



Innkalling

Utvalg:	Kommunestyret
Møtested:	Kommunestyresalen
Dato:	09.05.2022
Tid:	Kl. 16:30

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
042/22	Oppfølging av forvaltningsrevisjonsrapport - "Kvalitet- og journalsystem v/sykehjem" - sak til kommunestyret
043/22	Hovedbrannstasjon
044/22	Plan for ivaretagelse av skipsgravene ved Karmsundet
045/22	Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 - 2026 - innspill fra Karmøy kommune
046/22	Plan 5110 - Sluttbehandling - Danielsen ungdomsskole Norheim - detaljregulering
047/22	Plan 4084 - sluttbehandling plansak - Visnes Havn
048/22	Plan 443-1 - sluttbehandling - Dalen - endring - Dalabrekkeå 85/35 mfl - detaljregulering
049/22	Samlesak for referatsaker
050/22	Samlesak for spørsmål

Karmøy, 27.04.2022

Jarle Nilsen
Ordfører



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
042/22	Kommunestyret	09.05.2022

Oppfølging av forvaltningsrevisjonsrapport - "Kvalitet- og journalsystem v/sykehjem" - sak til kommunestyret

Forslag til vedtak:

Karmøy kommunestyre tar rådmannens tilbakemelding om oppfølging av forvaltningsrevisjonsrapport «Kvalitet- og journalsystem v/sykehjem» til orientering.

Vedlegg:

Oppfølging av forvaltningsrevisjonsrapporten - kvalitet og journalsystem v/ sykehjem - sak til kommunestyret

Særurskrift 11-22 Karmøy

11-22 Oppfølging av rapport- Kvalitet sykehjem

Oppfølgingsbrev - rapport Kvalitets- og journalsystem i sykehjem

Vedlegg til oppfølgingsbrev fra rådmannen -til rapport

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

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
047/22	Formannskapet	02.05.2022
043/22	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 kostnadsreduserende 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.

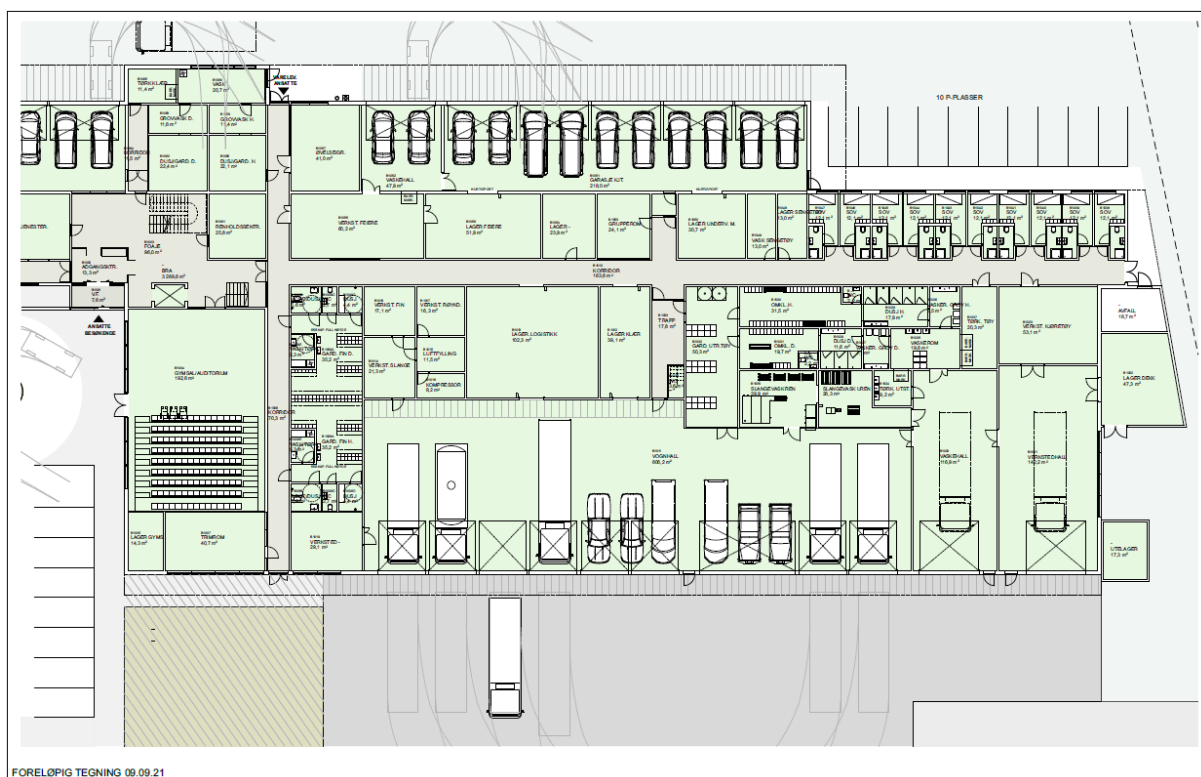
Det er utarbeidet en konseptstudie for oppføring av nytt Beredskapssenter på deler av gnr. 149, bnr. 138 på Raglamyr.

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, dekklager avfallsrom med mer. I tillegg er tomten allerede byggemodnet og fremstår byggeklar.



Figur 1: Plantegning 1. 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 budsjetteramme 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
- Utlysing 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 døgnmulktkrav fra Arbeidstilsynet som HBR står ovenfor, byggeklar tomt vil være med å redusere byggetiden og realiseringen av prosjektet, og dermed risikoen for omfanget av døgnmulkt.

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:** 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
044/22	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:** Hilde Pettersen**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
048/22	Formannskapet	02.05.2022
045/22	Kommunestyret	09.05.2022

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 totalkostnad 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 syklistene 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 Skrevege, 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.

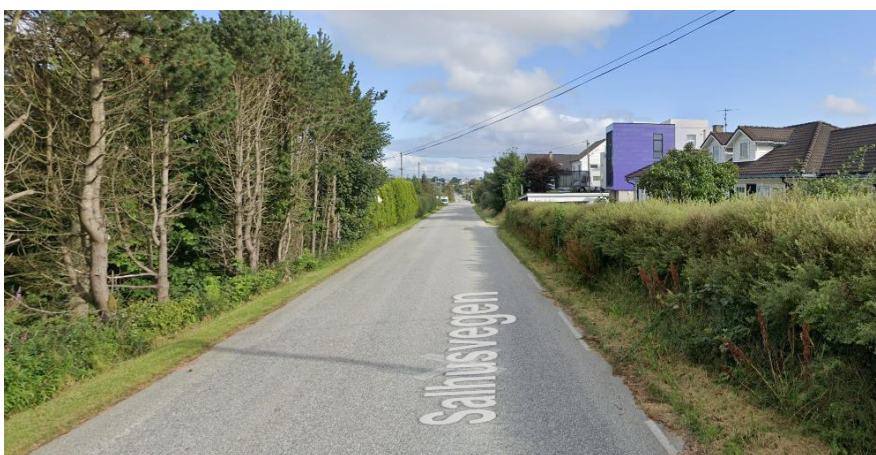
Syrevegen

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 kvalitetsgjennomgang 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 ivaretatt. 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). Hovednett 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:

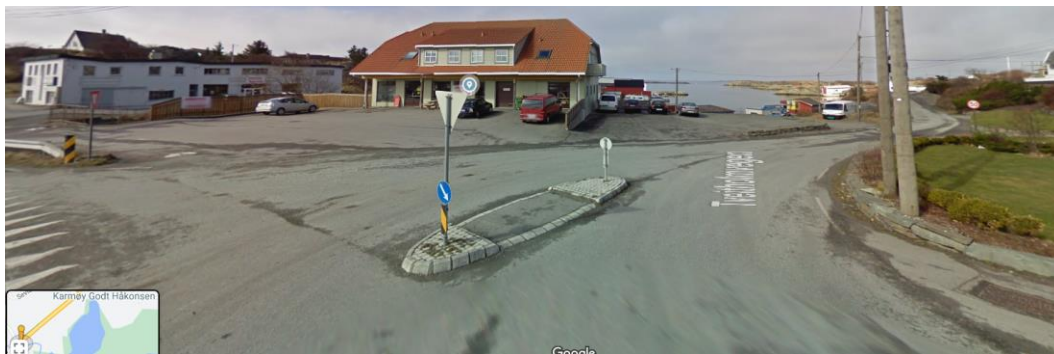
Er eksisterende gangfelt fra Fredheimsvegen, men bør oppgraderes til opphøyd med intensivbelysning. Gang- og sykkelveg frem til Varnevegen bør inngå. Er viktig skoleveg. ÅDT: 12000. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde Gang- og sykkelveg/alt. fortau: 175 m. (er regulert gang- og sykkelveg).



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

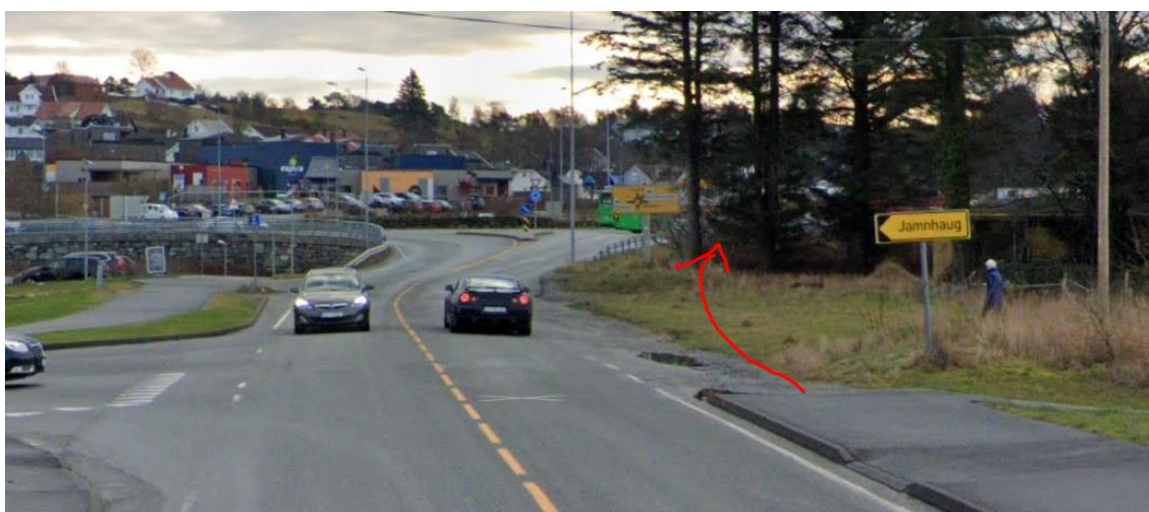
Mangler forbindelse mellom gang- og sykkelveg og fortau langs sørsiden av vegen: Lengde: 80 m.

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.

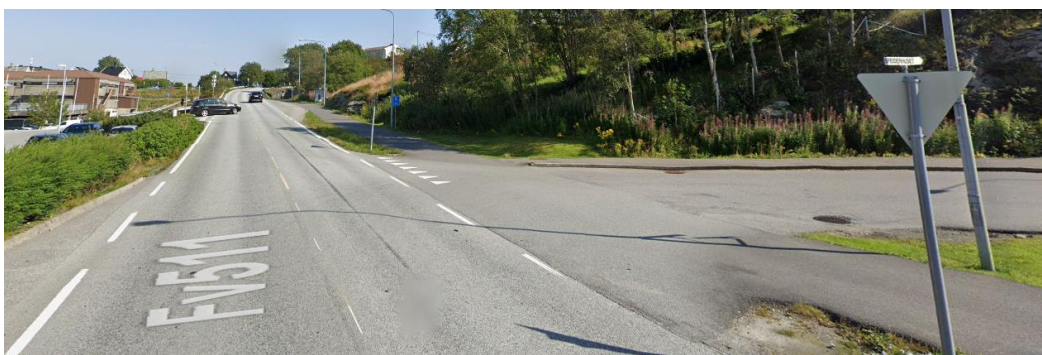


Smale fortau, manglende fortauskant, rygging ut i veg. Bør oppgraderes med gatestruktur.

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 syklist.

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 trafiksikkerheten 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 trafiksikkerhetsplan. 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:** Yvonne S. Løvseth**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
053/22	Hovedutvalg teknisk og miljø	03.05.2022
046/22	Kommunestyret	09.05.2022

Plan 5110 - Sluttbehandling - Danielsen ungdomsskole Norheim - detaljregulering

Rådmannen sitt forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering 5110 for Danielsen ungdomsskole Norheim med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 03.05.22), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Sammendrag

Formålet med reguleringsplanen er å etablere en privat ungdomsskole på Norheim. Egill Danielsen Stiftelse eier og driver Danielsens Ungdomsskole Haugesund som i dag ligger i Skåredalen. Ettersom friskoleplasser ikke kan flyttes på tvers av kommunegrenser, er det søkt om opprettelse av 180 plasser til Karmøy kommune for Danielsens Ungdomsskole Haugalandet. Skoleplassene kan etter loven lokaliseres hvor som helst i Karmøy kommune, men både søknaden og kommunestyrets uttalelse var tydelig på at skolen skal plasseres på Norheim. Når nytt skolebygg står ferdig på Norheim, skal den fusjoneres med eksisterende ungdomsskole i Haugesund. Det vil medføre en reduksjon i antall friskoleplasser på Haugalandet fra dagens 270 til 180.

Bakgrunn for saken

Saks- og faktaopplysninger

Planprosess

Danielsen ungdomsskole Haugesund er godkjent av Utdanningsdirektoratet for 270 elever og har siden 2012 holdt til i Skåredalen. Dagens skolebygg ble godkjent ved en dispensasjon fra reguleringsplanen i området og har plass til 90 elever. Dispensasjonen går ut i 2024, og Egill

Danielsens Stiftelse har dermed gjennomgått en omfattende prosess for å finne en tomt for nytt skolebygg som kan stå ferdig inne da.

