



Innkalling

Utvalg:	Formannskapet
Møtested:	Formannskapssalen
Dato:	02.05.2022
Tid:	Kl. 16:00

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

Saksliste

Sak nr.	Sakstittel
046/22	Plan for ivaretagelse av skipsgravene ved Karmsundet
047/22	Hovedbrannstasjon
048/22	Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 - 2026 - innspill fra Karmøy kommune
049/22	Samlesak for referatsaker
050/22	Samlesak for spørsmål

Karmøy, 27.04.2022

Jarle Nilsen
Ordfører

**Saksbehandler:** John Arve Hveding**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
017/22	Hovedutvalg oppvekst og kultur	27.04.2022
046/22	Formannskapet	02.05.2022
046/22	Kommunestyret	09.05.2022

Plan for ivaretagelse av skipsgravene ved Karmsundet

Rådmannens forslag til vedtak:

Karmøy kommunestyre ønsker økt fokus på de glemte skipsgravene på Storhaug og Grønhaug, og har som målsetting å gjenreise disse slik de en gang har sett ut.

Karmøy kommunestyre vedtar plan for ivaretagelse av skipsgravene ved Karmsundet.

Kostnadene for 2022 dekkes innenfor vedtatt rammer, mens kostnadene for 2023 og 2024 må innarbeides i kommende budsjetter.

Saksutredning

Bakgrunn for saken

I budsjettet for 2021 ble det avsatt kr 50 000 til utarbeidelse av en plan for ivaretagelse av skipsgravene ved Karmsundet. Vedtaket hadde også et verbalt punkt som danner mandatet og planen:

Avaldsnes – Maktens havn: Haugalandet markedsføres bredt som Homeland of the Viking Kings. Rikssamlingsjubileet som planlegges i 2022 gir oss en mulighet til å løfte fram kongegravene på Storhaug, Gunnarshaug og Grønhaug. Dette er gravsteder for småkonger som hersket i regionen før Harald Hårfagre samlet Norge til ett rike. Kommunestyret ønsker økt fokus på disse glemte skipsgravene, og har som målsetting å gjenreise gravstedene slik de en gang har sett ut. Dette er av nasjonal interesse. Kommunestyret ber rådmann utarbeide plan for finansiering, skilting, informasjonstavler og verdig bevaring av disse kulturminnene.

Storhaug og Grønhaug

To av Europas 14 kjente skipsgraver med kongelige begravelser fra vikingtid ligger ved Karmsundet. Det er Storhaug og Grønhaug, og er Skandinavias eldste skipsgraver. Skipene ble utgravd rundt 1900, men kom i skyggen av de berømte Oseberg og Gokstad utgravningene i Vestfold. Grønhaug ble utsatt for rituell åpning kort tid etter gravleggingen, mens Storhaug var blitt utsatt for jordhungrige bønder på 1800-tallet. Gravgodset som var igjen, viste likevel at Storhaug og Grønhaug hadde vært like rikt utstyrt som skipsbegravelsene Oseberg og Gokstad.

Skipsgraven Storhaug ble åpnet i 1886. Den ligger på gården Gunnarshaug der det i sin tid var hele 14 gravhauger. Før bøndene begynte å kjøre jord fra haugen, var den mellom 40 og 50 m i diameter og

5 – 6 m høy. Skipsgraven Storhaug ligger inne på et privat område med industri, har det vært utfordrende å drive skjøtsel eller formidling av historien omkring skipsgraven. Det er heller ikke satt opp informasjonsskilt.

Grønhaug ble åpnet i 1902. Gravhaugen ligger i utkanten av Blodheia, i et tett trafikkert område, like nord for Bø ungdomsskole. Haugen var ca. 30 m i diameter og 4 m høy, men har trolig vært høyere. Da graven ble åpnet, fant man et skip som var 15 m langt og 3 m bredt hvor fyrsten lå på Dundynes omgitt av billedvev med figurer. Det er også funn av engelske glassbeger, noe vitnet om stor luksus. Karmøy kommune eier verneområdet med gravhaug.

Skipsgravene og dagens situasjon er nærmere beskrevet i planen. Det er avholdt møte med grunneier for skipsgraven på Storhaug, hvor de ble gjort kjent med at det skal utarbeides en plan.

Formidling og reiseliv

Planen inneholder forslag til ulike tiltak som kan gjøres for å bidra til økt fokus på formidling til både lokalbefolkningen og tilreisende. Vikingskip er det fremste symbolet for vikinger og viktigtid. Gjennom ny forskning er og vil disse skipene få mer og større oppmerksomhet i tiden som kommer. Gjenoppbygging av gravhaugene, tilrettelegging av landskapet omkring og formidling av skipenes historie vil være et positivt bidrag til videreutviklingen av reiselivet i regionen og styrke Homeland of the Viking kings.

Maktens Havn

«Avaldsnes – Maktens Havn» er et samarbeid mellom Stavanger maritime museum, Arkeologisk museum, Avaldsnesprosjektet, Saga Subsea og Geopluss. Som endel av prosjektet ønsker Arkeologisk museum å se på Storhaug og andre gravmonumenter ved Karmsundet. Prosjektet vil først gjennomføre geofysiske undersøkelser og prøvegravninger, for så å foreta ettergravning av Storhaug. Dette kan gi ny kunnskap både om vikingskipsteknologi og om Avaldsnes og Haugalandets rolle i rikssamlingsprosessen. Deretter kan Storhaug gjenoppbygges for å bli en storstilt vikingattraksjon.

Forslag til tiltak

De aktuelle tiltakene for skipsgravene Storhaug og Grønhaug omfatter forskning, arealavgrensing, tilrettelegging, skjøtsel og formidling som er beskrevet nærmere i planen under pkt 8 i planen.

Grønhaug kan fremdeles gjenkjennes som gravhaug selv om den ikke har sin opprinnelige høyde. I denne planen anbefales det ikke ettergravning og rekonstruksjon av Grønhaug, men dette er noe som kan vurderes i framtida. Det foreslås i stedet at området rundt avgrenses, tilrettelegges, skjøttes og formidles på best mulig måte slik at gravhaugen kan bli et attraktivt besøksmål.

Storhaug, kan i dag ikke gjenkjennes som gravhaug og det er ingen informasjonsskilt. Haugen ligger ved et industriområde og har samme private eiere som industriområdet/næringsområdet. Det bør være et framtidig hovedmål å gjenreise Storhaug som et monument over begynnende rikssamling og tusenårig skipsteknologi. Det vil kreve stor forskningsmessig, økonomisk og politisk innsats før Storhaug kan bli en så verdig vikingattraksjon som kongegraven fortjener. Før haugen kan gjenreises, må det gjennomføres et forprosjekt og arkeologiske utgravninger. Disse undersøkelsene kan gjøres i forbindelse med et påbegynt forskningsprosjekt tilknyttet «Avaldsnes - Maktens Havn». Det må også inngås en bærekraftig avtale med grunneiere.

Om det etter gjennomført forprosjekt blir besluttet at Storhaug ikke skal utgraves og gjenreises, vil det likevel ha fått fram mye ny informasjon om skipsgraven. Informasjonen kan brukes til digitale framstillinger av gravhaugen med omkringliggende landskap. Dette kan brukes i småfilmer i utstillingene i Nordvegen Historiesenter og til AR formidling ute i landskapet.

Kostnad og finansiering

Det er utarbeidet en samlet kostnadskalkyle og finansieringsplan for perioden 2022 – 2024, som har en kostnadsramme på kr 2 260 000. Før forprosjektet er ferdig, er det problematisk å lage en kostnadskalkyle for eventuelle arkeologiske utgravninger av Storhaug. Utgravninger må skje i regi av Arkeologisk museum/«Avaldsnes - Maktens havn», og skal i hovedsak finansieres av eksterne midler. Det forventes likevel at Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune gir tilskudd. Ved en eventuell rekonstruksjon, er det trolig Karmøy kommune som må skaffe finansieringen ved hjelp av kommunale, fylkeskommunale, statlige og private midler.

For å kunne dra mest mulig nytte av et pågående PhD-stipendiat er det viktig å komme i gang med forprosjektet så tidlig som mulig. I inneværende år foreslås den kommunale andelen på kr 250 000 dekkes innenfor eksisterende budsjett.

Rådmannens vurderinger

Skipsgravene på Storhaug og Grønhaug er av stor historisk verdi og har ikke fått den oppmerksomhet som de fortjener verken lokalt, regional, nasjonalt og internasjonalt. Vikingskip er det fremste symbolet for vikinger og viktigtid. Gjennom ny forskning vil disse skipene få mer og større oppmerksomhet i tiden som kommer. I første omgang er det viktig at det gjennomføres et forprosjekt som kan danne grunnlaget for det videre arbeidet. Rådmannen synes det også er positivt at denne planen vil være et samarbeid mellom flere aktører, både private aktører og offentlige institusjoner.

De kommunale kostnadene for 2022 dekken innenfor dagens rammer og at de ekstra kostnadene må innarbeides i kommende budsjett. Det anbefales også at det skal jobbes med å skaffe mer eksterne midler for å redusere kommunens kostnader.

Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler at man går videre med planen for ivaretagelse av skipsgravene ved Karmsundet.

