FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET		Saksliste
Møtested:	**Møtedato:**	**Kl.**
Kommunestyresalen	05.06.2018	09:00

Møteinnkalling

Medlemmene innkalles herved til overnevnte møte. Forfall må straks meldes til informasjonen,
Tlf 72 46 32 00 eller til postmottak@froya.kommune.no
Varamedlemmer møter etter nærmere beskjed.

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. **Innhold**
87/18	18/1408 **GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.05.18**
88/18	18/1409 **REFERATSAKER**
89/18	18/1357 **LOKAL FARTSFORSKRIFT - SJØ**
90/18	18/1415 **ANSKAFFELSE AV MIDLERTIDIG OMSORGSBOLIG**
91/18	18/1387 **TERTIALRAPPORT, 1. TERTIAL 2018**
92/18	18/1389 **TERTIALRAPPORT, 1. TERTIAL 2018 - KULTUR OG NÆRING**
93/18	18/1416 **GRATIS HALL- OG BANELEIE 2018**
94/18	18/1410 **ORDFØRERS ORIENTERING**
95/18	18/1411 **RÅDMANNS ORIENTERING**

Sistranda, 30.05.18

Berit Flåmo
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1408**	**87/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Siv-Tove Skarshaug	**033**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
87/18	Formannskapet	05.06.2018

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.05.18

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 22.05.18 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 22.05.18

Saknr: 88/18

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1409**	**88/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Siv-Tove Skarshaug	**033**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
88/18	Formannskapet	05.06.2018

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatet tas til orientering.

Vedlegg:

Uttalelse fra Fosen Regionråd vedr Fosen Tingrett 16.04.18

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1357**	**89/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Øyvor Helstad	**Q81**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
89/18	Formannskapet	05.06.2018

LOKAL FARTSFORSKRIFT - SJØ

Forslag til vedtak:

Tronheim Havn utarbeider lokal fartsforskrift for Frøya kommune.
En lokal fartsforskrift skal ivareta hensynet til havner, naturverdier og friluftsliv i enkelte og prioriterte områder.

Vedlegg:

Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr 41, Frøya kommune

Veileder fra Kystverket med mal for utarbeidelse av lokal fartsforskrift

Saksopplysninger:

I mai 2017 ble vannscooterforskriften (Forskrift om bruk av vannscooter og lignende) opphevet. Bruken av vannscootere og andre fritidsfartøy har økt, noe som gjør at flere kommuner ønsker å se på muligheten for å innføre lokale fartsforskrifter. For Frøya kommune er hovedargumentet for å regulere fart for å hindre unødvendig støy og å beskytte sjøfugglivet.

Trondheim Havn har i lengre tid arbeidet for å etablere en ordensforskrift for alle sjøområder som administreres av Trondheim Havn. Regulering av fart omhandles ikke av denne ordensforskriften, men understreker at vannscootere likestilles med andre fritidsfartøy. Ordensforskriften vil behandles av representantskapet i Trondheim Havn, for deretter og sendes til Kystverket for godkjennning.

Frøya kommune er en av 13 eierkommuner av Trondheim Havn. I behandlingen av høringsuttalelse for ordensforskriften den 01.03.2018 (sak 18/18) har kommunestyret på Frøya ønsket å oppdatere sin eksisterende lokale fartsforskrift: *Frøya kommune vil arbeide for å få en lokal fartsforskrift for å sikre natur- og miljøkvaliteter på sjø og i sjønære områder.*

Denne saken gir en oversikt over gjeldende reguleringer for fart og adferd på sjøen, samt prosessen med å etablere en ny lokal fartsforskrift for Frøya. Til sist er det utarbeidet en skisse til områder som det kan være aktuelt å lage lokal fartsbegrensning på.

Forslaget er utarbeidet i samarbeid mellom Trondheim Havn og Frøya kommune. Det er også avholdt et brukermøte med fartsregulering som tema, med representanter fra Frøya jeger- og fiskeforening, Ornitologisk forening, Vannscooterforbundet, Frøya turlag, Naturvernforbundet, Sistranda båtforening, Hammarvik båtforening, Frøya øyråd, politiker/FJFF, Trondheim Havn og Frøya kommune.

Regulering av fart og adferd til sjøs
Det er flere sentrale lover og forskrifter som regulerer fart og adferd på sjøen:

Havne- og farvannsloven
Med sin deltagelse i Trondheim Havn har Frøya kommune delegert sine forvaltningsmessige og administrative oppgaver som havne- og farvannsloven pålegger kommunen til Trondheim Havn.