Våren/sommeren 2019 ble det gjennomført et tomtesøk i Haugesund. Rapporten peker ikke på et åpenbart velegnet alternativ i Haugesund kommune. Likevel valgte Egill Danielsens Stiftelse å gjøre undersøkelser opp mot Flotmyr – området. Det manglet på daværende tidspunkt nødvendige avklaringer fra Haugesund kommune på hvordan Flotmyr – området skulle utvikles. Det ble konkludert med at det var for usikkert å få realisert ny skole i Flotmyr – området før dispensasjonen for nåværende skolebygg går ut i 2024. Da ble det valgt å realisere ny skole på Norheim i Karmøy kommune.

Forslag om etablering av Danielsen ungdomsskole Haugalandet ble fremmet i kommunestyret i Karmøy kommune den 29.06.2020, hvor følgende ble uttalt:

«Karmøy kommunestyre ser positivt på at Danielsens ungdomsskole Haugalandet ønsker å etablere seg på nabotomta til KVH på Norheim.»

Danielsen Ungdomsskole Haugalandet AS søkte om godkjenning av 8.-10 trinn med inntil 180 elevplasser etter friskoleloven til utdanningsdirektoratet i januar 2020. Utdanningsdirektoratet imøttekom søknaden fra Danielsen Ungdomsskole Haugalandet AS, og skolen er fra og med høsten 2021 godkjent for inntil 180 elever på ungdomstrinnet (ref. 2020/913, 29.01.2021)

Det ble avholdt oppstartsmøte med Karmøy kommune 29. oktober 2020. Planarbeidet ble varslet som en privat detaljregulering i brev av 14.12.2020 til berørte offentlige organer og private interesserte, samt i Haugesunds Avis 18.12.2020.

Underveis i planprosessen har det vært avholdt møte med både Haugesund kommune (26.02.2021) og Karmøy kommune (15.06.2021) for å avklare sentrale problemstillinger.

Møtet med Haugesund kommune ble avholdt med bakgrunn i deres merknad til planoppstart. Haugesund kommune mente blant annet at regionale interesser for senterstruktur og lokalisering av publikumsrettede eller besøks- /arbeidsplassintensive funksjoner jf. Regional plan for areal og transport på Haugalandet ikke blir hensyntatt i planinitiativet. Dette ga etter deres mening grunnlag for innsigelse. Varsel om innsigelse ble trukket i deres merknad til offentlig ettersyn datert 17.01.2022.

I møtet med Karmøy kommune ble det i hovedsak diskutert tekniske løsninger for planforslaget.

Planforslaget ble behandlet i hovedutvalg teknisk og miljø 23.11.2021, og vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 03.12.2021 – 17.01.2022.

Planstatus

Statlige planretningslinjer

Følgende retningslinjer er aktuelle for planforslaget:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (1993)

Fylkeskommunale planer

ATPH – Regional plan for areal og transport på Haugalandet

Regional plan for areal og transport på Haugalandet ble vedtatt i 2017 og inneholder felles strategier for hele regionen. Planen skal bidra til at Haugalandet framstår som en attraktiv region for både innbyggere og næringsliv. Et variert boligmarked, tilgjengelighet, trafikkssikkerhet, attraktive tettstedssentre, bokvaliteter, folkehelse og rett virksomhet på rett sted er blant kvalitetene som skal videreutvikles.

ATPH definerer Norheim som et områdesenter, hvor planområdet ligger innenfor næringskategori 3. Minimum utnyttelse er 80% BRA og det skal tilrettelegges med maksimalt 0,5 biloppstillingsplasser per 100 m² BRA, jf. kap. 4.

Det er viktig for forslagsstiller at skolen plasseres slik at transportbehovet med privatbil minimeres både for elever og ansatte. Planforslaget støtter opp under regional plan om samordna areal og transport ettersom det ligger nært til Norheim sentrum og like ved bussholdeplasser med god kollektivdekning.

Det vises til kap. 5.2 i planbeskrivelsen for vurdering av planforslaget opp mot ATPH.

Kommuneplanen for Karmøy 2014 - 2023

Planområdet er avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel. Skole blir ikke nevnt i kommuneplanens bestemmelser for eiendommen. Kombinert bebyggelse og anleggsformål åpner likevel opp for denne funksjonen.

Kommunedelplaner

Kommunedelplan for kulturminner 2014-2020

Kommunedelplanen for kulturminner tar utgangspunkt i registrerte kulturminner i kommunen og en rangering av disse. Formålet med planen er å ivareta et representativt utvalg av, samt å fremme forståelse og interesse for, kulturminner og kulturmiljøer.

Planforslaget berører ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø.

Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet 2018-2021

Planen er ment som et styringsredskap for å få en god og behovsrettet utvikling innenfor idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv.

Planområdet har en gangavstand på ca. 500 m til friområder og idrettsarealer i sør, like ved Norheim barneskole. Disse arealene vil ha stor bruksverdi i forbindelse med kroppsøving i skolen. Planforslaget vil i tillegg tilrettelegge for uteoppholdsarealer av høy kvalitet for økt aktivitet og trivsel for elevene ved skolen og andre som ønsker å benytte skolens uteområde utenfor skolen åpningstid.

Kommunedelplan for klima og energi 2017-2020

Formålet med planen er å vise hvordan en skal redusere klimagassutslipp og energiforbruk i Karmøy, og hvordan kommunen kan tilpasse seg konsekvensene av klimaendringene. Kommunedelplanen har blant annet mål om at Karmøy kommune skal:

- Fortette eksisterende by- og tettstedsområder og redusere utbyggingen av landbruks-, natur- og friluftsområder
- Arbeide for en nullvekst i personbiltransporten, og tilrettelegge for gang, sykkel og kollektiv.

Sentralt i planforslaget er tilrettelegging for bruk av sykkel, kollektivtilbud og gange, samt at det legges opp til deleløsninger med Kristen Videregående skole Haugalandet.

Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2018-2021

Trafiksikkerhetsplanen er en del av kommuneplanen for Karmøy. Planen bygger på nullvisjonen om ingen drepte eller varig skad i trafikken, og har følgende mål:

- Andelen barn og unge med trafiksikker skoleveg skal økes
- Øke andelen gående og syklende uten å øke andel ulykker
- Skape trygge og aktive nærmiljø for alle

Planforslaget regulerer fortau med en bredde på 2,5 m for økt trafiksikkerhet og fremkommelighet langs Norheimvegen. Skolegården skal være bilfri.

Reguleringsplan

Området inngår ikke i en detaljreguleringsplan. Det grenser til detaljreguleringsplaner 5079 Spannadal, Norheimsmarka 5096, og Norheim – nyregulering 544.

Planer under utarbeiding

23.02.2022 ble det varslet oppstart av arbeidet med områdereguleringsplan for Norheim. Arbeidsgruppen hadde første møte 15.03.2022, hvor det i hovedsak ble diskutert medvirkning og opplegg for medvirkning.

Forslagsstiller

Opus Bergen AS har fremmet forslag til detaljreguleringsplan 5110 på vegne av Norheimsmarka Eiendom AS.

Eiendomsforhold

Norheimsmarka Eiendom AS er hjemmelshaver for eiendom gnr/bnr 148/1041. Norheimsmarka Eiendom AS er eid av Egill Danielsen Stiftelse og Norsk Luthers Misjonssamband. Planområdet omfatter også mindre deler av de kommunale vegene Norheimsvegen og Norheimsmarka.

Planforslaget

Det er gjort mindre justeringer av planbestemmelsene etter offentlig ettersyn. Disse kan sees i

dokumentet planbestemmelser, markert med rød skrift. Det er ellers ikke gjort endringer i planforslaget.

Innkommne merknader / Uttalelse fra parter

Planforslaget ble behandlet i hovedutvalg teknisk og miljø 23.11.2021, og vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 03.12.2021 – 17.01.2022.

Det kom inn totalt 9 merknader i den offentlige høringsperioden, hvorav 3 private og 6 offentlige.

Disse er oppsummert, vurdert og kommentert i vedlagt merknadsskjema. Forslagstiller har også sendt inn eget merknadsskjema.

A: Offentlige myndigheter

- | | |
|---|----------|
| 1. Rogaland fylkeskommune, plan-, miljø- og samf.avdelingen | 11.01.22 |
| 2. Statsforvalteren i Rogaland | 12.01.22 |
| 3. Statens vegvesen | 03.01.22 |
| 4. Direktoratet for mineralforvaltning | 07.01.22 |
| 5. NVE | 14.01.22 |
| 6. Haugesund kommune | 17.01.22 |

B: Private og organisasjoner

- | | |
|--|----------|
| 1. FAU v/Danielsen ungdoms. Haugalandet AS ... | 11.01.22 |
| 2. Kristen videregående skole Haugalandet AS | 06.01.22 |
| 3. Jan Egil og Astrid Vik | 13.01.22 |

Vurdering

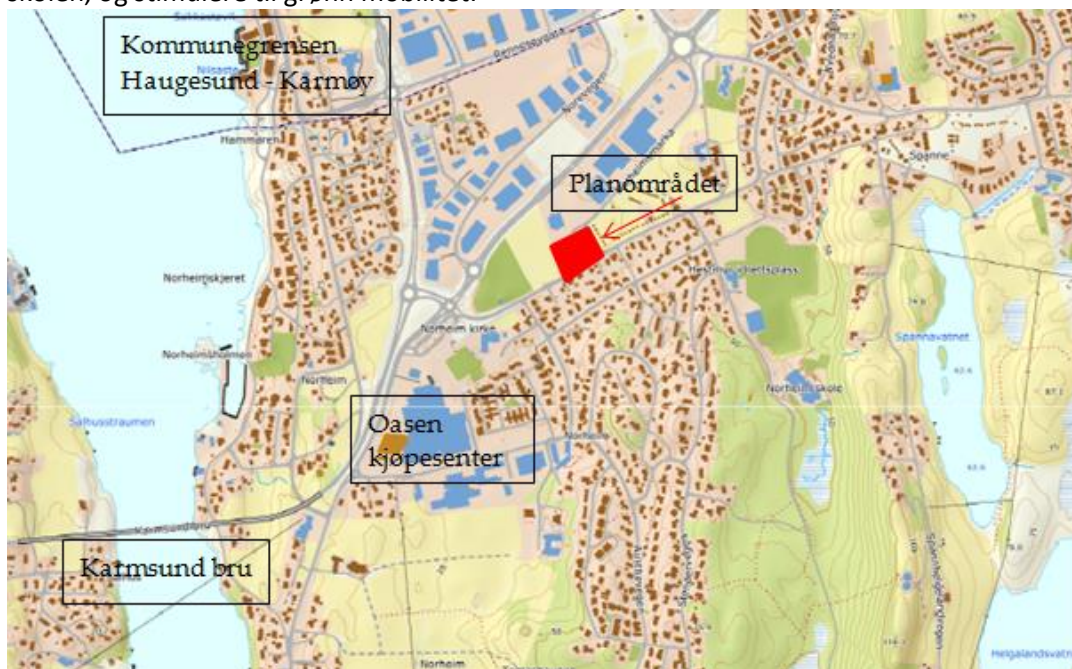
Planområdet ligger på Norheim, like øst for gravlunden ved Norheim kirke og inntil vestsiden av Norheimsvegen. I sør og øst er det boligbebyggelse. I vest er det gravlund. I nord ligger en kristen videregående skole og i nordøst ligger et næringsområde.

Danielsen Ungdomsskole Haugesund er godkjent av Utdanningsdirektoratet for 270 elever og har siden 2012 holdt til i Skåredalen. Planforslaget ønsker å relokalisere eksisterende ungdomsskole fra Skåredalen til Norheim. Ettersom friskolegodkjenninger er knyttet til den spesifikke kommunen, ble det innen 1. februar 2020 søkt om opprettelse av Danielsen Ungdomsskole Haugalandet med 180 skoleplasser. Planen er at når nytt skolebygg står ferdig, fusjoneres selskapene Danielsen Ungdomsskole Haugesund og Danielsen Ungdomsskole Haugalandet. Det innebærer at antall godkjente friskoleplasser i regionen reduseres med 90.

Skolen vil bidra til etablering av et nærmiljø basert på undervisning, kultur og ikke-kommersielle møtested i området på Norheim. Planområdet ligger med kort avstand til Oasen storsenter, Norheim kirke, Hestmyr idrettsanlegg, Norheimshallen, Norheim kulturhus, samt naturområder. Planen har dermed potensiale for samspill mellom skole, kultur, natur og idrett.

Ettersom planområdet ligger like ved Kristen videregående skole Haugalandet (KVH), vil realisering av tiltaket gi positive synergieffekter, både med hensyn til samordnet areal og transport, parkering og andre felles areal/funksjoner. Plasseringen er sentrumsnær og like ved lokalt busstopp og Norheim

bussterminal. Grepet vil dermed gi et betydelig redusert transportbehov for elever og ansatte ved skolen, og stimulere til grønn mobilitet.



Konsekvensutredning

Karmøy kommune har vurdert at tiltaket er konsekvensutredningspliktig jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 8. Det skal ikke utarbeides planprogram eller melding. Det stilles krav om konsekvensutredning av trafikk/mobilitet på bakgrunn av koblingen mot naboplan Spannadal (planID 5079) og de endringene den nye planen medfører.

Økonomiske konsekvenser

Mindre deler av eiendommen gbnr. 148/1040 **i sør reguleres overført til kommunalt eie**. Dette gjelder deler av arealet som reguleres til fortau o_F og annen veggrunn o_AVT. I plankartet er det lagt inn oppheving av tomtegrense, samt ny regulert tomtegrense i formålsgrensen mellom UND og o_AVT. Arealet har en størrelse på ca. 156 m².

Beredskap

Det er identifisert 10 punkter i ros-analysen som krever tiltak. Ved gjennomføring av avbøtende tiltak vil alle punktene være innenfor akseptabel risiko. Full ros-analyse er vedlagt saken. Ros-analysen er oppsummert i planbeskrivelsen kapittel 7.