Vedlegg:

PLAN FOR IVARETAKELSE AV SKIPSGRAVENE VED KARMSUNDET

**Saksbehandler:** Tor-Einar Sandvik**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
047/22	Formannskapet	02.05.2022
044/22	Kommunestyret	09.05.2022

Hovedbrannstasjon

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar at Hovedbrannstasjon for Haugaland Brann og Redning opprettes på Raglamyr.
2. Kommunestyret vedtar at budsjett for P526 – Beredskapssenter, lege og brann, blir økt fra 151,7 mill. kroner til 176,6 mill. kroner. Økningen innebærer at budsjettdelen for Hovedbrannstasjonen økes fra 113,5 mill. kroner til 138,4 mill. kroner. Vedtatt budsjettøkning innarbeides ved rullering av investeringsbudsjett 2023-2032.
3. Kommunestyret gir Rådmannen fullmakt til å inngå intensjonsavtaler og avtaler med Haugaland Brann og Redning med tanke på gjennomføring av Hovedbrannstasjonen.

Saksutredning

Sammendrag

Haugaland Brann og Redning IKS er et samarbeid mellom åtte kommuner på Haugalandet for å løse kommunene sitt ansvar og sine plikter etter brannvernloven. Noen av intensjonene med etablering av Haugaland Brann og Redning (HBR) var å få økt kompetanse, effektivitet og kvalitet. For å få dette til er det helt nødvendig å samle fagmiljøet. Hovedbrannstasjonen er tenkt og romme HBR sine administrativt ansatte, som i dag er spredt på flere og uegnede lokasjoner, dette vil føre til et større fagmiljø, økt effektivitet og kvalitet.

Hovedbrannstasjonen skal også fungere som en logistikkstasjon for øvrige stasjoner i HBR sitt virkeområde, noe som gjør at disse ikke behøver å bygge vaskefasiliteter. Til sist vil den også ivareta beredskapen på dagens to brannstasjoner på Vormedal og Bø.

Brannmannskap og brannforebyggere (feiere) utsettes for giftige og kreftfremkallende kjemikalier som finnes i brannrøyk og sot, og er betydelig mer utsatt for å utvikle en rekke kreftsykdommer og luftveislidelser enn befolkningen forøvrig. På disse stasjonene er det gitt pålegg om oppgraderinger av ren og skitten sone og kjønnsdelte garderober fra Arbeidstilsynet. En ny Hovedbrannstasjon vil føre til at en slipper større investeringer på disse stasjonene som vil bli erstattet eller ivaretatt av den nye Hovedbrannstasjonen.

Det er utarbeidet skissetegninger og et rom- og funksjonsprogram for ny hovedbrannstasjon. Arealet for Hovedbrannstasjonen er omkring 4400m², fordelt på garasjearealer, kontorer, garderober,

treningsrom med mer. Kostnadsestimatet viser et budsjett på 138,4 mill. kroner eksklusive mva. Det nye estimatet utgjør en økning på 24,9 mill. kroner fra vedtatt budsjettramme i Handlingsplanen. Dette estimatet ble utarbeidet i 2019, da forutsetningene for prosjektet var usikre, og prosjektet var i rød fase, med en usikkerhetsgrad på 30%. Oppdatert estimat er innenfor usikkerhetsmarginen vedtatt i økonomireglementet, og det har vært gjennomført en runde hvor prosjektet har sett på kostnadsreducerende tiltak for å nærme oss opprinnelig budsjettramme.

Det er utarbeidet en overordnet fremdriftsplan for prosjektet. Revidert fremdriftsplan viser en ferdigstillelse høsten 2024, dette forutsetter at prosjektet ikke møter forsinkelser i prosessen.

For å oppfylle krav i Brannvernloven, Forskrift om utførelse av arbeid og Arbeidsplassforskriften er oppføring av Hovedbrannstasjon på Raglamyr en nødvendig investering, og rådmannens innstilling er at ny Hovedbrannstasjon på Raglamyr for Haugaland Brann og Redning IKS er den beste løsningen for IKS'et og Karmøy kommune.

Bakgrunn for saken

Haugaland Brann og Redning IKS er et samarbeid mellom åtte kommuner på Haugalandet for å løse kommunene sitt ansvar og sine plikter etter brannvernloven. HBR har vært i drift siden 1. juli 2018. Representantskapet til Haugaland Brann og Redning IKS vedtok i sak 21/008 følgende: «*Det foreligger vedtak om at det skal etableres en hovedbrannstasjon der lokasjon er bestemt til å være Raglamyr.*»

Videre beskrives behovet slik: «*HBR iks må ha en felles lokasjon for sine ansatte. I dag er de ansatte spredd på flere lokasjoner og har hovedkontoret i et område som ikke er en del av selskapet. HBR har 35 heltidsansatte som skal samlokaliseres og det er 300 deltidsansatte som skal følges opp. Hovedbrannstasjonen må tilpasses vårt behov og den tjeneste som vi skal utøve i fremtiden, både til neste år, men også de neste 50 år.*»

Noen av intensjonene med etablering av Haugaland Brann og Redning (HBR) var å få økt kompetanse, effektivitet og kvalitet. For å få dette til er det helt nødvendig å samle fagmiljøet. HBR må ha en felles lokasjon for sine ansatte. I dag er de ansatte spredd på flere lokasjoner og har hovedkontoret i et område som ikke er en del av selskapet.

Alle HBR sine stasjoner, både de som er bygget de siste årene (Etne, Jelsa, Nedstrand og Skudenes) og de som skal bygges etter de nye kravene fra arbeidstilsynet, bygges uten vaskefasiliteter for forurenset utstyr og tøy (Arbeidsplassforskriften §3-6). Dette gjøres fordi brannstasjonen i Ølen samt den planlagte Hovedbrannstasjonen på Raglamyr skal ivareta disse funksjonene. Det er dermed særdeles viktig å få etablert Hovedbrannstasjonen slik at HBR som arbeidsgiver får gjort nødvendige tiltak for å fjerne/reducere risikoen for kjemisk helsefare.

Brannmannskap og brannforebyggere (feiere) utsettes for giftige og kreftfremkallende kjemikalier som finnes i brannrøyk og sot, og er betydelig mer utsatt for å utvikle en rekke kreftsykdommer og luftveislidelser enn befolkningen forøvrig. Dagens hovedbrannstasjon i Kopervik er i en slik stand at det må gjøres omfattende kostbare midlertidige ombygginger. Stasjonen er ikke bygget for dette formålet og stasjonen tilfredsstiller ingen av påleggene satt fra arbeidstilsynet for å redusere risikoen for kjemisk helsefare som er fastsatt i Forskrift om utførelse av arbeid §6-9. Samtidig innfrir ikke stasjonene på Vormedal og Bø kravene til kjønnsdelte garderobefasiliteter, og garderober med ren og skitten sone.

På bakgrunn av dette har HBR mottatt varsel fra Arbeidstilsynet (vedlegg 2) om døgnmulkt, da innførte tiltak eller fremlagte planer for å bøte på dagens situasjon ikke fremstår som tilfredsstillende. HBR har fått frist til 26.september i år på å legge frem midlertidige tiltak, samt en permanent plan for å løse lovkravene. Aksepterer Arbeidstilsynet HBR sine midlertidige tiltak, samt plan for permanente tiltak, vil HBR få en utsettelse på to år før pålegg fra Arbeidstilsynet trer i kraft. Presedens fra lignende situasjoner viser at Arbeidstilsynet har ilagt en døgnmulkt på 5-10 000 kroner

per stasjon per dag.

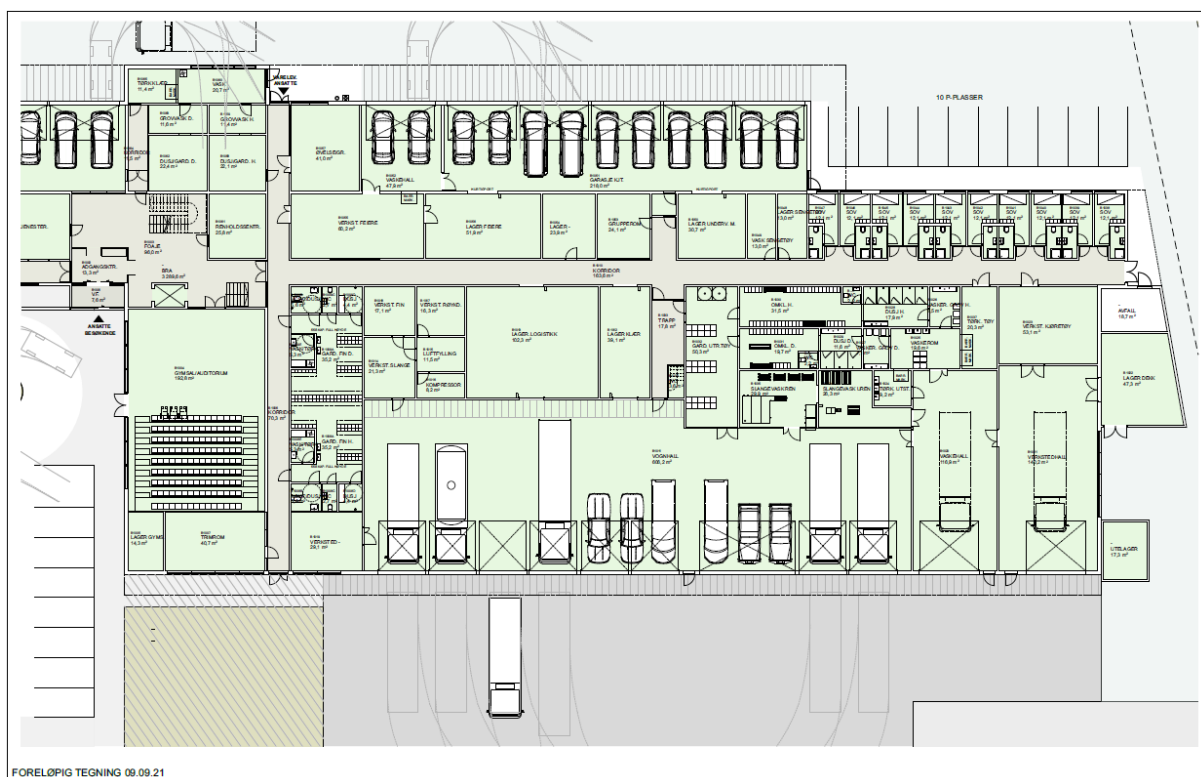
Det er utarbeidet en konseptstudie for oppføring av nytt Beredskapssenter på deler av gnr. 149, bnr. 138 på Raglamyr.