Havne- og farvannsloven gir ingen regulering av fart, men har som et av sine formål å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Begrepet *allmenne hensyn* omfatter bl.a. hensyn til natur og miljø.

Havne- og farvannsloven gir anledning til å etablere forskrifter, både sentrale forskrifter som omfatter hele landet, og lokale som omhandler enkeltkommuners sjøområder.

Sentral fartsforskrift
Den sentrale fartsforskriften er hjemlet i havne- og farvannsloven og gjelder fartøy i alle farvann og i elver og innsjøer så langt de er farbare med fartøy fra sjøen.

Denne forskriften gir kun en generell fartsbegrensning med følgende formulering, §2:

Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig.

I tillegg angir forskriften en fartsbegrensning ved passering av badende, §3:

Fartøy som nevnt i § 1 som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (ca. 9,2 km/time).

Ankring av eller ferdsel med maskindrevne fartøyer eller seilfartøyer, herunder seilbrett, innenfor merkebøyer utlagt ved offentlige badeplasser[1] er forbudt unntatt i forbindelse med ervervsmessig låssetting av fisk i posenot. Det er ikke tillatt å fortøye i merkebøyer.

Utover disse paragrafene angir ikke forskriften andre fartsreguleringer.

Ordensforskrift
Ordensforskriften, eller forskrift om orden i og bruk av farvann og havner, er en annen forskrift hjemlet i havne- og farvannsloven. Utarbeidelse av ordensforskrift skal følge mal utarbeidet av Kystverket.

Ordensforskriften omhandler flere forhold rundt orden i og bruk av havner og farvann, og det er et ønske fra Trondheim Havn at det er en felles ordensforskrift gjeldende for alle deltagerkommunene. I sitt forslag til ordensforskrift sies det ikke noe om fartsreguleringer.

Lokal fartsforskrift
Gjennom den sentrale fartsforskriften gir havne- og farvannsloven kommuner anledning til å etablere lokal fartsforskrift. På grunn av sin deltagelse i Trondheim Havn er det Trondheim Havn som forvalter denne muligheten på vegne av sine deltagerkommuner.

Høsten 2017 ble det gjort forsøk på å lage felles fartsregulering for alle deltagerkommunene, men dette har vist seg vanskelig. Det arbeides derfor med flere enkeltkommuner for å etablere lokale fartsforskrifter. Der det er hensiktsmessig vil dette arbeidet koordineres mest mulig, slik at det vil være mest mulig sammenheng mellom de ulike lokale fartsforskriftene. En slik koordinering er kanskje mest hensiktsmessig lengre inn i Trondheimsfjorden.

Også i utarbeidelsen av lokal fartsforskrift skal mal fra Kystverket følges. Kystverket har også utarbeidet en veileder (vedlegg) som skal følges ved etablering av lokale fartsforskrifter. I denne veilederen anbefaler Kystverket at følgende fartsgrenser benyttes: 3 knop, 5 knop, 8 knop og 30 knop. Disse områdene er kjennetegnet ved (sakset fra veilederen):

En fartsbegrensning på 3 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- begrensede strekninger der man ønsker å beskytte spesielle idrettsaktiviteter som roing/kajakk og andre tilsvarende idrettsarenaer som trenger spesiell beskyttelse mot bølger fra andre fartøyer, og der dette er en nødvendighet for å utføre denne aktiviteten på en tilfredsstillende måte. Farvannet vil ofte være definert i kommuneplan/kystsoneplan eller lignende. Alternativ rute bør finnes.

- gamle, trange tre- eller steinsatte kanaler som kan være verneverdige, eller spesielt trange/grunne sund med stor menneskelig aktivitet (for eksempel Skippergata i Kristiansand). Strekningene må være begrenset i utstrekning (maks ½ nautisk mil lange) og det bør alltid finnes en alternativ rute.

En fartsbegrensning på 5 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- typiske skjermede innaskjærsmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, naturopplevelser, fortøyning og ankring. Typiske innaskjærsmiljøer er naturlig skjermede områder som trange sund, bukter, viker og samling av øyer som tiltrekker seg stor menneskelig aktivitet, der det er vanlig å ankre opp, fortøye eller søke havn. Det omfatter også badeplasser, akvakulturanlegg, marinaer, bryggeanlegg og farvann med særskilt sårbart miljø eller dyreliv. Avstanden mellom land kan variere fra ca 100 meter og opptil ca 500 meter når det vil være naturlig ut i fra en helhetlig vurdering av farvannet å se på området som sammenhengende.