Utnyttelsesgrad og høyder

Planområdet har en total størrelse på 6491 m², hvorav eiendommen 148/1041 utgjør 5973 m². Planforslaget regulerer for opptil 3300 m² – BRA, som gir en utnyttelse på 56,7 % - BRA. Dette er lavere enn angitt minimumsutnyttelse på 80%BRA for næringskategori 3, i henhold til ATPH. Det er verken ønskelig, eller nødvendig, at ungdomsskolen har en høyere utnyttelsesgrad enn angitt i planen. Prosjektet oppfyller krav til nødvendige arealer innendørs, samtidig som det legges vekt på

størst mulig andel uteoppholdsarealer. Større utnyttelse vil også kunne påvirke uteoppholdsarealene og nærliggende bebyggelse negativt, i forhold til solforhold.

Maksimal byggehøyder ligger på kote +40,5 og 38,0. Bygningen skal plasseres som vist i plankartet.

Estetiske kvaliteter

Bygget er plassert slik at det i størst mulig grad skal ta hensyn til gravlunden, gi sammenhengende uteoppholdsarealer med gode solforhold, og skjerme uteoppholdsarealene for trafikkstøy. Hovedtyngden av bygningens volum vil ligge mot nord, som sammenfaller med byggehøydene omkring planområdet. Bygningskroppen er kompakt og delt i volumer og gir individuelle uttrykk i farge og materialbruk. Det trappes ned mot villabebyggelsen i øst.

Utearealer er utformet etter anbefalinger i rapporten «Uteområder i barnehager og skoler» fra 2019. Rapporten gir en anbefaling på minst 30m² uteoppholdsareal per elev i grunnskolen. Det stadfestes samtidig at smertegrensen nås når arealstørrelsen er mindre enn ca. 20m² per elev. Mindre areal gir press på vegetasjonen i form av slitasje og skader. Det gir også mindre rom for å trekke seg tilbake alene eller i mindre grupper. Rapporten slår fast at det ikke er kunnskapsgrunnlag for å legge til grunn at et absolutt krav på antall kvadratmeter uteområder per elev. Stort areal i seg selv gir ikke et godt uteområdet, men kan forhindre det verste.

Forelagte planforslag legger til grunn 24,4 m² uteområde per elev (totalt 4400 m²). Prosjektet har hatt som et sentralt mål å planlegge uteoppholdsarealer med svært høye innholdskvaliteter. Arealene er planlagt for ulike typer bruk og tar hensyn til variasjon i barnas alder. Utforming av utearealene og plasseringen av apparatene er gjort i samråd med skolen og deres brede kunnskap om elevenes bruk. Utearealene inkluderer ballbinge, multibane, volleyballbane, grønt areal med gapahuk, husker og sittegrupper, en tribune/amfi med buldrevegg, treningsapparater, skatepark og skolehage med drivhus for dyrking.

Bosetting

Tre av de planlagte boligene på felt BF1 i naboplan 5096 vil ved vårjevndøgn ikke ha sol på uteoppholdsareal på bakken kl. 18.00. De vil derimot ha full sol mellom 12.00 og 18.00. Karmøy kommune stiller krav til at uteoppholdsplasser skal ha sol i minimum 5 timer med hovedtyngden rundt kl. 15.00. Utbyggingen av skolen vil dermed ikke føre til uakseptable solforhold for eksisterende eller planlagt bebyggelse.

Folkehelse

Planforslaget legger til rette for restriktiv parkeringsdekning, og høy andel sykkelparkering. Planområdet ligger innen kort avstand til sentrale målpunkter og ferdselslinjer på Norheim, som gir gode gang- og sykkelforbindelser, kollektivtilbud, sosiale møteplasser og aktivitetstilbud. Planen regulerer fortsettelse av fortau langs Norheimsvegen for økt trafiksikkerhet.

Planforslaget legger opp til tilstrekkelig belysning innenfor uteområdet, i tillegg til oversiktlige og transparente utearealer. Det tilrettelegges for bruk og aktivitet også utenfor skoletid som vil bidra til forbedret bomiljø for omkringliggende boligområder, ved tilrettelegging for lek og aktivitet, som

igjen kan forebygge kriminalitet.

Barn og unge

Planområdet er ikke i bruk av barn og unge i dag. Det skal tilrettelegges med leke- og uteoppholdsarealer for barn og unge. Utenom skoletid vil arealene være allmenn tilgjengelige, og det er tilrettelagt med trafiksikkert tilkomst for alle brukergrupper.

Planforslaget tilrettelegger sammen med plan 5096 for nytt fortau langs nordsiden av Norheimvegen. Ved realisering av planene vil fortauet strekke seg fra bussholdeplassen ved Dovamysvegen i vest til bussholdeplassen ved Hestmyrvegen i øst. Fortauet vil også kunne brukes til skole, idrettsanlegg, samt friluftsområdene i Moksheimskogen.

Universell utforming

Det er sikret i bestemmelsene at arealer innendørs og utendørs skal planlegges iht. prinsippene om universell tilgjengelighet. Samtlige innendørs arealer vil være universelt utformet, og utearealene så langt det er praktisk gjennomførbart.

For universelt utformede parkeringsplasser vil deler av eksisterende plasser på eiendom gnr/bnr. 148/1040 tas i bruk. Disse vil da ligge med en avstand på ca. 55 m fra hovedinngangspartiet til ungdomsskolen. Det er ikke satt krav til maksimal avstand i gjeldende teknisk forskrift, og dette må derfor vurderes i hvert enkelt tilfelle. Området er jevnt og flatt, og det vurderes derfor at avstanden er tilfredsstillende i dette tilfellet. Det forutsettes da at dekket blir jevnt utformet, og det bør vurderes å etablere ledelinjer fra UU-parkering frem til hovedinngangspartiet.

Naturmangfold

Det vises til utarbeidet Naturmangfoldrapport, datert 03.06.2021, for vurdering opp mot §§ 8-12 i Naturmangfoldloven.

Det blir konkludert i rapporten at arealene som planlegges utbygd, består av homogen dyrket mark og et riggområde, begge med liten biologisk verdi. En utbygging vil medføre nær totalt tap av arealer, og dermed også betydelig forringelse av planområdets verdi som leveområde for planter og dyr.

Samlet belastning vil imidlertid være avgrenset, siden berørt areal er lite og de registrerte biologisk mangfoldverdiene er beskjedne. Lokalisering av omsøkt tiltak vurderes derfor å være god, vurdert på bakgrunn av biologisk mangfold-interesser.

Gjenværende, ubebygde arealer i planområdet vil få beskjeden størrelse, og vurderes å ikke være store nok til at planområdets funksjon som leveområde, og eventuelt trekkområde, for ulike viltarter kan opprettholdes. Siden dagens verdier for biologisk mangfold i området er svært beskjedne, vil tap av disse arealene likevel ha begrenset negativ konsekvens for biologisk mangfoldverdier. Foreslåtte avbøtende tiltak vil kunne bidra til å redusere skadevirkningene.

Den registrerte fremmedarten rødhyll (kategori SE; svært høy risiko), bør fjernes fra området som planlegges utbygd på en forsvarlig måte som hindrer uønsket spredning. Det vil samtidig være viktig at nye fremmedarter ikke tilføres planområdet i forbindelse med selve byggeprosessen.

Aktuelle avbøtende tiltak for naturmangfold er sikret i bestemmelsene.

Landbruk

Eiendommen er ubebygd, der halvparten av området er midlertidig i bruk som rigg- og anleggsområde. Eiendommen er jorddekt med fulldyrket jord, men brukes ikke til jordbruk i dag. Markvegetasjonen i planområdet er gress, og området har tidligere blitt brukt til grasproduksjon.

Kulturminner, kulturmiljø

Det er ingen kulturminner eller verneverdige gjenstander i området. Dersom man støter på gjenstander i form av kulturminner ved gjennomføring av planen, skal Rogaland fylkeskommune straks varsles og alt arbeid skal stanses inntil vedkommende myndighet har vurdert/dokumentert funnet jf. Lov om kulturminner § 8, 2. ledd.

Teknisk infrastruktur

Overvannshåndtering

Etter utbygging vil store deler av tomten fortsatt ha permeable flater i form av grønne arealer. Økt vannmengde som følger av utbyggingen med en frekvens på 20 år tilsvarer ca. 21 l/s. Mengden utløser ikke behov for ytterligere arealer til vannfordrøynings innenfor planområdet. Vannføring ledes til eksisterende overvannsledning i nord, via nye overvannsledninger. Eksisterende overvannsledning er tilkoblet overvannssystem i tunnel for overvann som går direkte til Karmsundet.

Vann og avløp

Vannforsyning kan kobles til eksisterende vannledning. Vannledningen er plassert under planlagt intern gangveg for enkel tilgang.

Spillvann kobles til eksisterende spillvannsledning. Nye spillvannsledninger til skolen legges under planlagt intern gangveg. Ledningen oppfyller krav til fall/selvrens.

Høyspentkabler

Det er inntil 200 meter til nærmeste trafokiosk fra planområdet. Det er i dag ca. 170 kW ledig effekt på den lavspente stikkledningen som ligger inne på tomten. Dersom effektbehovet blir større enn 500 kVA for den nye skolen, må det etableres ny trafokiosk innenfor planområdet. Det er sikret i planbestemmelsene at det tillates ved behov.

Slokkevann

Planen tilfredsstiller krav til brannvannsdekning.

Avfallshåndtering

Avfallshåndtering samkjøres med eksisterende anlegg til KVH etter tinglyst avtale. Det legges til rette for en mest mulig direkte gangadkomst fra hovedinngangen til søppelpunktet nord for den videregående skolen. Avstand er ca. 90 meter. Det legges til grunn at tømmefrekvensen må økes til to ganger i uken ved sambruk av avfallshåndteringen.

Samordnet areal og transport

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en konsekvensutredning for trafikk. Konsekvensutredningen beskriver at kollektivtilbudet vil bli bedret fra dagens tilbud i Skåredalen, spesielt med gangavstand til Norheim terminal. Det antas derfor at kollektivandelen vil øke. Det er også et stort potensial for at særlig ansatte kan sykle til skolen ved ny plassering.

Ved plassering ved siden av KVH gir dette mulighet for sambruk, som kan redusere antall turer noe. Ungdomsskolen vurderes i henhold til ATP som en B – virksomhet på grunn av at arealutnyttelsen, og fordi elevene kan betraktes som «ansatte» siden de er faste brukere av tilbudet med daglige reiser til målpunktet, tilsvarende en arbeidsplass.

Trafikk

Skolen vil ha kjøreadkomst tilsvarende dagens situasjon, enten fra Norheimsmarka via Norheimvegen i sør, eller fra Norheimsmarka i nordøst.

Sikkerhet

Skolen får bilfritt uteareal. Parkering og renovasjon løses på eksisterende arealer på eiendommen til KVH i nord. Skolen får god infrastruktur til eksisterende gang- og sykkelveger i området. Langs Norheimsvegen bygges nytt fortau i fortsettelse av plan 5096. Ved realisering må det etableres en fotgjengerovergang i tilknytning til bussholdeplassen langs vegen, f.eks. i krysset mellom Norheimsvegen og Dovamyrsvegen.

Gange, sykkel

Planforslaget legger ikke til rette for nye arealer til kollektivtransport, men sikrer trygg adkomst til og fra bussholdeplassen Dovamyrsvegen. Skolen vil få en avstand på ca. 120 m fra hovedinngangen til nærmeste bussholdeplass. Skolen ligger ca. 5 minutters gange fra kollektivholdeplassen på Norheim. Ved etablering av fortau og fotgjengerovergang i Norheimvegen, blir det trygg adkomst fra kollektivholdeplassen til skolen.

Parkering

I henhold til ATP tilrettelegges det med maksimalt 0,5 parkeringsplasser per 100 m² BRA. Prosjektet legger til grunn at minimum 10 % av plassene skal være universelt utformet. Etter en samlet vurdering legger ikke planforslaget opp til parkering på egen tomt. Det legges til rette for sambruk

med KVH, hvor det tillates at parkeringsplassene etableres på dere eiendom ved tinglyst avtale.

Det er krav om minimum 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m². Disse skal i hovedsak plasseres i overbygde sykkelkur på ulike innfallssteder på eiendommen. I tillegg legges det til grunn ytterligere sykkelparkeringsplasser i utvidelse av eksisterende sykkelkur på nabotomten til KVH.

Støyhåndtering

Det er utført støyfaglig utredning som er gitt virkning gjennom henvisning i planbestemmelsene. Det planlegges skjermingstiltak i form av plassering av bygningskroppen og støyskjermer mot Norheimsvegen for å sikre tilfredsstillende støynivå på uteoppholdsarealer. Støyskjermingen gjøres lydabsorberende mot Norheimvegen slik at støynivået ikke øker mot boligbebyggelsen i sør.

Grunnforhold

Ingen kjente forhold som må vurderes.

Annet

Etablering av privat skole opp mot offentlig tilbud

Ved plassering på Norheim er det kort vei til kollektivterminal, som reduserer transportbehov. Plassering ved siden av KVH gir mulighet for sambruk, som reduserer arealbehov.

Elevtallsprognoser for Vormedal ungdomsskole, som er nærskolen til ungdomsskoleelever på fastlandssiden, viste fullt utnyttet elevkapasitet allerede i 2011/2012. Dagens skole er under utbygging, og skal ha kapasitet på 540 elever ved ferdigstillelse. Prognosen viser 450 elever frem mot 2030. Dagens utbygging er et resultat av underkapasitet på skolen.

Ved gjennomføring av forelagte plan vil antall friskoleplasser i regionen reduseres til 180 fra 270. Elevtallsprognosen for Vormedal ungdomsskole viser at det vil bli økende ledig kapasitet frem mot 2030. Etablering av en privatskole i nærområdet til Vormedal ungdomsskole vil kunne forsterke denne effekten ytterligere.