Saks- og faktaopplysninger

Det er utarbeidet et rom- og funksjonsprogram i konseptstudien. Arbeidet med konseptstudie for Hovedbrannstasjonen er gjort i samarbeid med representanter fra alle HBR sine tre avdelinger, samt hovedverneombud. Rom- og funksjonsprogrammet tar utgangspunkt i behovsavklaring fra 2017 og konseptstudie fra 2019, med noen korrigeringer i funksjons- og brukerkrav.

Konseptet slik det ligger nå er ikke endelig fastsatt, og det vil være muligheter å gjøre endringer frem mot utlysning av prosjektet. Det viser at alle funksjoner kan plasseres innenfor bygningskroppen og at funksjonene kan plasseres på en hensiktsmessig måte med tanke på drift av Hovedbrannstasjonen. Konseptet slik det foreligger nå, og slik det vil bli etter oppføring, oppfyller alle krav i Arbeidsmiljøloven, Internkontrollforskriften, Forskrift om utførelse av arbeid og Arbeidsplassforskriften.

I 1. etasje ligger alle operative funksjoner. Her er vognhaller og garasjer. Vaskehall og verksted er plassert i tilknytning til vognhall. Videre er vaskerom, lager, garderober og andre driftsfunksjoner plassert i tilknytning til disse funksjonene. I 1. etasje er også soverom plassert, samt gymsal/auditorium. I 2. etasje er administrative funksjoner plassert. Her er kontorer, møterom, kantine og oppholdsrom. Arealet for Hovedbrannstasjonen er omkring 4400m², hvorav omkring 900m² er garasjearealer, 3300m² er administrative arealer (inkl kontorer, garderober, treningsrom, hvilerom m.m.). Det er og inkludert 200m² for tekniske rom. I tillegg kommer utelager, dekkklager avfallsrom med mer. I tillegg er tomten allerede byggemodnet og fremstår byggeklar.



Figur 1: Plantegning 1. etasje hovedbrannstasjon



Figur 2: Plantegning 2. etasje hovedbrannstasjon

Det er gjort en grundig gjennomgang for å avdekke de risikoene prosjektet er eksponert for. Disse kan kort deles inn i organisatoriske og tekniske risikoer. Identifiserte tekniske risikoer er tatt høyde for i kostnadsestimat hvor det er mulig, mens organisatoriske risikoer må behandles fortløpende av prosjektadministrasjonen. Den største risikoen som er identifisert er usikkerhet rundt prisstigning som har vært det siste året, og som aktualiseres på nytt med krigen i Ukraina. Siste år har prisstigningen på Statistisk sentralbyrås indeks boligblokk i alt vært på 5,8%. Det er satt av en sum for prisstigning i kostnadsestimatet, men det hersker stor usikkerhet om hvordan fremtiden blir. Slik situasjonen er nå, er det heller ikke forsvarlig å binde entreprenører til en kontrakt uten prisstigning, da det ikke vil være mulig å forutsi.

En annen risiko er øvrig utbygging av tomten, her har prosjektet ulike muligheter avhengig av hva utfallet blir, fra salg av tomt til oppføring av annen kommunal virksomhet. For mer informasjon om risikoer henvises til vedlegg 1.

Rådmannens framlegg til Handlingsprogram 2022-2031 viser en netto investeringsramme på 151,7 mill. kroner, hvor Hovedbrannstasjon har en ramme på 113,5 mill. kroner eksklusive mva. Dette estimatet ble utarbeidet i 2019, da forutsetningene for prosjektet var usikre, og prosjektet var i rød fase, med en usikkerhetsgrad på 30%.

Oppdatert kostnadsestimat viser et estimat på 138,4 mill. kroner eksklusive mva. Det nye estimatet utgjør en økning på 24,9 mill. kroner. Oppdatert estimat er innenfor usikkerhetsmarginen vedtatt i økonomireglementet. Det har også vært gjennomført en runde hvor prosjektet har sett på kostnadsreduserende tiltak for å nærme oss opprinnelig budsjетtramme. I denne runden ble arealer redusert noe, både for garasjer og administrative arealer. Likevel viser oppdatert estimat en økning. Denne økningen er et resultat av flere faktorer:

- Det tidligere vedtatte kostnadsestimatet har lagt til grunn et mål om å realisere bygget til en lavere kostnad enn det man i prosjekteringen har sett at lar seg realisere
- Det siste året har vi hatt unormalt høy prisstigning, som drøftet i prosjektets risikoer over.

Basert på oppdatert kostnadsestimat vurderes vedtatt budsjettramme som urealistisk, og bør økes i henhold til nytt estimat.

At Hovedbrannstasjonen planlegges som en logistikkstasjon er med på å redusere investeringsbehovet på øvrige stasjoner i HBR sitt område, men samtidig oppfylle kravene i Arbeidsplassforskriften §3-6. Beregninger viser at dette er med å spare investeringer på øvrige stasjoner med 29 mill. kroner. Hvorav 500.000 kroner er i kompetanseheving og 28,5 mill. kroner i investeringskostnader.

Det er utarbeidet en overordnet fremdriftsplan for prosjektet. Revidert fremdriftsplan viser en

ferdigstillelse høsten 2024. Følgende hovedmilepæler er satt.

- Politisk behandling i løpet av mai 2022
- Oppstart prosjektering juli 2022
- Utlysning av konkurranse og rammetillatelse februar 2023
- Oppstart bygging juni 2023
- Ferdigstillelse og driftsstart oktober 2024

Det presiseres at dette er en fremdriftsplan som forutsetter at prosjektet ikke støter på uforutsette forsinkelser.

Karmøy kommune er ansvarlig for alle driftskostnader som eksempelvis lønnskostnader, forsikringer, energi, renhold, vann, kloakk- og renovasjonsavgifter mm. Kommunen er også ansvarlig for å påse at bygningen utvendig og innvendig til enhver tid blir ivaretatt med hensyn til et vedlikehold som gjør bygningen selvbærende. I tillegg skal kommunen holde orden i tomten og rundt bygningen. Dette betyr at Karmøy kommune i første omgang legger ut for nødvendige vedlikeholdsutgifter. For HBR er det slik at de skal betale leie til Karmøy kommune, denne leieprisen er basert på selvkost. Det betyr at Karmøy kommune vil få årlige leieinntekter tilsvarende kostnader med å eie og drifte bygget.

Endringene i driftskostnadene (DKI) for hovedbrannstasjonen viser leieinntekter Karmøy kommune vil motta fra HBR. Drift- og vedlikeholdskostnader for den nye brannstasjonen er estimert til 2,1 mill. kroner, dette inkluderer renhold, energiforbruk, forsikring, vaktmester og forvaltning. Videre er det beregnet er sum på 6,0 mill. kroner for kapitalutgifter for bygg og tomt. Premissene som er lagt til grunn er nedbetaling over 50 år, med en rente på 2,8%. Renten vil bli regulert gjennom leieavtalen mellom HBR og Karmøy kommune. Etablert avtalepraksis for utleie av brannstasjoner er at renten endres årlig etter den forskriftsbestemte kalkylerenten for selvkost. Den delen av leieprisen som gjelder refusjon for driftsutgifter vil avregnes årlig, slik at de gjenspeiler faktiske regnskapsførte utgifter. Dette kan føre til variasjoner, og mulige svingninger slik for eksempel rentesituasjonen og strømmarkedet er. Den estimerte leieprisen for HBR blir dermed 8,1 mill. kroner per år med de premissene som er lagt til grunn.

Et siste element i oppsettet er at stasjonene på Vormedal og Bø legges ned. Karmøy kommune mottar i dag 0,3 mill. kroner i årlige leieinntekter fra disse stasjonene. Økt leiekostnad for HBR er med dette beregnet til 7,8 mill. kroner per år.

