
10. Didrik H. Bentsen (26.08.21)
11. Karin og Roy Allen Hansen (27.08.21)
12. Børge Torkellsen (27.08.21)
13. Hege Bårdsen (30.08.21) (etter høringsfrist)

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.

For vurdering, se «Sammendrag av uttalelser» bakerst i saksfremlegget.

RÅDMANNEN SIN VURDERING:

Forslag til reguleringsplan følger i hovedtrekk opp kommuneplanen for Karmøy. Planforslaget legger til rette for ny skole ca. 300 meter vest for dagens skole, i et ubebygget område som tidligere er regulert til boligformål. Parkering og ballbinge ved dagens skole skal benyttes som parkering og dropp-sone for den nye skolen, mens hovedatkomst til ny skole (for varetransport, HC-parkering) skal skje fra nytt kryss fra Austre Veaveg (fylkesveien) via Stølshaugvegen. Fortau oppgraderes/bygges langs Stølshaugvegen, Munkajordvegen og Østhusneset.

Rådmannen sin konkrete vurdering er at planforslaget vil legge til rette for ny barneskole i Veavågen med gode uteoppholdsområder som også ivaretar dagens landskap på en god måte. Med denne planen kan også området ved dagens skole i fremtiden reguleres til ulike sentrumsformål som bidrar til utvikling av Veavågen sentrum og tettstedet generelt. Nytt skoleområde kan bedre knytte sammen de vestre og sentrale delene av Veavågen gjennom gangveier, stinett og som samlingsplass for ulike aktiviteter knyttet til ny skole og idrettshall.

Som det fremgår av de innkomne uttalelser, har høringsrunden avdekket visse konflikter knyttet til

arealbruken innenfor planområdet. Det er særlig erverv av dagens parkeringsplass fra privat grunneier som kan være konfliktfylt. Veia Betel bedehus har i utgangspunktet ikke ønsket å selge parkeringsplassen, og dermed skille denne fra deres bruk for møter i eksisterende bedehus. For øvrig har det vært en del bekymringer blant naboer langs Munkajordvegen, hvorvidt skoleområdet vil medføre mye støyende aktivitet, samt beslag av privat hageareal langs Østhusneset. Rådmannen viser til den etterfølgende gjennomgang av de enkelte uttalelsene i dokumentet «Merknadsvurdering».

Forslag til reguleringsplan er behandlet i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det foreligger ikke innsigelse fra fylkeskommune eller statlig fagmyndighet, og planen kan godkjennes av kommunestyret. På bakgrunn av det som er sagt over, og med de endringer som er foreslått etter offentlig ettersyn, vil rådmannen derfor anbefale at planforslaget med tilhørende bestemmelser, datert 26.10.21, godkjennes.

Vedlegg:

Plan 2127 - Planbestemmelser

Oversiktskart

Plankart - plan 2127

Gjeldende reguleringsplaner - utsnitt

Gjeldende reguleringsplaner - utsnitt skoleområdet

Gjeldende kommuneplan - utsnitt

Plan 2127 - Planbeskrivelse

Plan 2127 - ROS-analyse

Skisse til teknisk plan med kart

Skisse til teknisk plan - veier

Illustrasjonsplan - mulig utforming av skoleområdet

Overvannshåndtering - Norconsult

Flomvurdering - Norconsult

Datarapport Geotekniske undersøkelser - Norconsult

Masseberegning, uten kostnadskalkyle - Norconsult

Naturverdier ny skole Veia - Norconsult

Mulighetsstudie - Norconsult

Kapasitetsanalyse brannvann - Karmøy kommune

Samlet uttalelse oppstart offentlige myndigheter

Samlet uttalelser oppstart private og foreninger

Samlet uttalelser til utvidet planområde

Samlet referat - møter med skoleledelse, FAU og Betel

Samlet uttalelser Off. ettersyn Off. mynd.

Samlet uttalelser Off. ettersyn Private og organisasjoner

Plan 2127 - Merknadsvurdering



Saksbehandler: Elin Davidsen

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
124/21	Kommunestyret	15.11.2021

Samlesak for referatsaker

Underliggende saker:

036/21, Finansrapport 2. tertial 2021

Vedlegg:

Protokoll - Kommunestyret - 18.10.2021



KARMØY KOMMUNE

Dato: 03.11.2021

Arkivsak-ID.: 21/10446

JournalpostID: 21/55382

Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
125/21	Kommunestyret	15.11.2021

Samlesak for spørsmål