En fartsbegrensning på 8 knop i farvann som omfatter:

- kommersielle havner. Med kommersielle havner menes havner som regelmessig trafikkeres av skip med største lengde over 24 meter og som skiller seg fra havner som er typiske for fritidsbåtferdsel. Dette omfatter således ikke typiske fiskerihavner som trafikkeres av fiskefartøy med største lengde inntil 24 meter.

- de deler av innseilingen til de kommersielle havnene som det er naturlig å regulere med fartsbegrensning.

En fartsbegrensning på 30 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- større områder som lange sund der avstanden mellom land er fra 200 – 500 meter og som gjerne er tilknyttet en eller flere 5 knops-soner, eller
- samling av øyer hvor det inngår områder som er hastighetsbegrenset til 5 knop, eller
- steder med mye bebyggelse og til dels stor trafikk, der det av hensyn til risiko, støy eller for å redusere bølgeskader ikke ønskes fri hastighet.

Hastighetsgrensen egner seg for områder der det ønskes en grense som gir planende fartøyer anledning til å passere i hastighet over planingsterskelen. Den egner seg bl.a. som en sone lagt over et større område som kan inneholde flere 5 knops-soner.

I dag eksisterer det en lokal fartsforskrift for Frøya. Denne angir 5 knop i farvannet som vist i figuren nedenfor.

Andre reguleringer

Det finnes mange andre lover og forskrifter som regulerer bruk og adferd av sjøområder. Noen av disse er vist nedenfor

- Lov om fritids- og småbåter (Småbåtloven)
- Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)
- Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt
- Verneforskrift for Froan
- Forskrift om verneområder og nasjonalparker
- Forskrift om begrensning av forurensning
- Plan og bygningsloven
- Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker
- Forskrift om produksjon og omsetning mv. av fritidsfartøy og vannscootere mv
- Naturmangfoldsloven
- Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

- Forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

Småbåtloven
Småbåtloven omhandler småbåter og fritidsbåter.

Småbåtloven nevner vannscooter i kapittel 5 Forurensing, §40. Muligheten for delegasjon til kommunen er opphevet.

§ 40.Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.

Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøy av en viss type omfattes av første ledd.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler for bruk av fartøyer som nevnt i første ledd, herunder bestemme at bruk av slike fartøyer av hensyn til miljø eller sikkerhet ikke er tillatt i en bestemt avstand fra land, i verneområder og i en bestemt avstand fra verneområder. Departementet kan bestemme at det for avgrensede områder likevel er tillatt med organisert vannscooterkjøring i forbindelse med trening og konkurranse innenfor forbudsområder fastsatt i medhold av første punktum.

I særlige tilfeller der hensynet til natur, næring, sikkerhet eller støy tilsier det, kan departementet i forskrift forby eller begrense bruk av fartøyer som nevnt i første ledd i andre områder enn de som er nevnt i tredje ledd første punktum. Departementets myndighet etter tredje ledd annet punktum og fjerde ledd kan delegeres til kommunen.

Uten hinder av bestemmelser i forskrift gitt i medhold av tredje og fjerde ledd er bruk av fartøy som nevnt i første ledd tillatt i forbindelse med:
a) politi-, rednings- og ambulansetjeneste, samt oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,
b) Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter, og
c) marinarkeologiske og andre vitenskapelige undersøkelser.

Kongen kan i forskrift gjøre unntak fra bestemmelser i forskrift gitt i medhold av tredje og fjerde ledd for bruk av fartøy som nevnt i første ledd til andre transportformål.

Prosessen videre
Utarbeiding av lokal fartsforskrift for Frøya skjer i tett samarbeid mellom Trondheim Havn og Frøya kommune. Kystverket har utarbeidet en veileder som vil benyttes i dette arbeidet

Prosessen fram til ny lokal fartsforskrift vil da ha følgende elementer i seg:

- Brukermøte med lokal fartsforskrift som tema. Dette ble avholdt den 21.03.2018
- Plukke ut aktuelle områder, med begrunnelser. Arbeidet startet på brukermøtet, og er inntegnet på kart. Kartene er vist under *vurderinger* i saken.
- Utarbeidelse av oversikt over aktuelle lover og forskrifter – denne sakent.
- Utarbeidelse av konkret forslag til lokal fartsforskrift.
- Høringsrunde
- Bearbeiding av høringsuttalelser
- Forslag fremmes til styret i Trondheim Havn