Netto driftskostnader for Karmøy kommune vil være null, da dette dekkes av HBR sin leie, basert på selvkost. Det er representantskapet i HBR som fastsetter budsjett og tilskudd fra eierkommunene. Hvordan disse kostnadene skal dekkes i HBR, vil måtte avklares i selskapets budsjettarbeid og gjennom eierstyringen i selskapet.

HBR er forelagt oppdaterte driftskostnader som er en konsekvens av de oppdaterte estimerte kostnadsrammene, med oppdaterte opplysninger til grunn anbefalte styret i HBR IKS i styresak 22/028 følgende: «Representantskapet for Haugaland brann og redning iks ber om at hovedbrannstasjon vert iverksatt som planlagt.» (vedlegg 3). I sitt møte 22.april fulgte Representantskapet opp med å bekrefte styrets anbefaling i sitt vedtak. Protokoll er ikke mottatt per tid, og vil bli ettersendt som saksopplysning.

Beredskap

HBR er et samarbeid mellom åtte kommuner på Haugalandet for å løse kommunene sitt ansvar og sine plikter etter brannvernloven. Brannvesenet har en standard organisering med en avdeling for beredskap og en for forebygging. Det er også tilført brannvesenet en avdeling innen logistikk som følge av mange stasjoner og dermed mye utstyr og kjøretøy.

I dag er det omkring 330 ansatte i selskapet:

- 290-310 deltid (varierer på grunn av vakante stillinger og reserve mannskaper)
- Ca. 40 heltid fordelt på beredskap, forebyggende og ledelse/administrasjon.

Når beredskapssenteret er etablert vil dette endres til følgende:

- 260-290 deltid
- Ca. 62 heltid fordelt på beredskap, forebyggende og ledelse/administrasjon.

Selskapet har 20 brannstasjoner fordelt på alle kommuner og tettsteder. Etter etablering av stasjoner på Raglamyr vil tallet være 19. Innbyggertallet i regionen er 76 000.

Forebyggende avdeling består av to underavdelinger; feiing og tilsyn av boliger og fritidsboliger, samt en næringsavdeling. Formålet med avdelingen er å gjennomføre forebyggende aktiviteter for å redusere risiko hovedsakelig gjennom sannsynlighetsreduserende tiltak. Dette vil være utøvelse av branntilsyn, informasjonstiltak, prosjekter rettet mot spesifikke grupper, undervisning med mer. Brannforebyggende avdeling (feiere) er i dag samlokalisert med beredskapsavdelingen i Kopervik med ni ansatte, de er daglig utsatt for kjemisk helsefare og har samme pålegg fra arbeidstilsynet om et arbeidsmiljø som er fritt for kjemisk helsefare.

Beredskapsavdelingen utøver konsekvensreduserende tiltak og vil måtte håndtere akutte hendelser innenfor brann og redning. Området er definert gjennom en risiko- og sårbarhetsanalyse og dimensjonert etter en beredskapsanalyse. Oppgaver kan være branner, ulykker i trafikken, helseoppdrag med mer.

Det er per i dag over 1000 små og store oppdrag årlig i HBR sitt ansvarsområde.

Logistikkavdelingen skal sikre at alle 20 (19) brannstasjoner, 70 kjøretøy og alt av spesialutstyr fungerer som forutsatt gjennom et godt system for forvaltning, drift og vedlikehold.

Vurdering

I dag sitter fagmiljøene på ulike lokasjoner. Etablering av Hovedbrannstasjon på Raglamyr for Haugaland Brann og Redning IKS vil være med å samle fagmiljøet i nye, moderne og hensiktsmessige lokaler. Dette vil være med å øke kompetanse, effektivitet og kvalitet.

Etablering på Raglamyr vil være en sentral plassering for alle samarbeidskommunene. Samtidig vil denne lokasjonen kunne erstatte dagens brannstasjoner på Vormedal og Bø, som ikke oppfyller krav i Forskrift om utførelse av arbeid og Arbeidsplassforskriften, samt pålegg fra Arbeidstilsynet. Opprettelsen av Hovedbrannstasjonen som en logistikkstasjon vil også være med å redusere investeringsbehovet på øvrige stasjoner i HBR sitt område, men samtidig oppfylle kravene i Arbeidsplassforskriften.

Prosjektet er utviklet for å imøtekomme kravene i lover og forskrifter, samtidig som det er utviklet for å oppfylle HBR sine krav og behov for sine ansatte, og for de tjenestene de skal utføre. Tomten på Raglamyr er egnet til formålet, og det er allerede gjennomført et investeringsprosjekt for å byggemodne tomten og klargjøre den for fremtidig utbyggelse. Det faktum at tomten er byggeklar er også en viktig faktor. Om Hovedbrannstasjonen skal oppføres på en annen lokasjon vil det føre til høyere investeringskostnad, da tomt må byggemodnes. En annen viktig faktor er døgnmulktskrav fra Arbeidstilsynet som HBR står ovenfor, byggeklar tomt vil være med å redusere byggetiden og realiseringen av prosjektet, og dermed risikoen for omfanget av døgnmulktskrav.

Rådmannens konklusjon

Etter en helhetsvurdering av konseptstudien på Raglamyr er rådmannens innstilling at ny Hovedbrannstasjon på Raglamyr for Haugaland Brann og Redning IKS er den beste løsningen for

IKS'et og Karmøy kommune. En slik løsning vil imøtekomme HBR sitt behov for lokaler, den vil styrke det faglige miljøet, være et tiltak for sikre trygge arbeidsplasser for HBR sine ansatte, og innfri pålegg, lover og forskrifter.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

- Lov om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven).
- Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav (forskrift om utførelse av arbeid)
 - § 6-9. Hygiene og rengjøring ved eksponering av biologiske faktorer
- Forskrift om utforming og innretning av arbeidsplasser og arbeidslokaler (arbeidsplassforskriften)
 - § 3-4. Garderobe
 - § 3-6. Vaskerom
- Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven)
 - § 3-1. Krav til systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid
- Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)
 - § 5. Innholdet i det systematiske helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet. Krav til dokumentasjon

Vedlegg

- Vedlegg 1 – Hovedbrannstasjon Raglamyr
- Vedlegg 2 - Tilsyn Arbeidstilsynet
- Vedlegg 3 - Styresak - 22-028 - HBR

Vedlegg:

Vedlegg 3 - Styresak - 22-028 - HBR

Vedlegg 2 - Tilsyn Arbeidstilsynet

Vedlegg 1 - Hovedbrannstasjon Raglamyr

**Saksbehandler:** Hilde Pettersen**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
048/22	Formannskapet	02.05.2022
	Kommunestyret	

Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 - 2026 - innspill fra Karmøy kommune

Rådmannens forslag til vedtak:

Karmøy kommune har innspill til revisjon av handlingsprogram for samferdsel 2023 – 2026 slik det fremgår av saksfremlegget «Forslag til prioriterte tiltak», samt øvrige mindre foreslåtte tiltak.

Saksutredning

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune har sendt ut brev om nylig vedtatt samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033. I brevet ber de om innspill fra kommunene til handlingsprogram for samferdsel 2023 – 2026. Høringsfristen var 1.april, men siden saken ble feil registrert hos oss, har vi fått utsatt frist til 10.mai for å kunne inkludere politisk behandling.

Saken legges direkte frem for formannskapet, men sendes hovedutvalg teknisk og miljø som orienteringssak.

Rådmannen har tatt utgangspunkt i tiltak som inngår i kommunens trafiksikkerhetsplan 2018 – 2021. Denne planen må revideres i løpet av 2022. Kommunen må også foreta en prioritering i tråd med fylkesstrategiens klare kriterier som er følgende:

1. Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov.
2. Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø
3. Tilrettelegge for fremtidens transport.
4. Trafiksikker transport for alle.

De senere års økt fokus på bærekraft og oppfølging av FN's bærekraftsmål innebærer strengere krav til prioritering ut ifra å få mest for pengene til beste for klima og miljø.

Bakgrunn for saken

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033 ble nylig vedtatt av fylkestinget i Rogaland (FT-sak 132/2021). Samferdselsstrategien er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid

med samferdsel, transport og mobilitet i årene som kommer. Den beskriver fylkeskommunens egne standpunkter og gir ingen bindinger for kommuner eller andre aktører. Konkret oppfølging av strategien, blant annet i form av tiltak på fylkesvegnettet, vil komme i handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 – 2026. Handlingsprogrammet skal legges fram for politisk behandling i fylkeskommunen høsten 2022. I denne forbindelse ønskes innspill fra kommunene i fylket.

Målsetninger og satsingsområder for fylkets arbeid med samferdsel

Hovedmålet i samferdselsstrategien er å utvikle en bærekraftig samferdselssektor i Rogaland. Fylkeskommunen har definert følgende fire prioriterte satsingsområder:

1. Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov.