Areal til uteopphold og lek per elev

Planforslaget, slik det foreligger, vil ha et samlet uteoppholdsareal på 4400 kvm. Dette gir, ved 180 elever, 24,4 kvm per elev. I planbestemmelsene er dette rundet til at det for hver elev skal være minst 23 kvm uteareal. Anbefalingen ligger på 30 kvm per elev, og minimum 20 kvm, dersom det kan sikres særs gode kvaliteter ved arealet. Det er lagt vekt på at uteoppholdsarealene skal ha varierte tilbud for lek og aktivitet og stillesoner. Utomhusplan vedlagt planforslaget er gjort retningsgivende for endelig utforming av utearealene gjennom planbestemmelsene. Det er tildelt 180 plasser, men det betyr ikke at kommunen er nødt til å godkjenne skolen for 180 elever. Dersom kommunen ikke er fornøyd med den endelige utformingen og innholdet i skolegården, kan kommunen i henhold til folkehelseloven heller sette et lavere elevtall.

Samlet vurdering

Plassering av ungdomsskolen på Norheim er ingen dårlig plassering for en ungdomsskole. Det er kort vei til kollektivknutepunkt, gåavstand til sosial infrastruktur som idrettssenter, kjøpesenter og

friluftsområder, teknisk infrastruktur som vei, vann, avløp og gang- og sykkelvegnett er etablert i området. Skolen kan ha sambruk med allerede etablert videregående skole på nabotomten og slik spare arealer, og uteområder kan brukes av allmennheten etter skoletid.

Skolen tilrettelegges med høy kvalitet på uteområder siden den ikke når anbefalingen på 30m² per elev. Den er over minimumskravet på 20m² uteopphold per elev. Alle arealene har god solinnstråling og er skjermet for støy fra biltrafikken.

Etablering av skolen vil føre til at 3 av boligene som er planlagt nord for skolen, i plan 5096, vil bli skyggelagt kl. 18.00 ved vårjevndøgn. Dette anses som uheldig, men innenfor kommunens anbefaling siden boligene fortsatt har minimum 5 timer sol iht. kommunal norm (sammenhengende fra kl. 12-18).

Arbeidet med områderegeringsplan for Norheim er igangsatt og varslet oppstart om. Det er fortsatt en tidlig fase i det planarbeidet. Det har derfor hatt liten innvirkning på forelagte planforslag.

Rådmannen sin konklusjon

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 merknadsvurderingen av de enkelte uttalelsene.

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 03.05.22, godkjennes.

Vedlegg:

Plankart 5110 03.05.22

Planbestemmelser

VA-rammeplan datert 01.09.21

Støyutredning datert 21.04.21

Inspirasjoner utomhus datert 21.09.21

Oversiktskart Norheim

Planbeskrivelse

Illustrasjonsplan datert 21.09.21

Terrengsnitt datert 21.09.21

Perspektiver datert 21.09.21

Skisse til teknisk plan datert 22.09.21

Naturmangfoldrapport datert 03.06.21

Sol- og skyggediagram datert 21.09.21

ROS-analyse datert 21.09.21

Konsekvensutredning trafikk datert 15.06.21

Merknadsskjema oppstart datert 24.09.21

Merknad Haugesund kommune datert 15.01.21

Tilsva Haugesund kommune datert 08.09.21

Merknad Kristen videregående skole Haugalandet AS datert 29.01.21

Merknad NVE datert 15.01.21

Merknad Rogaland Fylkeskommune datert 26.01.21

Merknad Statens Vegvesen datert 25.01.21
Merknad Statsforvalteren i Rogaland datert 22.01.21
Merknad Statsforvalteren i Vestfold og Telemark datert 25.01.21
Merknad Stavanger Bispedømme datert 11.01.21
Merknad Joakim Ramsen datert 05.01.21
Merknad Karmøy Kirkelige Fellesskap datert 26.01.21
Merknad FAU Danielsen datert 27.01.21
Merknadsvurdering off. ettersyn
Uttalelse fra NVE
Uttalelse fra Haugesund kommune
Uttalelse fra Statsforvalteren i Rogaland
Uttalelse til offentlig ettersyn fra Fylkesrådmannen
Merknad fra FAU v/ Danielsen ungdomsskole Haugesund
Uttalelse fra Direktoratet for mineralforvaltning
Merknader fra Jan Egil og Astrid Vik
Uttalelse fra Kristen videregående skole Haugalandet AS
Merknad fra Statens vegvesen
Merknadsskjema off. ettersyn fra forslagstiller

**Saksbehandler:** Jarle Stunes**Kommunedirektør/rådmann:** Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
054/22	Hovedutvalg teknisk og miljø	03.05.2022
047/22	Kommunestyret	09.05.2022

Plan 4084 - sluttbehandling plansak - Visnes Havn

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for Visnes Havn med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 03.05.22), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Saksutredning

Sammendrag

SAKSFRAMSTILLING

Visnes Havn AS har utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan 4084 for Visnes Havn. Planområdet ligger i enden av Visnesvegen, vest for båthavnen og sør for Fransehagen. Sør for planområdet ligger Haugesund Lufthavn, Karmøy. Det er ca. 750 meter mellom planforslaget og administrasjonsbygningen på flyplassen. Ca. 430 meter av dette er over sjø.

Bakgrunn for planarbeidet er et ønske om å tilrettelegge for et maritimt miljø ved siden av eksisterende båthavn ved Neset i Visnes. Det skal legges til rette for oppføring av småbåthavn, sjøboder, lager, fritidsboliger og bygg for fritids- og turistformål. Området skal være åpent for allmenheten, og det vil bli lagt vekt på at området oppleves som innbydende. Det er satt av gjesteplasser både til bil og båt. I tillegg er det satt av areal til parkanlegg samt lokaler som kan inneholde spiseri/bevertning og eventuelle lokaler til kurs og konferanse.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 29,5 da.

Areal for bebyggelse er samlet ca. 5,5 da, størstedelen disponeres til fritids- og turistformål samt naust og uthus. I tillegg er det avsatt 600 m² til fritidsbebyggelse. Ellers er det avsatt ca. 10 da til småbåthavn og ferdselsområde på sjø. De øvrige arealene disponeres til samferdselsanlegg og

grønnstruktur.

Totalt planlegges det for rundt 25-30 enheter i første rekke langs sjøen. I bakre del er det plass til omlag 20 enheter. Det endelige antallet enheter som vil bli bygget, vil variere etter arealbehov, men det er grunn til å anta at det endelige tallet vil lande på omlag totalt 40 enheter i form av sjøboder, lager og fritidsboliger.

Planområdet omfatter også knapt 5 da til gartneri, et formål som er en videreføring av gjeldende plan 448. Dette er inkludert i det foreliggende planforslaget fordi det er regulert en annen atkomstvei i plan 448, enn den som er opparbeidet. Regulert atkomstvei i plan 448 tas ut og legges i vest hvor den går i dag, og opp til eksisterende kryss på gartneritomta.

Beskrivelse av de eksisterende forhold og planens hovedtema:

Planforslaget omfatter arealer som ligger innenfor reguleringsplan 448, godkjent 31.10.06. I gjeldende plan er området regulert til privat småbåthavn, naust/sjøhus og klubbhus. Plan 448 har aldri blitt gjennomført. Det er i den gjeldende planen krav om bebyggelsesplan (detaljreguleringsplan).

Planområdet i det foreliggende planforslaget består av fyllmasse mellom kote 2,0 – 3,0. Oppføring av naust med direkte tilgang til sjøen er svært utfordrende å få til uten større endringer i fyllmassen og området for øvrig. Videre gjør dette ferdsel til fots langs sjøen tilnærmet umulig. Området fremstår i dag derfor som en flat fylling uten større verdier.

Planområdet skal tilrettelegges med leke- og uteoppholdsareal, kaipromenade, badeplass og gjestebrygge som skal være åpne for allmennheten. Småbåthavnen skal ha 25 båtplasser i utriggere fra kaien, samt en flytebrygge med 15 – 20 båtplasser.

Konsekvensutredning:

Siden planforslaget er i strid med overordnet plan når det gjelder etablering av fritidsboliger, er det utarbeidet en begrenset konsekvensutredning for følgene av planforslaget. Det vil si at det er en konsekvensutredning uten planprogram. Temaene for konsekvensutredning var naturmangfold og strandsoneforvaltning – statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø. Det vises i denne sammenheng til planbeskrivelsens kapittel 7.

Støyforhold:

Planområdet ligger i nærheten av Haugesund Lufthavn Karmøy. Det er derfor gjort en støyanalyse. Planområdet ligger i nedre del av gul sone. Støyanalysen konkluderer med at det for utendørs støy ikke vil være hensiktsmessig med støyreducerende tiltak basert på at området er i nedre del av støysonen sett i sammenheng med trafikkmønsteret. For innendørs støyforhold konkluderer analysen med at innendørs støynivå overholdes med normal byggestandard etter TEK.

Overordnede planer:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til naust og småbåthavn. Planforslaget er i strid med kommuneplanens arealdel fordi den legger opp til utbygging av fritidsboliger. Rådmannen har vurdert det slik at planområdet ligger på et sted som er egnet for fritidsboliger. Vei, vann- og avløpsnett er etablert i området, og det er tilstrekkelig brannvannskapasitet.

Visnesområdet har etablerte tilbud som planforslaget kan bli en del av, og hele området kan videreutvikles med mål om at det skal bli et ettertraktet sted å besøke. Rådmannen har vurdert om området er egnet til videre utvikling, og om det kan bidra til å gjøre området som helhet mer ettertraktet. Dette er vurdert mot de konsekvensene en utbygging vil ha. Rådmannens konklusjon er at utbygging kan anbefales, og at det også kan anbefales å etablere et mindre antall fritidsboliger i dette området.

Regional plan for areal og transport på Haugalandet (ATP) har blant annet som mål å styrke by-, tettsteds-, og grendesentre i hele regionen. Visnes er en del av Avaldsnes som er definert som et tettstedssenter, og er innenfor det som er definert som «bynære områder». ATP konkretiserer ikke fritidsboliger, sjøhus eller naust i noen av retningslinjene. En kan ikke se at planforslaget vil komme i konflikt med ATP.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen tydeliggjør nasjonal arealpolitikk i 100- metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. § 1–8 i plan- og bygningsloven. Det skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Foreliggende plan legger særlig vekt på å skape et helhetlig, maritimt miljø med gode tilbud for både tilfeldig besøkende, fastboende i området og de som har båt plass/naust/fritidsbolig i planområdet.

Tilgrensende reguleringsplaner:

Planforslaget grenser til reguleringsplan 448, reguleringsplan for Visnes – sør for Grønevik, vedtatt 31.10.06.

Teknisk plan - vann- og avløp:

Vann: tilkobling til vannledning i Visnesvegen.

Avløp: ledes til 200 mm PVC spillvannsledning i Visnesvegen. Det må anlegges privat pumpestasjon og slamavskiller.

Overvann og flomvann: ledes til sjø.

Brannvann: Det er over 20 l/s tilgjengelig slukkevann i området. En må ha en ny kum inne i planområdet.

Adkomstarealene mellom de framtidige byggeområdene er vist til friområde. Dette for å synliggjøre at det er åpnet for allmenn ferdsel. I første rekke er adkomstarealene for gående og syklende som skal ta seg frem mellom bygningene, men det vil også være mulig å nytte arealene til vareleveranse. I plankartet er det vist felles parkeringsplasser på områdene P1 – 3. Det er estimert at planforslaget totalt vil generere en såpass liten trafikk som ca. 20 ÅDT.

Planens konsekvenser for barn og unge:

Planen legger opp til utbygging av arealer som i dag er ubebygde og som kan være arena for fri lek. Det synes imidlertid ikke som om arealene er i jevnlig bruk til dette formålet. Etter utbygging vil området bli utbygd med badeplass, leke- og uteoppholdsareal, bygninger for fritids- og turistformål og et mindre antall fritidsboliger.

Planens konsekvenser for naturmangfoldet:

I sjø:

Det er modellert ålegrasforekomster i sjø i planområdet. Ålegrasenger har høy primærfunksjon, det vil si at de lagrer karbon, hindrer erosjon og har stor betydning som oppvekstområde for yngel og næringsområde for fisk og skalldyr. Det er foretatt undersøkelser langs sjøkanten i feltundersøkelser, samt tatt fly- og dronefoto fra vekstsesongen. Det er ikke gjort noen observasjoner av ålegras innenfor området. Det knyttes en liten usikkerhet til om det finnes forekomster på dypere vann, men det er satt som et rekkefølgekrav i henhold til føre – var – prinsippet at disse områdene undersøkes før det gis igangsettingstillatelse. Siden ålegras er en grasart, visner det vinterstid og undersøkelser må foregå i vekstsesongen.

På land:

Det er ikke forekomster på land som krever spesielle hensyn.

Planens innhold i et folkehelseperspektiv

I umiddelbar nærhet til planområdet finnes turstier, strand, fotballbane, volleyballbane, basketballbane og skatepark. Ut over idrettstilbud er det 2 – 300 meter til de gamle gruvene, gruvemuseet og Franhagen. Søndager er det åpen kafe ved museet, et populært tilbud i området. Det er aktive velforeninger og interesseorganisasjoner i området.

Det er kort vei (ca. 200 meter) til busstopp, med avganger på hverdager, 2 ganger til Kopervik og 4 ganger til Avaldsnes. Fra Avaldsnes er der videre forbindelser sørover og nordover.

Visnes har mange fine små veier til sykkelturer. Visnesvegen er derimot ikke tilrettelagt for gange- eller sykkelbruk fra krysset Visnesvegen – Buvikvegen.

Det vises forøvrig til den vedlagte planbeskrivelsen.

Saksbehandling:

Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid er gjort i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningslovens §. 12-8. Frist for merknader var satt til 18.12.18.

Det er innkommet 10 merknader til oppstart av planarbeidet.