- Forslag fremmes representantskapet i trondheim Havn
- Forslaget oversendes Kystverket for endelig godkjenning

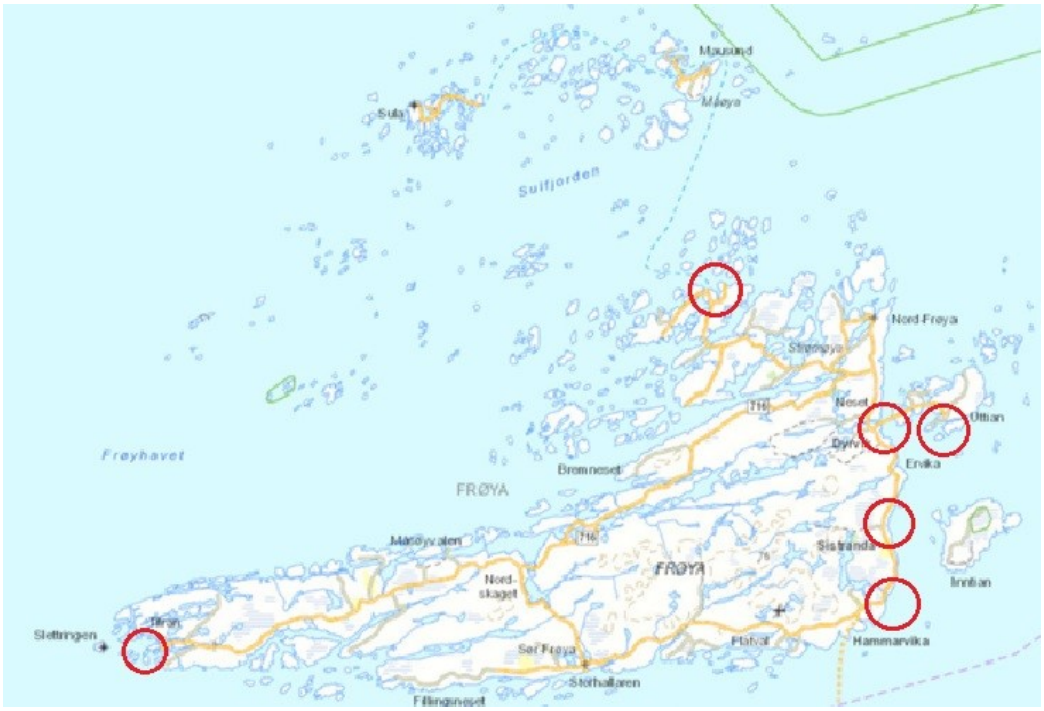
Vurdering:

Trondheim havn ønsker tilbakemelinger fra Frøya kommune om hvilke områder hvor det er aktuelt å arbeide videre med for å få utarbeidet en lokal fartsforskrift.

Gjennom brukermøte og diskusjoner mellom Trondheim Havn og Frøya kommune er det identifisert områder som det kan være aktuellt å inkludere i en lokal fartsforskrift. Dette bygger på lokalkunnskap og det er ikke gjennomført noen grundigere begrunnelser eller kartlegginger.