Det har de siste årene vært høye investeringer innen samferdsel. Økonomiske utsikter og behovet for at fylkeskommunen har en sunn økonomi, gjør at det i årene som kommer sannsynligvis vil være mindre handlingsrom. Gjennom følgende målsetninger skal det arbeides for å få mest mulig samferdsel for pengene;

- Dagens vegnett skal være utnyttet på best mulig måte.
- Rogaland skal ha et helhetlig transportsystem, med rett standard på rett sted.
- Rogaland fylkeskommune skal høy gjennomføringsevne og effektiv oppgavehåndtering internt og i samarbeid med andre aktører.
- Rogaland fylkeskommune skal ha godt datagrunnlag, statistikk og prognoser som gir kunnskapsbaserte vurderinger og beslutninger som ivaretar morgendagens behov.

2. Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø

Klimakrisen angår arbeidet med samferdsel, også i Rogaland. Både fordi klimagassutslipp fra transportsektoren må reduseres og fordi det er nødvendig å sikre at samferdselsinfrastrukturen tåler fremtidens klima. I Rogaland er det blant annet ventet at klimaendringene gir flere skredhendelser langs fylkesvegnettet. Følgende målsettinger er satt:

- Transportinfrastrukturen skal tåle fremtidens (mer ekstreme) klima.
- Klimagassutslipp skal reduseres i samsvar med Parisavtalen.
- Hensynet til landbruksjord, kulturmiljø, naturressurser, naturmiljøer og naturmangfold skal ivaretas i arbeidet med samferdsel.

3. Tilrettelegge for fremtidens transport.

Å tilrettelegge for fremtidens transport handler om at transportsystemet skal være tilpasset behovene til fremtidens befolkning og bygge opp under fylkeskommunens målsetting om attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer. Samtidig handler det om at Rogaland skal styrke

sin konkurransedyktighet og vektlegging av næringslivets transportbehov.

- I byer og tettsteder skal det være enkelt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Bruk av privat bil skal reduseres i tettbygde strøk.
- Transportsystemet i Rogaland skal bidra til å styrke fylkets konkurransedyktighet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet og tilpasset fremtidens befolkning og behov.

4. *Trafikksikker transport for alle.*

Trafikksikkerhet ligger som en forutsetning for alt arbeidet på fylkesvegnettet. Samtidig er det et område hvor det er behov for å synliggjøre fylkeskommunens innsats bedre.

Trafikksikker transport handler om mer enn fravær av ulykker. Det handler også om å bidra til et helsefremmende og inkluderende samfunn, konkurransedyktighet, om muligheten til å bosette seg i ulike deler av fylket og om å bidra til levende tettsteder og gode bomiljø.

- Vi har en nullvisjon for varig skadde og drepte i tråd med nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.
- Det skal være trygt å gå, sykle og å reise kollektivt.
- Fylkeskommunen skal ha en helhetlig tilnærming til arbeidet med trafikksikkerhet.

Forventet økonomisk utvikling og bindinger

Det er forventet at den økonomiske utviklingen de neste årene vil gi begrensede muligheter for nyinvesteringer innen samferdsel. Dette er blant annet knyttet til endrede rammebetingelser og statlige føringer. Kravene i tunnelsikkerhetsforskriften vil være særlig kostnadskrevende og er forventet å gi utgifter på over en milliard fram mot 2030 og hittil har statlige tilskudd vært langt lavere enn behovet. Det er også ventet at driften av kollektivtransporten kan bli dyrere som følge av strengere klimakrav og at klimaendringer med hyppigere skred, flom og høyvannstigning vil føre til dyrere drift av vegnettet.

Et sentralt poeng i strategien er at det i de kommende årene blir nødvendig å prioritere drift, vedlikehold og fornying foran investeringer. Behovet for nyinvesteringer skal reduseres ved å optimalisere eksisterende vegnett og som hovedregel skal fremtidige vegprosjekter være utbedring av eksisterende veg.

Det legges opp til at det skal utarbeides et handlingsprogram som samsvarer med forventede økonomiske bevilgninger. Dette er en endring fra handlingsprogrammet for fylkesvegnettet i Rogaland 2018 – 2023, hvor handlingsprogrammet har vært å anse som en behovsmelding hvor det har vært lagt inn prosjekter med en total kostnad som er høyere enn det som ble satt av i fylkeskommunens årlige budsjetter.

En følge av dette er at prosjekter som ligger inne i Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2018 – 2023 ikke automatisk vil overføres til nytt handlingsprogram. Arbeidet med nytt handlingsprogram vil kun ta med seg de prosjektene som er kategorisert som bindinger. Det vil si prosjekter som har byggestart i 2022. Alle andre prosjekter – uavhengig av om de er

nevnt i dagens handlingsprogram eller ikke – vil bli gjenstand for en ny prioriteringsrunde.

Samferdselsstrategi 2022 – 2033 viderefører prinsippet fra forrige strategi om at fylkeskommunale investeringsmidler i hovedsak skal benyttes i områder uten potensial for alternativ finansiering. Dette innebærer at områder med bompengepakker, samt områder hvor dette kan være en mulighet, ikke blir prioritert når de fylkeskommunale investeringsmidlene fordeles.

Innspill fra kommunene

Fylkeskommunen ønsker nå innspill fra kommunene om prosjekter som de ønsker inn i nytt handlingsprogram for fylkesvegnettet, gjerne i prioritert rekkefølge. Samferdselsstrategien skal være retningsgivende i fylkeskommunens prioriteringer, og prosjektene som kommunene spiller inn må derfor være i tråd med innsatsområdene og målsetningene som er beskrevet over.

Samferdselsstrategien 2022 – 2033 kan leses i sin helhet på:

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-transport/samferdselsstrategi-for-rogaland-2022-2033/>

Rådmannens vurdering

Rådmannen vil påpeke at det er uheldig at kommunene innenfor en bypakke / bompengepakke ikke omfattes av denne handlingsplanen. I bompengepakker er kriteriene som gir grunnlag for fordeling av midler så snevre at de utelukker flere viktige tiltak for myke trafikanter litt utenfor hovedaksen/sentrumsområder gjennom Karmøy.

Det pågår nå et arbeid med en bompengepakke for Fv 547. Da det vil ta litt tid før denne er klar, er det etter kommunens mening utbedringer som haster innenfor planperioden. Det er usikkert om en slik bompengepakke kommer i gang før 2026. Tiltakene nevnt under er derfor svært aktuelle innenfor planperioden.

FV 547 er den sentrale samferdselsaksen gjennom Karmøy, fra flyplasskrysset og sør til Skudeneshavn. Strekningens høye trafikkandel gjør kryssing av vegen vanskelig for sårbare trafikanter og oppleves mange plasser som en barriere. Fv547 har flere slike barrierer. Behovet for å sikre fremkommelighet og trygghet for sårbare trafikanter er viktig for å øke kollektivandelen langs aksen (krysse veg til busstopp) og gi innbyggerne en opplevelse av trygg skoleveg.

Langs FV 547 går øyas gang- og sykkelvegnett. Standarden varierer, fra skiltet gang- og sykkelveg, til å følge kommunale veger med blandet trafikk. Kryssing av veg for syklister går delvis via underganger med dårlig sikt og bratte kurver, til kryssing i plan tidvis uten gangfelt eller annen tilrettelegging som sikrer syklistenes fremkommelighet. Karmøy har derfor prioritert slike tiltak.

Kommunen skal satse på bærekraft og da er det viktig at innbyggerne gis en reell valgmulighet for å kunne velge bort bilen og ta sykkel til og fra jobb, fritidsreiser, o.l.

Tilrettelegging for fremkommelige og trygge kryssninger av Fv 547, samt øke standarden på gang- og sykkelvegnettet er derfor sentrale virkemidler for å erstatte bilreiser med sykkel og gange.

Tiltak som var med i forrige planperiode som ikke er utført:

- Fv 923 kollektivtrase Salhusvegen - 134 Norheim (4 arm på rundkjøring)

Rådmannen har foreslått dette tiltaket med videre i handlingsplanperiode.

Forslag til prioriterte tiltak:

Tabellen under viser tiltak i prioritert rekkefølge, trafikkmengde i døgnet (ÅDT), fartsgrense, samt annet forhold av betydning for strekningen. Nærmere beskrivelse av det enkelte tiltak fremgår nedenfor i saksfremlegget.

Prioritet	Tiltak	ÅDT	Farts- grense	Annet Trafikksikker skoleveg #
1	Eikjevegen (kommunal veg)	960	50	Ny Eikjeveg med tilhørende gang og sykkelveg er regulert med en standard som Fylkesveg. Eikjeveg skal løse trafikale utfordringer med Skrevegen Fv 832 mot E134
	Fv 4848 Vormedalsvegen, sykkelveg med fortau, fra Røysvegen til Vormedal sentrum, etappe II	4800	50	Hovednett for sykkel RP og BP foreligger, samarbeid VAR.