1.	Karmsund Havn IKS	-	12.11.18
2.	Direktoratet for mineralforvaltning	-	13.11.18
3.	Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen	-	14.11.18
4.	Avinor AS	-	22.11.18
5.	Statens vegvesen, Region vest	-	04.12.18
6.	Kommuneantikvaren, Karmøy kommune	-	05.12.18
7.	Fylkesmannen i Rogaland	-	11.12.18
8.	Rogaland fylkeskommune, kulturavdelingen	-	14.12.18
9.	Fiskeridirektoratet	-	18.12.18
10.	Kystverket, Vest	-	20.12.18

Innkomne merknader med vesentlige kommentarer til planoppstart, er vedlagt.

Ovennevnte forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 09.04.19 - sak 46/19 - og følgende vedtak ble fattet:

Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangsbehandling at forslag til detaljreguleringsplan 4084 for Visnes Havn - 79/188, datert 09.04.19, legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn med frist for merknader satt til 06.06.19.

Det er innkommet følgende uttalelser og merknader til planforslaget:

A. Uttalelser:

1.	Rogaland Fylkeskommune, regionalplanavdelingen	19.06.19
2.	Fylkesmannens miljøvernabdeling	06.06.19
3.	Statens vegvesen, region vest	23.05.19
4.	Karmsund Havn	07.06.19
5.	Mattilsynet	30.04.19
6.	Direktoratet for mineralforvaltning	08.05.19
7.	Avinor	15.05.19
8.	Fiskeridirektoratet	05.06.19

Sammendrag av uttalelser som inneholder anmerkninger til reguleringsforslaget er, sammen med

den administrative vurdering, vedlagt.

I fylkesmannens uttalelse datert 06.06.19, ble det fremmet **innsigelse** mot planforslaget. Hovedbegrunnelsen for innsigelsen var hensynet til å bevare strandsonen som tilgjengelig for allmennheten, og ikke legge til rette for en mulig privatisering gjennom om å tillate etablering av fritidsbebyggelse i området.

Dette ble innledningen på prosess mellom Karmøy kommune, fylkesmannen/statsforvalter og tiltakshaver med sikte på å komme fram til en omforent løsning på arealdisponeringen innenfor planområdet. Oppsummert har prosessen vært følgende:

Karmøy kommune til fylkesmannen	09.09.19
Fylkesmannen til Karmøy kommune	24.01.20
26.02.20 ble det avholdt administrativt drøftingsmøte mellom Fylkesmannen og Karmøy kommune	
Referat fra administrativt drøftingsmøte	27.02.20
Karmøy kommune til fylkesmannen. Oppfølging av drøftingsmøte.	26.11.20
Statsforvalteren til Karmøy kommune. Svar på brev datert 26.11.21	18.01.21
12.03. 21 ble det avholdt en felles befarings i planområdet mellom Statsforvalteren og Karmøy kommune.	
Statsforvalteren til Karmøy kommune. Oppfølging etter befarings	23.03.21
19.06.21 ble det avholdt administrativt drøftingsmøte mellom Statsforvalteren og Karmøy. Karmøy kommune presenterte forslag til endringer i planforslaget som svar på statsforvalterens oppfølging etter befaringsen.	
Statsforvalteren til Karmøy kommune. Tilbakemelding på utkast presentert i drøftingsmøte	23.06.21
På bakgrunn statsforvalterens uttalelse 23.06, sendte tiltakshaver 25.09.21 inn et revidert planforslag. Kommunen gav tilbakemelding på forslaget, noe som resulterte i at tiltakshaver korrigerer sitt planforslag i form av en ny versjon innsendt 09.12.21.	
Karmøy kommune til statsforvalteren. Oppfølging av brev 23.06.21 gjennom oversendelse av revidert planforslag	25.01.22
Statsforvalteren til Karmøy kommune. Innsigelsen til planforslaget trekkes dersom planforslaget endres som foreslått.	11.03.22

Korrespondanse og møtetreferater er vedlagt.

Rådmannens kommentar:

Planforslaget som nå foreligger kan egengodkjennes av kommunen. Som det fremgår startet planprosessen i 2018, og planforslaget kan nå, nesten tre og et halvt år seinere, godkjennes. Sammenlignet med det opprinnelige forslaget, er arealet til fritidsboliger sterkt redusert. Dette for å ta hensyn til det som statsforvalteren oppfatter som attraktive strandarealer som det er et nasjonalt mål ikke på noen måte å privatisere.

Andre som ser de samme områdene på Visnes ser utplanerte slaggområder som ikke på noen måte innbyr allmennheten til friluftaktivitet og bruk. En fornuftig og balansert utbygging vil derimot kunne være et økonomisk grunnlag for en videreutvikling av området, noe som også kan komme

allmennheten til gode.

Etter den dialogen som er gjennomført mellom kommune, statsforvalter og tiltakshaver, har man kommet fram til en løsning på arealbruken som gir grunnlag for å kunne egengodkjenne en reguleringsplan for området. Rådmannen må bare konstatere at den endelige planen er vesentlig endret sammenlignet med den planen som hovedutvalg teknisk og miljø gav sin tilslutning til i 2018.

For tiltakshaver og kommunen har det overordnede målet vært å komme fram til en løsning som kan gi grunnlag for en videreutvikling av Visnesområdet sett i en større sammenheng. Dette området har allerede funksjoner som er attraktive for mange grupper. Den foreliggende planen vil under alle omstendigheter være et bidrag til utviklingen av den samlede attraktiviteten. Så får man heller akseptere at det statsforvalteren oppfatter som ufravikelig nasjonal politikk, legger noen begrensninger på hvilke funksjoner som kan etableres, og i tillegg legger noen begrensninger på det lokale sjølstyret.

På bakgrunn av det som er sagt over, og på bakgrunn av gjennomført dialog og planprosess, vil rådmannen anbefale at forslag til reguleringsplan for Visnes Havn, godkjennes.

SAMMENDRAG AV INNKOMNE UTTALELSER OG MERKNADER SOM INNEHOLDER ANMERKNINGER TIL PLANEN SAMT ADMINISTRATIV VURDERING

Alle uttalelser og merknader som inneholder anmerkninger til det foreliggende planforslag, er vedlagt. Sammenraget gjengir hovedinnholdet knyttet til de forhold som angår reguleringsplanen. Det fullstendige innholdet i uttalelsen eller merknaden framgår av vedleggene.

Etter varsel om oppstart av reguleringsarbeid

1. Karmsund Havn 12.11.18:

Det opplyses fra Karmsund Havn at planarbeidet må hensynta Havne – og farvannslovens bestemmelser. Videre er det også viktig at ikke noe ifm utbyggingen kommer i konflikt med fremkommeligheten i farleden.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller vurderer det slik at utbyggingen i den omsøkte planen ikke vil komme i konflikt med fremkommeligheten i farvannet da eiendommen ligger innerst i en bukt. Det er også sikret ferdselsareal, og det vises i den anledning til plankartet.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

2. Direktoratet for mineralforvaltning 13.11.18:

DMF kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak. DMF har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for Visnes Havn i Karmøy kommune.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller har ingen kommentar

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

3. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen 14.11.18:

Deler av planområdet er i gjeldende kommuneplan avsatt til LNF formål. En eventuell omdisponering av LNF formålet er ofte konfliktfullt, og bør som hovedregel kun tillates gjennom en

kommuneplanprosess.

Deler av planområdet er i gjeldende kommuneplan avsatt til friområde. En endring av dette formålet vil fra et regionalt perspektiv være konfliktfullt fordi det reduserer allmennhetens friluftslivstilbud. Vi vil også påpeke at endringen fra naustområde til fritidsbebyggelse og sjøboder, innebærer en annen type privatisering av Visnes havn enn det formålet i kommuneplanen legger opp til (naust).

Planområdet er innenfor 500m buffersone fra det statlig sikra friluftslivsområdet «Visnes og holmane utanfor», som innebærer et spesielt ansvar for å sikre frilufts- og naturopplevelseskvalitetene på stedet. Videre planarbeid bør ta hensyn til friluftsliv og rekreasjonsmulighet for allmennheten, herunder både vise hvordan det ivaretas og eventuelle avbøtende tiltak.

Det videre planarbeidet bør også vektlegge tilgjengelighet (universell utforming), barn og unges interesser, medvirkning og folkehelse. Det vil bli sendt eget brev fra Rogaland fylkeskommune, kulturseksjonen.

Forslagstillers vurdering:

Gjeldende områderegulering viser områdene til friområde. Dette er i stor grad videreført, med noen mindre justeringer. Største endringen er at friområdet i sørøst er flyttet til badeområde for å unngå inngrep i det som er å anse som mest naturlig langs strandlinjen. Samlet sett er det mer friområde/grøntareal i nytt planforslag enn hva som framgår av gjeldende områderegulering.

Det er lagt stor vekt på tilgang til strandsonen der alle gangveger, veger, uteareal osv. er sikret åpent for allmenheten. Videre er det sikret parkeringsplasser for både bil og båt for allmenheten.

I forhold til det statlig sikra friområdet i nord, ref utsnitt til høyre. Så kan ikke forslagstiller at området kommer i konflikt med avbøtende tiltak som forslagstiller har foreslått. Planforslaget innebærer at allmenheten vil ha tilgang til planområdet med både båt, bil og gange. Planforslaget innebærer en betydelig oppgradering av tilkomstmulighetene i området. Slik området fremstår i dag har det lite verdier for bruk som friluftsområde.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Kommunalsjef teknisk vil først påpeke at planforslaget ikke er i berøring med det statlig sikra friluftsområdet, og at dersom det finnes informasjon om hva buffersonen innebærer er den godt gjemt. Det har ikke lyktes kommunalsjef teknisk å finne ut hva buffersonen faktisk betyr eller hvordan den skal forstås, hverken i FINK, miljøstatus.no eller på Miljødirektoratet sine hjemmesider. Faktisk er den ikke engang nevnt på disse stedene. Det er ingen link til forvaltningsplaner eller lignende knyttet til dette sikrede friluftsområdet på Temakart Rogaland.

På side 42 i t – 1534 er det nevnt at 13,6 prosent av de statlig sikrede friluftsområdene ligger innenfor Statistisk sentralbyrå sin tettstedsavgrensing for Norge med en buffer på 500 meter. Det er tvilsomt at det er dette som er ment med buffersonen. At det ikke finnes informasjon om hvor denne buffersonen kommer fra eller hva hensikten med den er, gjør det vanskelig å forvalte den. Det kan ikke være for å hindre utvikling inntil statlig sikrede friluftsområder, siden mange av disse ligger i eller ved siden av byområder. Dersom det er spesielle hensyn knyttet til de ulike friluftsområdene, bør dette fremgå av informasjon som er lett tilgjengelig.

Planområdet ligger ikke i det samme visuelle landskapsbildet som det statlig sikrede friluftsområdet, siden Svinøy og Fransehagen ligger mellom dem. Dersom konflikten er at planforslaget kan føre til større bruk av friluftsområdet, vil kommunalsjef teknisk påpeke at det er det som er meningen med friluftsområdene. De er der for å bli brukt. Dersom konflikten er at bruken kan føre til forurensing av området, så er det en fare i alle friluftsområder. En må da vurdere om det vil være behov for å øke tilretteleggingen i området med for eksempel søppelbøtter og tilrettelagte rasteplasser.

Dersom fylkeskommunen er av den oppfatning at fordi planområdet ligger i nærheten av et friluftsområde, så er det automatisk like ettertraktet, er dette feil. Området er en utfylling med rester etter gammel bebyggelse, et variert utvalg søppel fra sjøen og en lite tiltalende strandlinje fordi det er en steinfylling. I øst ligger en eksisterende båthavn, volleyballbane, skatebane, basketballbane og ymse anna, og det er her aktiviteten i det umiddelbare nærområdet er fokusert. Å få en utvidet båthavn, et ryddig miljø og utvidet tilbud i tillegg til det som allerede er på plass, vil kunne øke attraktiviteten til området som helhet.

9. Avinor 22.11.18

Ifølge Avinors uttalelse ligger planområdet så lavt i terrenget i forhold til flyplassen at det med planens innhold ikke vil komme i konflikt med flytrafikken.

Det må i planbestemmelsene legges inn maksimal tillatt byggehøyde for hvert av utbyggingsformålene.

BRA-krav er gitt av flynavigasjonsanlegget LOC13 med 46,3 moh for hele planområdet. Vedrørende fritidsbåter i havn i planområdet og under seiling i leden frem til planområdet, tror Avinor ikke blir noe problem med hensyn til BRA-krav.

Det vises også til krav om utarbeidelse av støyrapport

Utarbeidet støyrapport understreker at planområdet ligger i utkanten av støysonen og at det er uproblematisk å sette opp fritidsbebyggelse, sjøhus og naust.

Avinor bemerker at det innenfor gul flystøysonen sjelden vil være mulig å overholde kravene til utendørs støy i henhold til grenseverdiene i tabell 3 i retningslinjen da det er vanskelig å skjerme uteområder for støy som kommer ovenfra.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller har fått utarbeidet støyrapport og viser til denne. For øvrig er det satt inn maks kotehøyde for planområdet på henholdsvis 8 og 11. Bestemmelsen til Avinor er også innarbeidet.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

5. Statens vegvesen 04.12.18:

Statens vegvesen kan ikke se at planarbeidet vil medføre vesentlige endringer i trafikkforholdene på overordnet vegnett sammenlignet med gjeldende plangrunnlag. Vi har ingen merknader til planarbeidet.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller har ingen kommentar

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

6. Kommuneantikvaren i Karmøy kommune 05.12.18

Plangrensen går fra den gamle utskipingskaiaen og mot området som skal bebygges. Utskipingskaiaen er regulert til bevaring og er av høy kulturhistorisk verdi. Tiltak som skal utføres i dette området må ikke forringe disse verdiene. Vi tolker at dette skal fange opp en oppgradering av vegen. Tiltak i dette området avklares med kommuneantikvar.

Innenfor planområdet ligger få/ingen kulturminner som er av verdi for Visnesområdet. Tidligere stod både arbeiderboliger og skolebygg i dette området. Det ligger noen rester etter andre verdenskrig her. Fundament etter det som antakelig var utedo, samt en steinsatt kai. I kartlegging av kulturhistoriske verdier på Visnes som nylig er gjennomført er ingenting i dette området fremhevet som særlig viktig.