2	Fv 4844 Syrevegen, gang- og sykkelveg	1200	50	RP og grunnnerverv utført.
3	Fv 4852 Salhusvegen, Fortau med sykkelfelt	1200	40	Buffertiltak i Haugalandspakken.
4	Fv 4808 Storasundsvegen, gang- og sykkelveg	1900	50	Trafikksikkerhet, #, RP pågår – planarb finansiert av FTU
5	Fv 547 Kollektivtiltak Busslommer Medhaug og Ådland Snuplass for buss: Skudeneshavn ferjekai Øvrige Fv: Snuplass for buss: Vikjå, Vea og Vormedal	9200 6200	50	Trafikksikkerhet RP foreligger for busslommene.
6	Fv 923 Kollektivtrase Salhusvegen – E134 Norheim (4.arm på rundkjøring)			Var med i forrige planperiode-kollektivtiltak
7	Fv 547 Strekningen Åkra sør – Helganeskrysset Planfri kryssing, Heia, Fredheim/Varne (opphøyd gangfelt) Veakrossen- planfri kryssing Helganeskrysset – planfri kryssing	12000 12000 13000 16000 13600	60 50 60 60	Trafikksikkerhet Hovednett sykkel
8	Fv547 /KV 1286 Vestre Karmøyveg, kryssutbedring Tveitholmsvegen	13200	50	Ulykker Fremkommelighet sykkel
9	Fv 547 Miljøgate Åkra	12500	40	Bymiljøtiltak
10	Fv 511 Kirkevegen, fortau	2200	40	Skoleveg
11	Missing link mellom Salhusvegen og Vormedalsvegen.			Binder to hovednett for sykkel sammen.
12	Fv 4802 Spannaven, Gang – og sykkelveg fra omkjøringsvegen til Industrigata (Hgsd)	7500	50	Helhet i sykkelnettet
13	Fv 4834 Salvøyvegen, Salvøy bru, gangbru	900	30	#, RP viser hensynssone ny bru
14	Fv 4800 Skrevegen, Fortau Pedersbakken – Eikelia	1400	50	
15	Fv 4830 Austre Veaveg, gjennom	3900	40	Gateprofil og fortau.

16	Vea sentrum Fv 511 Kopervik : Kryss Åsebøvegen og Stangelansstølen i forhold til g/s-veg	7000	50	Mindre tiltak. Ulykker
17	Fv 4808 Torvastadvegen, Gang – og sykkelveg	1600	40/50/60	#, RP pågår. Planarbeid finansiert av FTU
18	FV 4818 Visnesvegen, gang- og sykkelveg	1200	50	#
19	Fv 511 Austre Karmøyveg – strekningsutbedringer	1000	80	

RP = Reguleringsplan, BP= Byggeplan

= klassifisert som trafikkfarlig skoleveg

Øvrige tiltak – mindre, enklere gjennomførbare tiltak:

- **Gatelys:**

Utskiftning av gamle armaturer til LED. Etablere ny belysning på veger med behov.
Mangler lys langs Kyrkjevegen (2,5 km) på Torvastad og Stavavegen (frem til idrettshuset, 1 km)/Søre Ferkingstadveg, samt Storasundvegen- delstrekning.

- **Vegetasjonsrydding lang veg /utbedring av vegskulder**

Tiltak som med enkle midler øker sikten og gjør opplevelsen for alle trafikantgrupper mye bedre. Flere av bildene ovenfor illustrerer dette. Fosnavegen er en veg med slikt behov.

- **Vegoppmerking :**

Oppmerksomhetstiltak kryssning av syklist, Vikepliktsmarkering

- **Skilting av hovednett for sykkel.**

Det er etablert et samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunen om skilting av gang- og sykkelvegnettet langs Fv 547. Det bør settes av midler til gjennomføring.

Beskrivelse av de enkelte tiltakene

Eikjevegen.

Er kommunal veg. Ny Eikjeveg er regulert med en standard som en fylkesveg med tilknytning til toplanskrysset i Skåredalen /E134. Skrevegegen er fylkesveg, men mangler tilfredsstillende kryssløsning mot E134. Gang- og sykkelveg fra Kolnes til Skåredalen.



Dagens Eikjeveg.

Fv 4848 Vormedalsvegen – sykkelveg med fortau. Etappe 2. Fra Røysvegen til Vormedal sentrum.

Reguleringsplan og byggeplan foreligger. Samarbeidsprosjekt med kommunens VAR avdeling som har krav fra statsforvalteren til utslippssanering til Karmsundet. Det skal derfor uansett graves i traseen. Definert som hovednett for sykkel mellom Vormedal og Norheim. Avstanden mellom Vormedal og Norheim er 3 km som er innenfor naturlig sykkelavstand. Strekningen bidrar til sammenhengende sykkelnett. Har stort potensiale til å overføre dagens biltrafikk til sykkelreiser. Strekningen er kollektivakse og inngår i byrutene med 4 avganger i timen.

ÅDT: 4800, Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 1600 m.



Smalt fortau.

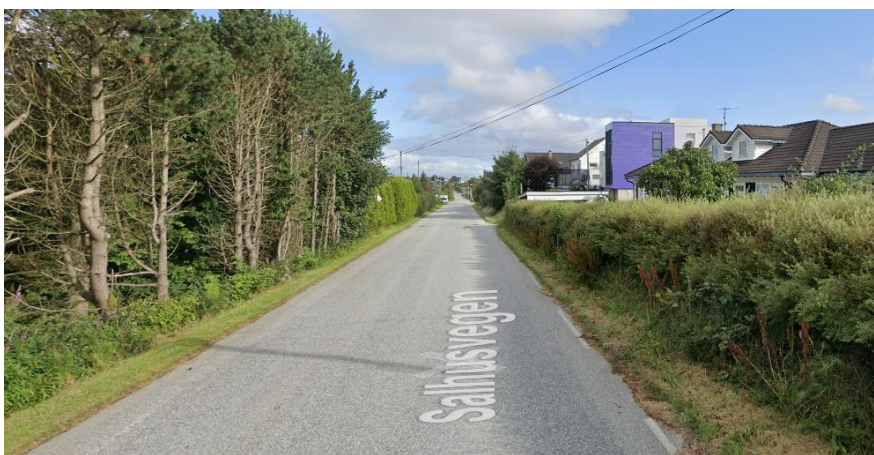
Syrevegen

Foreligger reguleringsplan, tilnærmet ferdig byggeplan. Grunnerverv er foretatt. Kostnadsanslag er beregnet til kr. 28,4 mill hvorav ca 10 mill kan finansieres gjennom andre kommunale prosjekter. Kan samkjøres med andre nært forestående infrastrukturprosjekter. Her avventes en prinsippavgjørelse på momskompensasjon fra fylkeskommunen. Binder bygda Syre sammen med øvrig sykkelnett langs Fv 547. Ligger nær Sørhåland privatskole. ÅDT: 1200. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 800 m.



Fv 4852 Salhusvegen. Fortau og sykkelfelt

Er ferdig regulert. Grunnerverv er påbegynt. Et tiltak i Haugalandspakken (buffertiltak) som foreløpig ikke er gjennomført. Hovednett for sykkel, ÅDT: 1200. Fartsgrense: 40 km/t. Lengde: 570 m.



Fv 4808 Storasundvegen – gang- og sykkelveg

Reguleringsplan er under arbeid, har vært på høring. Er forelagt fylkeskommunen for kvalitets gjennomgang og kostnadsanslag. Forventes ny behandling/godkjenning rett over ferien. Er en del bebyggelse langs strekningen. Industri/næringsområder genererer mye tungtrafikk. Mangler tilrettelegging for sårbare trafikanter. Er klassifisert som trafikkfarlig skoleveg.

ÅDT: 1900, Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 1,5 km.



Fv 547 Kollektivtiltak (busslommer Medhaug og Ådland)

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for utbedring av busslommer i søre del av Åkra, ved Medhaug og Ådland. Er ca 700 m mellom disse tiltakene. ÅDT: 9200/6200. Fartsgrense 50 km/t.

Reguleringsplan for Ådland er godkjent 17.12.2018. Innebærer bla ny busslomme i sørgående retning. Busslomme nordgående, samt opphøyd gangfelt ble etablert for noen år siden. Bør fullføres i begge retninger da bussen i dag stopper rett foran gangfeltet og plasserer seg delvis på vegskulder og i kjørebane. Fare for forbikjøringer er stor. Ligger rett ved Ådland barneskole.



Er etablert opphøyd gangfelt etter dette bilde. Dagens busstopp er ringet inn.

Reguleringsplan for Medhaug ble godkjent 08.02.2021. Her inngår to busslommer og tilpasninger til to vegkryss (Medhaugvegen og atkomst Åkrasanden sør/Speiderhuset). Kryss mot Medhaugvegen er vidt der vikeplikt mellom biler og syklist er udefinert. Gang- og sykkelvegen er ikke inntrukket. Var en ulykke med syklist i fjor sommer. Strekningen er hovednett for sykkel. Ligger sentral med boligområdet og friområdet Åkrasanden på hver sin side av vegen.



Øvrige kollektivtiltak er behov for snu plass for buss ved Skudeneshavn ferjekai, Veia, Vikja og Vormedal.

Fv 923 Kollektivtrase Salhusvegen – E134 Norheim (4 arm på rundkjøring)

Reguleringsplan foreligger. Planlagt en 4 arm i rundkjøringa på. Sikrer kollektivtrase mot Salhusvegen.



Fv 547 Strekningen Åkra sør – Helganes, fotgjengerkryssing Helganeskrysset/flyplasskrysset, Veasletta, Heia og Fredheim/Varne.

Her pågår det arbeid i regi av fylkeskommunen med en strekningsanalyse for tiltak langs Fv 547 fra Helganeskrysset/Flyplasskrysset til Åkra sør. Ut i fra trafikkmengde er det krav til planfri kryssing ved alle disse stedene.