Vi oppfordrer til at bebyggelsen utformes med volum, materialbruk og fargesetting som tar opp i seg tradisjonene i området. Saltak, ulikt volum på bygningskroppene, trekledning, tegl, skifer, rødt og oker er elementer som tradisjonelt har vært i bruk. Dette betyr ikke at vi mener at bebyggelsen bør utformes som det gamle, men at elementene kan benyttes i et moderne uttrykk.

Området som skal bebygges er ikke særlig synlig fra det øvrige Visnesområdet som er mye brukt som rekreasjonsområde. Det vil være viktig at bebyggelsen ikke blir så høy at det påvirker opplevelsen av området for øvrig.

Forslagstillers vurdering:

Plangrensen går helt i nord til utskipingskaiaen. Det er for i tilfellet dette området behøvde å tas med i

reguleringsplanen. Området er likevel i gjeldende reguleringsplan ivaretatt tilfredsstillende. Det er innarbeidet i bestemmelsene at bebyggelsen skal ha mønt tak og kles i jordfarger. For øvrig skal bebyggelsen tas utgangspunkt i det tradisjonelle sjøhusmiljøet, med preg av moderne elementer. Bebyggelsen skal ha variert volum og taktype, men gjennomgående rød tråd.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

7. Fylkesmannen i Rogaland 11.12.18:

Fylkesmannen er i utgangspunktet positive til videreutvikling av eksisterende maritimt miljø, men er negative til fritidsboliger og sjøhus/fritidsboliger i 100-metersbeltet som hindrer fri ferdsel og allemannsretten i strandsonen.

I de statlige retningslinjene står det: «Det skal være en svært restriktiv holdning til nye fritidsboliger og vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsboliger.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller vurderer det slik at det omsøkte planområdet er svært godt tilrettelagt for bebyggelse i kombinasjon av sjøbod, fritidsboliger og lager. Da mesteparten av planområdet er kunstig utfyllt med steinmasser som gjør området dårlig fremkommelig langs strandlinjen og at området ser lite tiltalende ut, mener forslagstiller at området blir langt mer tilgjengelig for allemannsretten. Forslagstiller har sikret at alle uteområder, herunder kaipromenade, gangveger, kjøreveger, badeområde, uteoppholdsareal m.m er åpnet for allmenheten. Videre er det også sikret allmenne parkeringsplasser for bil og båt som skal skiltes tydelig. Området skal være en del av det maritime miljøet og skal utvikles på en slik måte at allemannsretten ivaretas på en best mulig måte.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

10. Rogaland fylkeskommune, kulturavdelinga 14.12.18:

Vi kan ikke se at det omsøkte tiltaket vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner. Vi anser heller ikke potensialet for funn som stort all den tid planområdet bare ligger noen meter over havet.

Fylkesrådmann har på denne bakgrunn ingen merknader til det varsle planområdet. Det skal allikevel forsøkes å unngå inngrep som kan føre til skade på kulturlandskapstrekk som steingarder, eldre veier/stier, bakkemurer, tufter m.m. Inngripende i terrenget bør også være så små som mulig. Selv om det pr. i dag ikke er kjent automatisk freda kulturminne i planområdet skal det ved eventuelle funn varsles Rogaland Fylkeskommune.

Vedrørende kulturminne i sjø har ikke Stavanger Maritime Museum merknader til den omsøkte planen da de ikke kjenner til skipsfunn eller andre automatisk freda kulturminne.

Forslagstillers vurdering:

Det er innarbeidet i planbestemmelsene at evt. Funn av fornminner at arbeidet skal stanses og Rogaland fylkeskommune skal straks varsles. For sjø gjelder Stavanger sjøfartsmuseum.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

11. Fiskeridirektoratet 18.12.18:

Fiskeridirektoratet kan ikke se at planen vil ha nevneverdige innvirkninger fra deres ståsted, men ser helst at mudring og utfylling unngås.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller har behov for mindre utfylling for å rette av kailinjen noe. Der hvor utfylling er påkrevd er det veldig grunt og det er svært lite liv i dette området. Videre er planlagt å fylle ut med sand i den en liten vik i den vestlige delen av eiendommen. Utfylling vil skje etter nærmere søknad i forbindelse med utbygging.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

12. Kystverket 20.12.18:

Ved planlegging i sjø må det tas hensyn til sjøvertsferdsel, og det er derfor viktig at det ikke planlegges tiltak/ aktiviteter som kan komme i konflikt med fremkommeligheten i farvannet. De tiltak som planlegges etablert må dimensjoneres slik at de kan motstå påregnelig drag og bølgeslag i området. Det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet. Kystverket vil be om at planforslaget oversendes for uttale når dette foreligger.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller mener at planforslaget ikke kommer i konflikt med fremkommeligheten i farvannet da tomten ligger innerst i Visnesbukta og ligger i le for det meste av vær og vind. Det vises til at det er etablert småbåthavn på naboeiendommen i øst der flytebrygger og båter ligger trygt hele året. Tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndigheten er innarbeidet i planbestemmelsene

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

Innkommne uttalelser etter 1.gangsbehandling. Bare uttalelser som inneholder merknader til planforslaget er kommentert. Uttalelsene i sin helhet framgår av vedlegg.

1. Fiskeridirektoratet 06.06.19

Fiskeridirektoratet region Sør gjentar sine synspunkter etter varsel om oppstart, og påpeker at dersom man skal sikre seg at marint biologisk mangfold i minst mulig grad skal berøres negativt, må man i størst mulig grad unngå sprenging, mudring og fylling i produktive områder i sjø, slik det ofte er i grunne sjøområder nært land. Dette er områder som egner seg godt for viktige og verdsette naturtyper som for eksempel ålegrasenger.

Man må sikre avbøtende tiltak i form av bestemmelser om håndtering av utslipp og avfall ifm båthavnvirksomheten, slik at risiko for miljøskadelige stoffer minimeres. For å unngå negative konsekvenser i størst mulig grad for den marine biologien, bør mer inngripende tiltak, som mudring og utfylling i sjø, dersom de finnes nødvendige, foregå i vinterhalvåret når livet i sjøen er mest i ro.

Kommentar:

Fiskeridirektoratets anbefalinger er ivarettatt gjennom innholdet i reguleringsbestemmelsene

2. Fylkesmannen i Rogaland 12.06.19

- Fylkesmannen er positiv til videreutvikling av eksisterende maritimt miljø, men er negativ til fritidsboliger og lager som kan benyttes til opphold. Å legge inn fritidsboliger her er i strid med overordna plan.
- Fylkesmannen ser det som konfliktfylt med fritidsboliger i strandsonen i det aktuelle området, særlig ut fra hensynet til allmenn ferdsel.
- Det er foreslått et nytt båtanlegg i en større, men relativt grunn bukt med særlige natur- og friluftsinnteresser. Det er også lagt opp til en badeplass mellom småbåthavnene. Tilkomst til

- badeplassen må skje gjennom et høyt utnyttet bebygd område av privat karakter.
- Strandsonen i området er også verdifull for barn og unge. Det kombinerte bygge- og anleggsformålet er i stor grad lagt i uberørt område nederst mot sjøen, med et kaianlegg med en bredde på 3,5 meter som skiller tiltakene. Dette er i vesentlig konflikt med føringer i statlige planretningslinjer om differensiert strandsoneforvaltning.
- Planforslaget åpner opp for en bebyggelse som samlet fremstår som en sammenhengende barriere mot strandsonen, i vesentlig konflikt både med viktige ferdsels- og landskapsinteresser i området.
- Når det gjelder utformingen av fritidsboliger og lager, går det fram av forslag til planbestemmelse § 11 at bebyggelsen ikke skal overstige kote 11, sjøboder kan ikke overstige kote 8 og gulvhøyden kan ikke ligge lavere enn 2,5 moh. Vanlig mønehøyde er satt til 5,0 – 5,5 m. Den foreslåtte byggehøyden medfører et avvik fra det som normalt anses som vanlig byggehøyde for fritidsboliger i strandsonen. Bygninger med en høyde som foreslått vil bidra til at fritidsboligene fremstår som dominerende, noe som skjerper konflikten med landskapsinteressene.
- Konklusjon: Med bakgrunn i merknadene ovenfor, vurderer fylkesmannen planforslaget til å være i vesentlig konflikt med overordna plan, strandsonevernet, herunder friluftss- og landskapsinteressene i området. Planforslaget må også justeres med bakgrunn i samfunnssikkerhetssyn. Fylkesmannen fremmer derfor innsigelse til gjeldende planforslag.

Kommentar:

Den foreliggende uttalelsen med innsigelsen, var innledningen på en lengre dialog mellom fylkesmann/statsforvalter, kommunen og tiltakshaver. Som det framgår av den vedlagte korrespondansen og møtereferater, har prosessen både dreid seg om de store linjer i reguleringsforslaget og mer detaljerte spørsmål.

En kort oppsummering vil etter rådmannens vurdering være at mulighetene for å bygge fritidsboliger er stekt redusert etter denne prosessen, men at det fremdeles er et grunnlag for å utvikle sjørelaterte funksjoner som vil være verdifulle for allmennheten og som også har et kommersielt potensial.

Rådmannens konklusjon er at nå, etter en relativt omfattende prosess, har en kommet fram til et planforslag som er akseptert av statsforvalter, kommune og tiltakshaver. Det er bare å håpe at planene kan realiseres slik at en kan tilføre aktivitet og verdier til et område som har et uforløst potensial slik det ligger i dag.

3. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen 10.06.19

- Karmøy kommune er i kategori 2 etter statlige retningslinje for differensiert strandsoneforvaltning. I disse områdene er det viktig å sikre god tilgang til strandsonen. Det skal også legges vekt på å søke løsninger som kan bedre eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen. Etter fylkesrådmannen sin vurdering, kan det være lite tvil om at fritidsboliger tett inntil sjøkanten er mer privatiserende enn naust, særlig gjelder dette når avstand fra bygge- og anleggsformålet og sjøkant bare 3,5 meter brygge/kaipromenade.
- Fylkesrådmannen mener også at badeplassen er plassert på en slik måte, mellom to delfelt for bygge- og anleggsformål og inneklemmt mellom to småbåthavner, at den lett kan oppfattes som privat og ikke offentlig. Tilkomst til badeområdet må også skje gjennom et høyt utnyttet bebygd område av privat karakter.
- Fylkesrådmannens oppsummering er at en gir faglig råd om at planen blir omarbeidet på en måte som bidrar til mindre privatisering av strandsonen, og legger til rette for løsninger

som bedre sikrer allmenn tilgang til sjøen. Type bygninger (størrelse og formål), avstand fra bygge- og anleggsformål til sjø, og adkomst og plassering av offentlig badeplass vil være viktige moment i videre arbeid med planen.

Kommentar:

Rogaland fylkeskommune peker i stor grad på de samme forholdene ved planen som fylkesmannen/statsforvalteren uten at det fremmes innsigelse mot planen. Kommentarene gis som faglige råd. Fylkeskommunens synspunkter er vurdert og ivarettatt i den etterfølgende prosessen som planen har vært gjennom, og rådmannen ser ikke grunn til å kommentere synspunktene ytterligere i vurderingen av innkomne uttalelser.

Vedlegg:

R4084-2903

Regbest-Visnes2403

Planbesk-Visnes2403

Tilbakemelding på revidert planforslag

Detaljreguleringsplan for Visnes havn

4084-revidert-plankart

planbestemmelser

Statsforvalterens uttalelse - utkast presentert i drøftingsmøte 19.mai 2021

Oppfølging av planutkast for Visnes havn- etter befaring 12.03.2021

Statsforvalterens uttalelse - oppfølging av drøftingsmøte 26.02.20

Oppfølging av drøftingsmøte 26.02.20

4084-Visneshavn-hm2-kladd

Planbestemmelser

plan 4084 3D-skisse 2c2

plan 4084 3D-skisse 2c3

_k2_19102078_8

_k2_20014487_8

_k2_19008579_8

visnes

_k2_19037097_1

_k2_19008586_3

_k2_19008579_2

_k2_19008584_9

_k2_19008580_10

_k2_19008581_11

_k2_19008582_12

_k2_19008583_13

_k2_18132293_2

_k2_19008600_14

_k2_18136043_5



Saksbehandler: Elina Jøsang Nilsen

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
026/22	Hovedutvalg teknisk og miljø	15.02.2022
024/22	Kommunestyret	07.03.2022
048/22	Kommunestyret	09.05.2022

Plan 443-1 - sluttbehandling - Dalen - endring - Dalabrekkeå 85/35 mfl - detaljregulering

Karmøy kommuneens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar reguleringsendringen for Dalen – Dalabrekkeå gnr. 85/35 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 28.09.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12- 12.

Hovedutvalg teknisk og miljø 15.02.2022:

Behandling:

Vikshåland (SP) fratrådte som inhabil, jf fvl § 6.1.

8 representanter til stede.

Innstillingen vedtatt med 6 stemmer mot 2 stemmer (KL 1, KRF 1) for Haglands forslag.

Vikshåland tiltrådte. 9 representanter til stede.

HTM- 026/22 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar reguleringsendringen for Dalen – Dalabrekkeå gnr. 85/35 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 28.09.21), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12- 12.

Kommunestyret 07.03.2022:

Behandling:

Habilitet

Vikshåland (SP) viste til at hans foreldre ble direkte berørt av tiltaket, og er å anse som inhabileter fvl. §6-1.

Vikshåland (SP) fratrådte.

41 representanter til stede før realitetsbehandling av saken.

Grindhaug (KRF) fremmet følgende utsettelsesforslag:

Saken utsettes.

Utfordringen med skygger hele året for eksisterende bolig 85/45 bes vist på vår «digital tvilling» før beslutning gjøres.

Votering:

Saken ble enstemmig utsatt.

Vikshåland (SP) tiltrådte.

42 representanter til stede før behandling av sak 25/22.

KST- 024/22 Vedtak:

Saken utsettes.

Utfordringen med skygger hele året for eksisterende bolig 85/45 bes vist på vår «digital tvilling» før beslutning gjøres.

Saksfremstilling

Cowi har på vegne av A. Utvik AS utarbeidet forslag til privat reguleringsendring i godkjent reguleringsplan for plan 443 Dalen. Planområdet ligger ca. 200 meter nordøst for Avaldsnes sentrum.

Formålet med planendringen er å tilrettelegge for fortetting i form av frittliggende småhus, rekkehus eller kjedehus. Endring omfatter et areal på ca. 2,9 da og omfatter eiendommene gnr: 85, bnr: 35, 34, 64, 58, 21, 4, 141, 142 og del av 49 og 110.



Figur 1: Planavgrensning

OVERORDNA PLANER:

Kommunedelplan og kommuneplan

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til boligbebyggelse. Planområdet ligger ca. 260 m fra kollektivaksen og kravet til tetthet er 2,5 bolig/daa.

Regionalplan for areal og transport på Haugalandet (ATP)

I henhold til ATP skal området ha en utnyttelse på 3 boliger/daa.

ATPs krav til uteopphold ligger på 30 m² per boenhet, herav skal min. 150 m² være avsatt til lek.

EKSISTERENDE FORHOLD:

Reguleringsplan:

Området er regulert i plan 443 Dalen, vedtatt 14.12.1993, og avsatt til boliger.

Eksisterende reguleringsplan grenser til plan 482 – Avaldsnes brygge, men den er ikke i direkte tilknytning til planområdet.

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

Det er etablert kommunale vann- og avløpsanlegg med tilkoblingsmuligheter i den kommunale

vegen - Dalabrekkå, øst for planområdet.

Annet (eksisterende bebyggelse mv.):

Innad i planområdet er det 3 eksisterende eneboliger som skal rives. I tillegg er det et SEFRAK-registrert hus, fra 1800-tallet – fjerde kvartal, på eiendom 85/21, samt en enebolig på eiendom 85/4 som skal beholdes. Disse boligene eies alle av forslagsstiller. Rett øst for planområdet finnes det tre andre SEFRAK-registrerte hus fra 1800-tallet.

Planområdet ligger innenfor 100-metersbelte til sjø. Det er allerede et etablert boligområde som en nå ønsker å fortette. Planområdet ligger ca. 38 m fra sjø.

Adkomstvegen, Dalabrekkå, er smal de første 70 m i fra fv. 4820. Bredden varierer fra ca. 3,2 m. til 4 m. asfaltert vegbredde. Det er rundt 45 boenheter knyttet til denne vegen, og ÅDT er mellom 175 – 200.

PLANFORSLAGET:

Generelt:

Formålet med planendringen er å tilrettelegge for fortetting innad i et eksisterende boligområde. Planforslaget legger opp til seks frittliggende eneboliger, rekkehus eller kjedehus, nord og vest i planområdet. Det legges opp til ny adkomstveg lenger sør og dagens adkomstveg reguleres til gatetun med bom. Dagens adkomst/gatetun skal fremdeles være adkomst for eiendommene 85/49 og 85/110. Det reguleres også inn felles lekeplass, parkering og renovasjon.

Planforslaget har en tetthet på 2,9 bolig/daa, som er noe mindre enn kravet i ATP, men høyere enn kommuneplanens tetthetskrav.

Endringer i planforslaget siden forrige politiske behandling

Det er gjort noen endringer i planforslaget fra forrige politiske behandling. Boligene i rekken i nord, mot eiendom 85/45, er senket med en meter, til 8 meter mønehøyde og to av boligene har fått fastsatt møteretning i vest/øst retning. Dette er sikret i arealplankart og med bestemmelser:

§ 13. Bebyggelsen skal ha maks gesimshøyde 6 m og maks mønehøyde 8 m målt fra gjennomsnittlig planert terreng. Bygningers høyeste punkt skal ikke overskride kote +21m.

§ 24. Innenfor bestemmelsesområde #2 skal bebyggelsen ha maks takvinkel på 25 grader og møneretning skal være øst-vest.

Under befarig ble det stilt spørsmål om vegrett og regulering av dagens veg, som er en del av eiendom 85/49 i dag. Dette er privatrettslige forhold og har ikke noe med reguleringsplanprosessen å gjøre. Men det er gjort en privat avtale med eier av 85/49 om et makebytte. Utbygger får eiendomsretten og areal for å anlegge ny veg inn til området, mot at eiendom 85/49 får en del av utbyggers boligeiendom til parkeringsplass, og tinglyst rett til å benytte ny veg. Dette er også sikret i bestemmelsene. Regulert byggegrense er derfor flyttet litt nordover.



Figur 2: Ny parkeringsplass til eiendom 85/49.

Tilpasning til omkringliggende bebyggelse:

Vedlagt ligger en arkitektonisk redegjørelse fra arkitekt, som argument for den valgte løsningen for bebyggelsen i det etablerte boligområde.

I redegjørelsen står det: «For å samspille med eksisterende bebyggelse, ønsker vi å bygge små volumer tilsynelatende tett og tilfeldig. Og skape nye organiske rom mellom disse, terreng og eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen viderefører elementer i materialbruk, volum og takformer, samtidig som de får nye moderne uttrykk som kontrast til omgivelsene. Husene holdes lave, med 2 etasjer, med små hager. Dette både for å skyggelegge minst mulig, samt å harmonisere med øvrige tomter og hus».

Det er lagt til grunn en liten variasjon i høyde på bebyggelsen, som illustrert i vedlegget *perspektiver*. Maks mønehøyde skal ikke overstige 8m og maks gesimshøyde skal ikke overstige 6m, dette er ivare tatt i planbestemmelsene.



Figur 3: Perspektiver på planlagt bebyggelse.



Figur 4: Perspektiver på planlagt bebyggelse.

I tillegg ligger det vedlagt en redegjørelse angående solforhold. I redegjørelsen står det også: «På bakgrunn av dialog og befaring har vi vurdert og revidert bebyggelsen høyde mot nabo 85/45. Den viste bebyggelsen vil ha en gesimshøyde på maksimalt 6 meter fra planert terreng, med eventuelle møneretning i hovedsak øst-vest og med slak takvinkel som ikke kaster skygge på overnevnte naboeiendom». Illustrasjoner på ny planlagt bebyggelse, kan ses i figur 3 og 4 over.

I revidert soldiagram som ligger vedlagt, er det vist tre senarioer – dagens situasjon, en situasjon i forhold til den gjeldende regulering, samt deres forslag til regulering. Når det gjelder dagens situasjon er det vist en sammenhengende vegg, som er dagens hekk. En hekk vil kanskje være noe luftigere enn en heltrukket vegg, men viser at denne kaster en del skygge nordover. Men, en hekk kan trimmes, klippes og kan tas bort om det er ønskelig.

Ved dagens regulering kan man bygge boliger som skal tilpasses den generelle bygningsformen i omgivelsene og utnyttningen av den enkelte tomt skal ikke overstige det som er vanlig i strøket, jf. §§ 2 og 3 i bestemmelsene. Dette er ikke konkrete bestemmelser, men baserer seg på skjønn. Det finnes ulike størrelse på tomtene og ulike boliger med ulik høyden i strøket.



Figur 5: Dagens situasjon med hekk og utbygging etter dagens reguleringsplan, vist ved vår- og høstjevndøgn kl. 12.00.

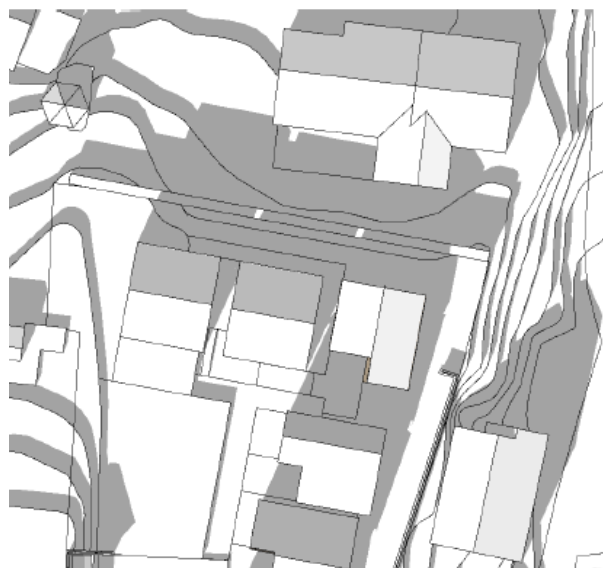
I plan og bygningslova er det hjemlet maks gesimshøyde 8 meter og mønehøyde maks 9 meter, og bygg over dette må hjemles i kommuneplan eller reguleringsplan. I Karmøy kommune har vi fastsatt en annen høyde i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel. I områder avsatt til byggeområder for boliger der det ikke stilles krav til plan, er det i punkt 8. b beskrevet at bebyggelsen ikke skal ha høyde over 8 meter fra planert terreng. Og i punkt 8. c står det at bebyggelsen ikke skal ha en tomteutnyttelse over BYA=40%.

Det reviderte forslag til reguleringsplan kaster fremdeles sol på eiendommen i nord, gnr. 85/45. Denne eiendommen er den som blir mest berørt av utbyggingen og får forringet solforhold ved vår- og høstjevndøgn. Eiendommen ligger 2-3 meter under eiendommen som reguleres og som ønskes bygget ut. På eiendommen er det i dag 4 terrasser, 3 i sør og en i vest.

Revidert soldiagrammet viser at ved vår- og høstjevndøgn (21. mars og 21. september) vil sørsiden (sørøst) av eiendommen ha morgensol frem til rundt kl. 13. Terrassen i vest vil få ettermiddags og kveldsol fra kl. 12. Denne terrassen blir ikke berørt av planlagt utbygging, solforholdene her blir de samme som det er i dag. Under viser diagrammene for kl. 12, som viser sol på sørøst-siden og vestsiden av huset, og kl. 18.00, som viser kveldssol på vestsiden av huset. På soldiagrammene under er også hekken lagt inn, som viser at denne kaster skygge øst på tomten.



Figur 6: Utbygging av området etter planforslaget ved vår- og høstjevndøgn kl. 12.00 til venstre og kl. 18.00 til høyre. Eksisterende hekk er også illustrert på soldiagrammet.



Figur 7: Solforhold ved vår- og høstjevndøgn kl. 15.00. I dette tidsrommet er det sol på øst- og vestsiden av eiendommen.



Figur 8: Eiendommen sett ovenfra.

Oppføringen av planlagt bebyggelse vil kaste skygge på sørsiden av huset i tidsrommet mellom ca. kl. 13-17. Eiendommen som huset står på er på 1400m² med tre terrasser i sør og en i vest. Men på grunn av størrelsen på tomten vil eiendommen ha solfylte områder på ulike steder og tidspunkt gjennom dagen. Det er 10 meter avstand fra planlagt bebyggelse til husveggen til gnr. 85/45 og 4 meter fra eiendomsgrensen.

Det er også utarbeidet to alternative forslag. Det ene forslaget er å forskyve boligene i nord sammen, og flytte dem mer mot øst. Dette gjør at terrassen og hagen i vest får sol litt tidligere, men er marginalt. Det andre alternativet viser hva som skal til for at alle 4 terrassene skal få sol, slik dagens situasjon er. Alternativet ville vært å gå ned en boenhet i planen, til 5 boliger i nord og øst, og flyttet boligene helt inntil lekeplassen. Å redusere boenhetene i planen med ytterligere en enhet, er ikke ønskelig, da tetthetskravet heller ikke oppnås med ønsket bebyggelse (6 boliger). For full versjon se: *Alternativt forslag 1 og 2*.





Figur 9: Alternative forslag til plassering av bebyggelsen og som viser hva som skal til for at alle terrassene skal ha solforhold slik som dagens situasjon.

Uteoppholdsareal:

I lekeplassnormen er kravene til leke- og uteoppholdsareal (fellesarealer i boligområder):

«Områdene skal være solvendte og være skjermet for vind og kaldluft. 50 % av arealet skal være solbelyst ved høst- og vårjevndøgn (21. mars/ 21. september) tidlig ettermiddag, dvs. kl. 15.00. Områdene bør ha fem timer sol pr. dag ved høst- og vårjevndøgn. Utearealene bør ikke være utsatt for støy og annen forurensning. Støy skal ikke overskride 55 dB(A)».

For private areal for hver boenhet er kravene:

«I tillegg skal hver boenhet ha en privat skjermet terrasse/balkong/hage på min. 8 m²»

«Uteplassen bør ha gode solforhold og ikke vende ensidig mot nord/nordøst. Det bør tilstrebes at alle uteplasser har 5 timers sol ved vår- og høstjevndøgn. Uteplassen bør skjermes mot sjenerende innsyn, ferdsel og andre sjenerende aktiviteter. Det bør tilrettelegges for gode utsiktsforhold».

Kommuneplanen sier at det skal være 50 m² per boenhet, hvor 30 m² skal være felles uteoppholdsareal og 20 m² skal være nærlekeplass, men minimum 150 m².

ATP har krav til 30 m² per boenhet for felles uteareal. Det er satt av 200 m² til felles lekeplass i reguleringsplanen.

Utomhusplanen viser at det er gode solforhold for de private hagene for boenhetene innad i planområdet. Alle boenhetene har mer enn 50 % soleksponert hage. Dybdene varierer, og i noen tilfelles avviker dette fra kommunens norm, som sier at dybden skal være 10 meter, men kan tillates ned i 6 meter. Men alle har uteareal på bakkenivå i sør og i vest og i planforslaget er hagedybden 4 meter. Alle de planlagte boligene får både morgensol og kveldssol.

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

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

Spillvann: Nye boliger knyttes til ny kommunal ledning i gata, Ø160 PVC, som føres ned til kommunal hovedledning i Dalabrekkå.

Vann: Det settes en ny kum i Dalabrekkå, og legges en Ø150 STJ ledning opp til den nye bebyggelsen.