Helganeskrysset: Her pågår det planarbeid for ny Husøyveg i regi av Statens vegvesen. Sentralt kryss der E134 ender og går over i fylkesveg videre sørover. I dag er det gangfelt med intensivbelysning. Det bør vurderes planskilte kryssinger.

ÅDT: 16000 inn i rundkjøringen fra nord / 13600 fra sør, Fartsgrense: 60 km/t.



Veasletta: her pågår det utbygging av ny rundkjøring. Løsning for sårbare trafikanter er ikke ivare tatt. Løsning for ny omkjøringsveg utredes. Sentralt trafikknutepunkt på Karmøy som ligger midt mellom byene Kopervik og Åkrehamn med arm til tettstedet Veavågen. Området har utviklet seg til sentral sted for offentlig og privat tjenesteyting. Er matvarebutikk, bensinstasjon, storhall Karmøy, privat ungdomsskole under utbygging, sykehjem og Solstein som er en attføringsbedrift. Mange er avhengig av kollektivtransport og må krysse fylkesvegen i plan for tilkomst til busstopp. ÅDT:13000. Fartsgrense: 60 km/t.

Heia: Potensialet for økt sykkelandel på strekningen mellom kommunens største byer og tettstedet Veavågen er stort. Det er 7,5 km fra Vippebrua i Kopervik til kryss med Rådhusgata i Åkra sentrum. Veakrossen ligger nesten halvveis, noe nærmere Kopervik (3,7 km). Hovednettet for sykkel følger Fv 547. Setter en passerspissen i Veakrossen med en radius på 5 km dekkes over halvparten av kommunens befolkning. Dagens gang- og sykkelveg bør fremtidig oppgraderes til å ivareta en stamvegfunksjon for sykkel. På Heia krysser gang- og sykkelvegen fylkesvegen uten særskilt tilrettelegging. Her er det et fremkommelighetsproblem for syklister å krysse i rushtrafikken. Som aktuell skoleveg og sentral akse for arbeidsreiser med sykkel er løsningen ikke tilfredsstillende. Potensiale for overføring fra bil til sykkel er stort. ÅDT: 12000. Fartsgrense: 60 km/t.



Fredheim/Varne:

Er eksisterende gangfelt fra Fredheimsvegen, men bør oppgraderes til opphøyd med intensivbelysning. Gang- og sykkelveg frem til Varnevegen bør inngå. Er viktig skoleveg. ÅDT: 12000. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde Gang- og sykkelveg/alt. fortau: 175 m. (er regulert gang- og sykkelveg).



Fotgjengerne står på et lavere nivå enn kjørebanen på østsiden noe som reduserer oppmerksomheten.

Fv 547/Kv 1286 Utbedre kryss Tveitholmvegen, Sevland

Et område med mye trafikk og to kryss som ligger tett opptil hverandre. For å gå klar køen på Fv 547 er det utfordringer med biltrafikk som benytter skiltet gang-og sykkelveg mellom Tveitholmvegen og Tjøsvollvegen.



Vidt kryss. Ofte tungtransport som blir stående i krysset og vente for å komme ut. (grusmottak på Tveitholmen). Disse tar sikten bort fra fotgjengerne. Uoversiktlig og krevende kryssing for syklister og fotgjengere. ÅDT: 13200. Fartsgrense: 50 km/t.

Fv 547 Miljøgate Åkra : Strekningen Rådhusvegen – Stongkrysset

FV 547 går gjennom sentrum av Åkra. Mye trafikk og mange fotgjengerkryssninger mellom skoler og idrettshall gir behov for trygge løsninger. Hovedtraseen for sykkel går gjennom Åkra med varierende grad av fremkommelighet. Det er behov for bymiljøtiltak med separering av de ulike trafikantergruppene, biler, syklister og fotgjengere, gjerne kombinert med beplantning og utforming som hever det visuelle inntrykk. God belysning og sikring av gangfeltene er det mest prekære. Endring av skolestrukturen vil gi økt kryssningsbehov. ÅDT: 12500. Fartsgrense: 40 km/t.



Gang- og sykkelveg ender i parallellveg med parkering. Flere gangfelt, sentral skoleveg.

Fv 511 Fortau Kirkevegen – barnehage

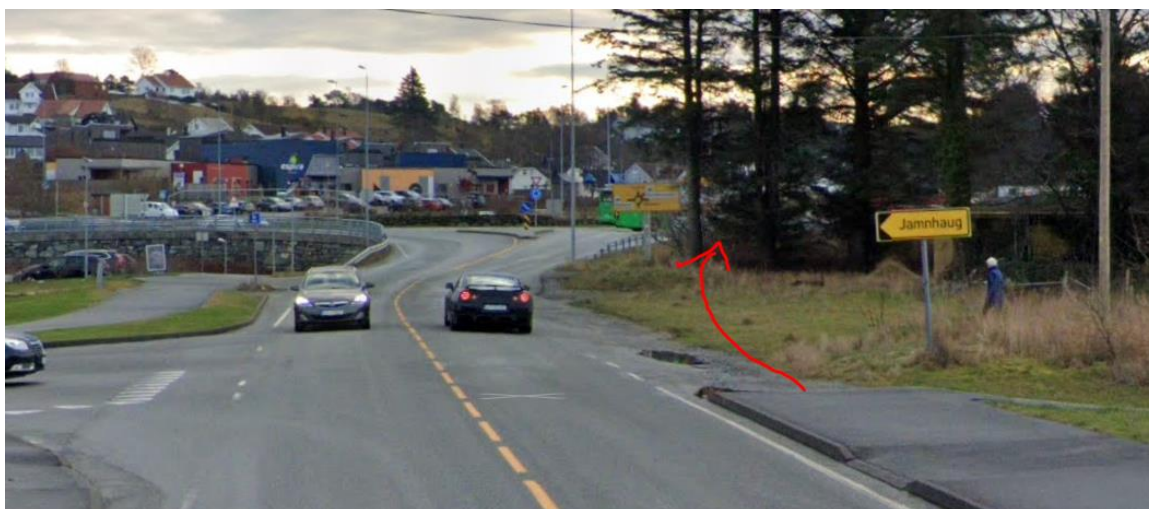
Mangler forbindelse mellom gang- og sykkelveg og fortau langs sørsiden av vegen: Lengde: 80 m.

Fotgjengere og syklister må krysse vegen for å komme videre på fortau ned til Skudeneshavn sentrum. Skoleelever og turgåere må krysse tilbake igjen kun etter ca 80 m rundt svingen da det er en snarveg til skolen. Det er etablert to fartshumper, en der gang- og sykkelvegen krysser til fortau, den neste etter svingen. Strekningen ligger i en svak innerkurve. ÅDT: 2200. Fartsgrense: 40 km/t



Fv 4802 Spannavegen: gang- og sykkelveg fra omkjøringsvegen (4848) til Vegvesenet.

Det mangler gang – og sykkelvegforbindelse langs vestsiden av Spannavegen fra rundkjøringen i omkjøringsvegen og inn i Haugesund kommune. I Haugesund kommune er det planlagt rundkjøring i krysset Rennesøygata/Kvitsøygata.



Uavhengig om det kommer rundkjøring eller ikke er det sterkt behov for å sikre fremkommeligheten for sykkel på denne strekningen. Det er gang - og sykkelveg på motsatt side, men denne har ikke kobling mot sykkelnett. Ender i et fortau og syklister krysser kjøreveg på skrå for å komme til sykkeltrase mot sentrum. Dette skaper farlige situasjoner i trafikken, spesielt for syklister. Strekningen vil gi et sammenhengende sykkelnett mellom Karmøy og Haugesund kommuner. Strekningen vil binde sammen to hovedruter for sykkel som vil være et attraktivt trasevalg for syklende mellom Norheim og Haugesund sentrum. Ruta videre mot Haugesund sentrum følger friområder og langs idrettsbaner som gir en mer attraktiv reiseopplevelse enn å følge trase langs trafikkerte bilveger. ÅDT på 7500, fartsgrense 50 km/t. Lengde: Min. 220 m for å sikre forbindelse.

Fv 4834 Salvøyvegen , Gangbru Salvøy

Kort strekning til skole. Klassifisert som trafikkfarlig skoleveg med fri skoleskyss for alle 1-7.klasse hele året. Dårlig sikt på brua, bør tilrettelegges for myke trafikanter. Det har tidligere vært vurdert lysregulering, men ikke vært en anbefalt løsning grunnet trafiksikkerhet. Reguleringsplan godkjent i 2016 har båndlagt området på sørsiden av brua til fremtidig bru. ÅDT: 900. Fartsgrense: 30 km/t



Skrevegen: Fortau mellom Pedersbakken og Eikelia.

Strekningen ligger rett ovenfor krysset Skrevegen / Eikjevegen. Uoversiktlig for fotgjengere/skoleelever som skal krysse. ÅDT: 1400. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 160 m. Krever regulering.



Kryss med Eikjevegen sees lenger fremme. Behov for fortau på østsiden av Skrevegen.