Overvann: Overvannet samles i kommunal ledning via sandfang langs vegen og på parkeringsplassen. Siden planområdet ligger så nære sjøen, vil det beste være å lede overvannet så raskt som mulig ned til sjøen. Utbygger har derfor inngått en avtale med grunneier om å legge en ny overvannsledning til sjø over eiendom gnr/bnr 85/16. Ved behov er det mulig å fordrøye overvannet under den planlagte parkeringen.

Brannvann: Kapasiteten er dokumentert (20 l/s). Kum V4, oppe med lekeplassen, utstyres med brann- og lufteventil.

Renovasjon: Det etableres en felles renovasjonsløsning nede ved krysset til Dalabrekkå. Det legges opp til at renovasjonsbilen kan rygge inn i renovasjonsområdet. Renovasjonsbilen kjører langs Dalabrekkå i dag.

Barn og unge:

Det etableres en 200 m² nærlekeplass og felle uteoppholdsareal innad i planområdet. Det ligger også en lekeplass ca. 70 m øst for planområdet og en større lekeplass/friområde ca. 110 m sørvest for planområdet. Det er mulig å komme til lekeplassen/friområdet ved å følge Dalabrekkå nesten til enden. Ca. 35 m fra krysset til fylkesvegen er det en snarvei opp en skråning. Alternativt kan barn og unge benytte en gangforbindelse fra Dalabrekkå til boligfeltet i vest, via Vårvegen. Denne forbindelsen ligger ca. 30 m sør for den nye adkomstvegen til planområdet.

Vegen Dalabrekkå blir skoleveg for barn og unge. Det er ikke fortau langs denne vegen i dag.

Folkehelse:

Planområdet ligger nært sentrum av Avaldsnes, hvor det finnes butikker og andre nøkkelfunksjoner. I tillegg er det kort avstand til barnehage og barneskole. Nærheten til disse funksjonene oppfordrer i så måte til gange, sykkel eller bruk av kollektivnettet.

Naturmangfold:

Det er ingen naturregistreringer av verna natur eller truede arter i planområdet. Vegetasjonen i området består for det meste av hagebeplantning, hovedsakelig bestående av plen og busker. COWIs biolog var på befaring 2.10.20 for å vurdere fremmede arter. Innad i planområde er det funnet rynkerose som er en høyrisiko art og utløser krav om tiltak. De fremmede artene som er funnet er vist i figuren under.

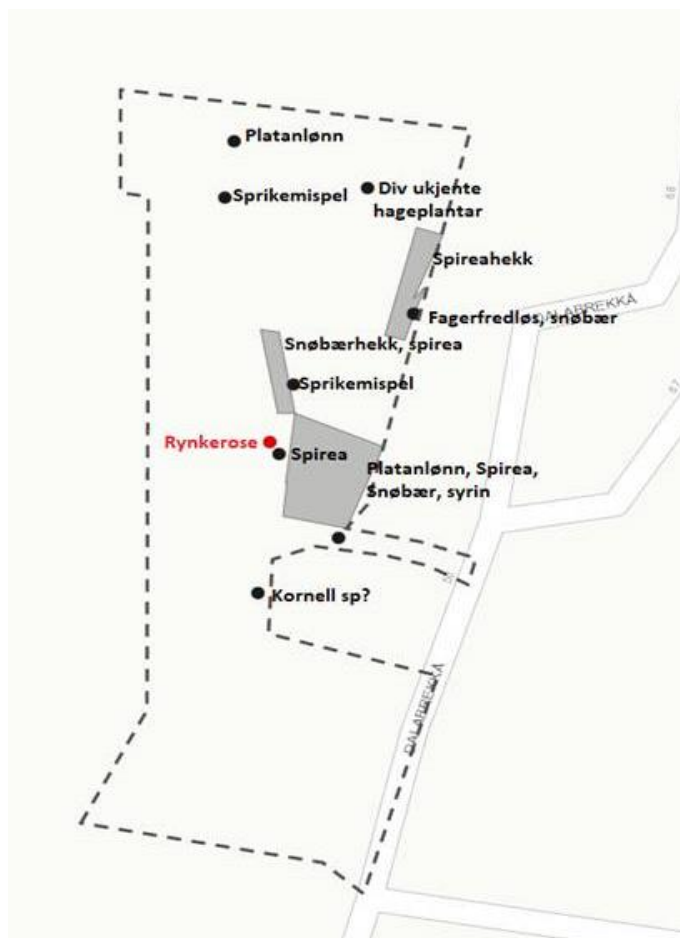
Det er lagt inn følgende planbestemmelser for å ivareta at disse artene ikke får spre seg i

anleggsfasen:

§ 6. Fremmede organismer

Før flytting av løsmasser eller andre masser som kan inneholde fremmede organismer, skal den ansvarlige, i rimelig utstrekning, undersøke om massene inneholder fremmede organismer som kan medføre risiko for uheldige følger for det biologiske mangfold dersom de spres, og treffe egnede tiltak for å forhindre slik risiko, slik som bruk av masser fra andre områder, tildekking, nedgraving, varmebehandling, eller levering til lovlig avfallsanlegg.

Den som er ansvarlig for transport av organismer som kan medføre risiko for uheldige følger for det biologiske mangfold dersom de spres, skal sørge for at organismene oppbevares eller emballeres slik at de ikke kan slippe ut i miljøet under transporten.



Figur 7: Fremmede arter i planområdet.

Kommunen har vurdert planen etter naturmangfoldlovens §§ 8-12, og kan ikke se at det er forhold som tilsier at planen ikke kan gjennomføres.

Økonomiske konsekvenser:

Planforslaget skal utføres i privat regi. Dalabrekka er en kommunal veg og driftes av Karmøy kommune. Det er ingen områder som skal overtas av kommunen. VA-anlegg i kommunal veg vil bli overtatt av kommunen.

Det er 44 boliger knyttet til Dalabrekka og vegen har ikke etablert fortau i dag. Kommunal

norm sier at ved 50 boenheter skal det bygges fortau langs vegen. Dette skal vurderes ved 30 boenheter. På sikt vil det måtte kreves opparbeidelse av fortau, ellers blir dette noe kommunen selv må bygge i fremtiden.

Avvik fra kommunale, regionale og statlige normer:

Frisikt: Det er lagt inn frisikt iht. SVV sin håndbok N100. Frisikt mot kommunal veg er regulert 3x20m fra regulert vegkant for kjøreveg og gatetun. Det er ikke regulert inn frisikt i overgangen fra gatetun til parkeringen, da det ikke anses som nødvendig.

Tetthet ATP: Planområdet er på 2,8 daa og tettheten skal i følge ATP være 3 boliger/daa. For å sikre boligtetthet skal det egentlig oppføres 9 boliger, men pga. forringelse av solforhold er boenhetene redusert til 8. Dette gir en tetthet på 2,9.

Universell utforming: Eksisterende veg (Dalabrekka) ligger på rundt 13 % langs med planområdet. Ny adkomst inn i planområdet vil ha en stigning på ca. 8,7 %, se vedlegg – *Plan- og profiltegning veg*.

SAKSBEHANDLING:

1. Forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 18.05.2021 – sak 061/21, og følgende vedtak ble fattet:

Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1.gangsbehandling at forslag til endring i reguleringsplan for gnr. 85, bnr. 35 mfl. - del av godkjent reguleringsplan 443 for Dalen legges ut til offentlig ettersyn (vist på kart sist datert 18.05.21). Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-10 og § 5-2.

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 28.05.21 – 16.07.21.

Følgende uttalelser er kommet inn etter offentlig ettersyn:

A: Offentlige myndigheter

1. Rogaland fylkeskommune – regionalplanavdelingen, mottatt 16.06.2021
2. Statsforvalteren i Rogaland, mottatt 06.07.2021
3. Statens vegvesen, mottatt 30.06.2021

B: Private merknader og organisasjoner:

1. Torill Osen Osnes og Nils Olaf Osnes, mottatt 13.06.2021
2. Knut H. Skeisvoll, mottatt 16.06.2021
3. Irene Våge, mottatt 14.07.2021
4. Trond Larsen, mottatt 14.07.2021
5. Bjarne Vikshåland, mottatt 16.07.2021

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.

For sammendrag og vurdering, se vedlegget «Merknadsvurdering».

2. Planen ble 2.gangsbehandlet i hovedutvalg teknisk og miljø den 28.09.2021 – sak 110/21, og følgende vedtak ble fattet:

HTM- 110/21 Vedtak: Saken utsettes for befarings.

3. Planen ble 2.gangsbehandlet på ny i hovedutvalg teknisk og miljø den 26.10.2021 – sak 116/21, og følgende vedtak ble fattet:

Plan 443 sendes tilbake til administrasjonen for bearbeiding.

På bakgrunn av flere merknader fra naboer, ang. solforhold, ønsker HTM at planen endres slik at alle berørte naboer, etter utbygging av planen, har solforhold som tilfredsstillende gjeldende kommunalteknisk norm pkt. 5.2.5.

RÅDMANNEN SIN 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 etterfølgende gjennomgang av de enkelte uttalelsene.

Rådmannens konkrete vurdering av planen er at det er et vanskelig område å få til alle kravene som man skal ha i en reguleringsplan. Det er motstrid mellom overordnede myndighet om ønske om en høyere tetthet, mens naboene ønsker mindre boliger da det forringer solforholdene. Tomtene for utbygging ligger på en høyde og det er naturlig at nybygg her vil medføre endring av stedets karakter, både med tanke på solforhold og innsyn/utsyn. Fra starten av planarbeidet var Kulturavdelingen til Rogaland fylkeskommune opptatt av kulturminnene i området og siktlinjer knyttet til Avaldnes-kirken. Dette la noen føringer på utformingen av området.

Naboene, spesielt i nord, mister mye av solen ved vår- og høstjevndøgn. Rådmannen har likevel kommet frem til at det er en akseptabel løsning da den berørte eiendommen er av stor størrelse, der det er flere uteområder med sol på ulike tidspunkt gjennom dagen, og at kravene til solforhold dermed er oppfylt. Mye av innspillene er i forhold til gjennomføringen av tiltaket, og blir tatt i prosjekteringsfasen i byggesaken.

Vedtaket fra HTM, sak 116/21, ønsket at naboene har tilfredsstillende solforhold etter punkt 5.2.5 - *Boligen og privat uteplass*, i kommunens lekeplass norm. Den sier:

«En god privat uteplass betyr mye for kvaliteten til en bolig. Alle boliger skal ha tilgang til privat uteareal – balkong, terrasse eller hage. Uteplassen bør ha gode solforhold og ikke vende ensidig mot nord/nordøst. Det bør tilstrebes at alle uteplasser har 5 timers sol ved vår- og høstjevndøgn. Uteplassen bør skjermes mot sjenerende innsyn, ferdsel og andre sjenerende aktiviteter. Det bør tilrettelegges for gode utsiktsforhold.»

Hver boenhet skal ha en skjermet privat uteplass, og hvor det tilstrebes å ha 5 timer sol ved vår- og høstjevndøgn. Rådmannen ønsker også å presisere at kravene til privat areal er minimum 8 m², jf. 5.3.1 Arealkrav pr. boenhet i kommunalteknisk norm. «I tillegg skal hver boenhet ha en privat skjermet terrasse/balkong/hage på min. 8 m²».

Eiendom 85/45 har i dag 4 etablerte terrasser og to av disse vil ha 5 timer, eller mer, med sammenhengende sol ved vår- og høstjevndøgn. Rådmannen mener dette tilfredsstillende kravene til privat uteplass etter pkt. 5.2.5. Slik eier påpeker i merknaden, ville planforslaget ikke tilfredsstillende krav til uteplass om eiendommen vært en del av reguleringsplanen. Eiendommen har flere solfylte plasser på tomten som har 5 timer sammenhengende sol og som er solbelagt kl. 15. Privat uteareal ville blitt etablert her, om eiendommen skulle vært en del av reguleringsplanen. Ved revidert forslag har to av terrassene 5 timer eller mer med sammenhengende sol. Østsiden har gode solforhold på morgen til tidlig ettermiddag, mens

vestsiden har sol fra kl. 12 til helt til kvelden.

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 28.09.2021, godkjennes.

Rådmannen i Karmøy, 28.09.2021

Vibeke Vikse Johnsen

Sign.

Vedlegg:

Planbeskrivelse 443-1

Arealplankart

Planbestemmelser 443-1

ROS-analyse Dalabrekkå

Perspektiver

Arkitektonisk redegjørelse BHB

Soldiagram

Redegjørelse for solforhold

Situasjonsplan

Alternativt forslag 1

Alternativt forslag 2

Skisse til teknisk plan

Notat til teknisk plan

Plan- og profiltegning veg

Avtale Irene Våge - Dalabrekkå 60 - Signert

Signert avtale Dalabrekkå 67 - Overvannsledning

Merknadsvurdering

Uttalelse - fra Rogaland fylkeskommune

Uttale - fra Statsforvalteren i Rogaland

Uttalelse fra Statens vegvesen

Merknad fra Torill Osen Osnes og Nils Olaf Osnes

Merknad fra Knut H. Skeisvoll

Merknad fra Irene Våge

Merknad fra Trond Larsen

Merknad fra Bjarne Vikshåland

Gjeldende reguleringsplan r443

Oversiktskart



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
049/22	Kommunestyret	09.05.2022

Samlesak for referatsaker

Underliggende saker:

017/22, Anmodning om uttalelse - Danielsen Ungdomsskole Haugalandet AS - org.nr. 996678644 - søknad etter friskoleloven

018/22, Månedsbrev fra Skatteetaten for februar 2022

019/22, Månedsbrev fra Skatteetaten for mars 2022

020/22, Fastsetting av valgdag for kommunestyre- og fylkestingsvalget i 2023



KARMØY KOMMUNE

Dato: 27.04.2022

Arkivsak-ID.: 22/3896

JournalpostID: 22/26713

Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
050/22	Kommunestyret	09.05.2022

Samlesak for spørsmål