Fv 4830 Austre Veaveg, gjennom Veia sentrum

Det er behov for å utbedre eksisterende fortau med kantsteinshøyde og bredde ihht. krav (samt gjerde), Gatebelysning må suppleres. Spesielt Strekningen fra Skolen til Rekkje og supplere der det mangler fortau langs Sævikvegen. Kommunen skal etablere ny skole på Veia og det vil da komme nytt kryss langs strekningen, samt at krysset ved bedehuset kan stenges. Fylkeskommunen bør samtidig sette fortauet i stand som beskrevet for å få en helhet langs strekningen gjennom sentrum.

Strekningen bør utformes med en gatestruktur da denne går gjennom et sentrum.

ÅDT: 3900. Fartsgrense: 40 km/t.

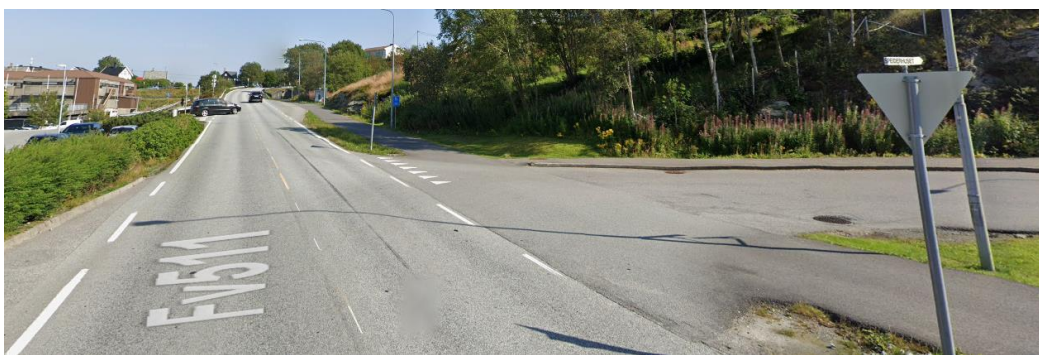


Smale fortau, manglende fortauskant, rygging ut i veg. Bør oppgraderes med gatestruktur.

Fv 511 Kopervik : Kryss Åsebøvegen og Stangelandsstølen.

Eksisterende gang- og sykkelveg bør justeres i kryssene for å få en bedre krysning for syklistene.

ÅDT: 7000. Fartsgrense: 50 km/t.



Gang- og sykkelveg bør trekkes inn i kryss med Stangelandsstølen. Busslomme rett ovenfor kryss til mega/rådhus. En strekning med mye aktivitet og mange ulykker/hendelser. Fotgjengere krysser mot Coop Extra og busstopp.



Gang- og sykkelveg bør trekkes inn i kryss med Åsebøvegen. Kryss rett ved bakketopp krever oppmerksomhet.

Torvastadvegen, gang – og sykkelveg:

Klassifisert som trafikkfarlig skoleveg fra Munkaskar til Bø (vinterskyss 1-7. klasse). Reguleringsarbeid pågår. Asplan Viak har utarbeidet et utkast som er forelagt fylkeskommunen for innspill og kostnadsoverslag. Forventes lagt ut på høring tidlig høst. Planleggingsmidler er mottatt av FTU (fylkets trafiksikkerhetsutvalg). Torvastad er viktig landbruksområde. Viktig å tilby trygg skoleveg også i distriktene der lokal matproduksjon ivaretar et viktig bærekraftsmål og næringsgrunnlag for kommunen. ÅDT: 1600. Fartsgrense: 40, 50 og 60 km/t. Lengde: 3,5 km.



Her ender gang- og sykkelvegen rett før en uoversiktlig kurve.

Visnesvegen

Klassifisert som trafikkfarlig skoleveg. Fri skoleskyss hele året for 1-7.klasse.
ÅDT: 1200. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 1,6 km



Ikke mye plass til fotgjengere og syklister.

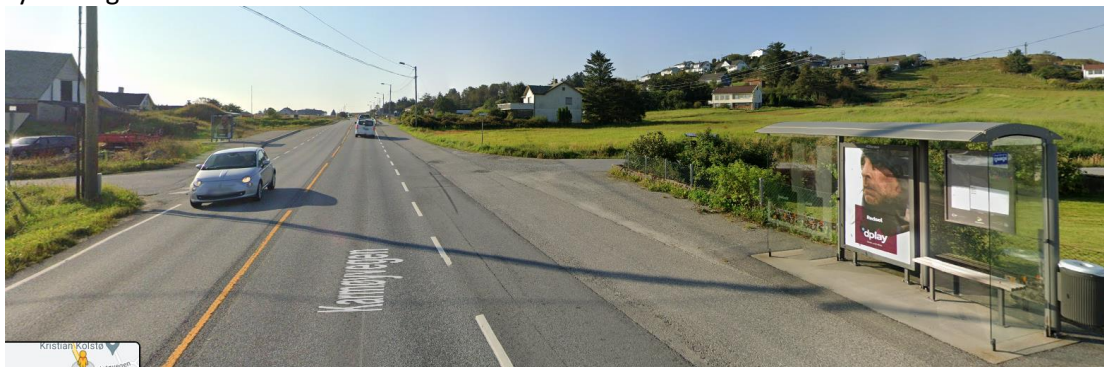
Fv 511 Austre Karmøyveg: Strekningsutbedringer i de verste svingene.

Vegetasjonsrydding, utbedring/flytting av gjerder langs veg. ÅDT: 1000. Fartsgrense: 80 km/t.



Vegoppmerking / infoskilt:

Ofte kan enkle virkemidler være gode tiltak i påvente av større utbedringer. Langs Matlandsletta, Kolstøvegen/Kolstøvarden er et sted som oppmerking, fareskilt med mer kan bidra til tydeligere separering/differensiering og øke oppmerksomheten til trafikantene. Her er det Busslommer på skrå ovenfor hverandre, kollektiv brukere krysser på skrå, det er uoversiktlig kryss med gang- og sykkelveg uten rabatt.



På Matlandssletta flyter alt i ett; busstopp, gang- og sykkelveg, vegkryss som ledes inn på skrå på Fv547.

Tiltak som å male vikepliktlinje på innsiden av gang- og sykkelveg illustrerer vikepliktsansvaret, eksempel i avkjørsel til næringsbygg nord for Håvik terrasse (bilde under).



Det er Behov for bedre skilting av hovedruter for sykkel gjennom Karmøy. Det pågår et samarbeid med fylkeskommunen og kommunen. Et utkast til skiltplan er nært forestående.

Rådmannens konklusjon

Samtlige av tiltakene nevnt over er viktige for trafikksikkerheten og fremkommeligheten for spesielt gående og syklende. Mange er også viktige for å bedre vilkårene for kollektivtrafikken. Rådmannen har med denne oversikten redegjort for en del utfordringer som tilligger fylkesvegnettet på Karmøy. Oversikten belyser trafikkmengde og situasjoner som i følge rådmannen oppfyller de nevnte kriteriene og føringene som er gitt i tråd med samferdselsstrategien for Rogaland.

De fleste strekningene inngår i kommunens trafikksikkerhetsplan. Prioriteringene avviker imidlertid noe fra denne. Dette skyldes at en har tatt hensyn til de nevnte kriteriene i samferdselsstrategien og vektlagt klima og bærekraft sterkere enn tidligere. Strekningen langs Vormedalsvegen og Salhusvegen oppfatter rådmannen som noen av de mest «grytreklare» prosjektene vi har og er derav gitt prioritet. Her er også potensiale for å øke sykkelandelen stor. Syrevegen er videre en strekning som det har vært politisk engasjement for å få gjennomført. Eikjevegen er tatt med i oversikten. Dette er en kommunal veg, men regulert med en fylkesvegstandard.

Rådmannen er innforstått med at midlene er begrenset. Rådmannen vil derfor anmode om foreslåtte

Øvrige tiltak, som gatelystiltak, oppmerking, skilting av gang- og sykkelvegnett gis høy prioritet, på lik linje med større fysiske tiltak.

Trafikksikkerhet berører alle. Karmøy er Trafikksikker kommune. Dette betyr at arbeid med trafikksikkerhet ikke bare innebærer fysiske tiltak. Rådmannen vil derfor anmode fylket om fortsatt opprettholde fokus og innsats rettet mot holdningsskapende arbeid og trafikkopplæring spesielt rettet mot barn og unge. Trafikksikkerhet er langsiktig arbeid og trenger fokus over lang tid.

Tiltakenes lokalisering i kommunen fremgår av kartet under.

Vedlegg:

Trafikksikkerhetsplan 2018 - 2021

Trafikksikkerhetsplan - Handlingsplan fylkesveger



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
049/22	Formannskapet	02.05.2022

Samlesak for referatsaker

Underliggende saker:

061/22, Svar - søknad om salgsbevilling - overdragelse av Rema 1000 Avaldsnes

062/22, Høring - unntak fra kravet om relevant kompetanse undervisningsfag og plikt til å politianmelde ved bruk av falsk dokumentasjon ved søknad om godkjenning av utenlandsk fag- og yrkesopplæring

063/22, Høring av utkast til retningslinje for jordmorutdanning



KARMØY KOMMUNE

Dato: 27.04.2022

Arkivsak-ID.: 22/3863

JournalpostID: 22/26540

Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
050/22	Formannskapet	02.05.2022

Samlesak for spørsmål