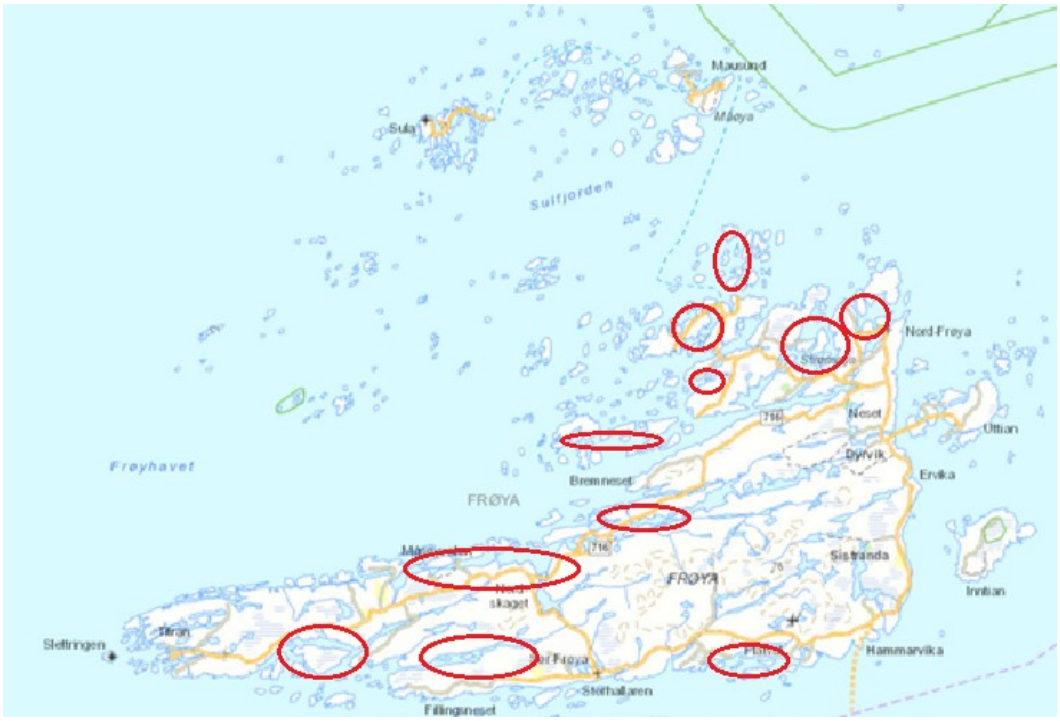
Forslagene er fordelt på havner og naturverdier/friluftsområder.

Havner:



Rundt havner er det større ferdsel, og flere brukergrupper. Rund havner må man ta hensyn til hverandre og ikke skape bølger.

Naturverdier/friluftsområder:



For naturverdier/friluftsinteresser vektla brukermøtet innaskjærs, i sund og fjorder. Det er viktig å ta vare på sjøfuglbestanden, og legge til rette for minst mulig press på disse. I mange av de samme områdene er det også fine turområder, og det er ønskelig å redusere støy.

Det vil være hensiktsmessig å prioritere enkelte områder. Frøya har en kystlinje med mange holmer og skjær, så en generell fartsredusjon nære land vil bli uforholdsmessig omfattende.

Det eksisterer i dag et sett med gjeldene lover og forskrifter som regulerer ferdsel på sjø. Det er usikkert på om ytterligere opprettinger av fartsforskrifter vil få den henskten som er ønskelig. Det kan være et alternativ at sentrale myndigheter, gjerne i samarbeid med kommunen, jobber systematisk med holdningsendringer og sikkerhet på sjøen. Derfor kan det også være et alternativ at det ikke utarbeides noen lokal fartsforskrift for Frøya, da det allerede eksisterer flere lover og forskrifter som regulerer fart og adferd på sjøen.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1415**	**90/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Thomas Sandvik	**613 &50**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
90/18	Formannskapet	05.06.2018

ANSKAFFELSE AV MIDLERTIDIG OMSORGSBOLIG

Forslag til vedtak:

1. **Frøya kommune anskaffer en boligmodul, type Malthus Uniteam (45m2 BTA) som plasseres midlertidig på tomten 21/196 ved siden av boligen «Perstua» jfr. vedlagte tegning.**
2. **Totalkostnad kr 1 450 000 finansieres av investeringsprosjektet «bygging av kommunale utleieboliger» saldo på denne posten etter bruk er 3.5500 mill kr**

Vedlegg:

a. Tegning over plassering av den midlertidige boligen på tomten.
b. Tegning over den midlertidige boligen – Malthus Uniteam
c. Kostnadsoverslag
d. Malthus Uniteams løsninger med priser

Saksopplysninger:

Virksomheten for Bo-, aktivitet- og miljøtjeneste, tjenesteområde Oppfølgingstjenesten har som en av sine hovedoppgave å yte 24/7 – tjenester til personer med alvorlig og langvarige omsorgsbehov. Målgruppen er personer med rus og/eller psykiske lidelser.

Virksomheten har i sitt mandat *Morgendagens omsorg – etablering av et bofellesskap med 5 boenheter m/base for målgruppen.* Heldøgns tjenester – 24/7; trinn 4 og 5 i omsorgstrappen *(KST vedtak 176/17)* påstartet arbeidet med å utrede dette behovet og driftsformen. Arbeidet er i oppstartsfasen og det må påregnes at boligene kanskje ikke står ferdig før om ca. 3 år.

Vurdering:

I påvente av dette bofellesskapet er det i dag behov for å etablere midlertidig boform for 24/7 tjenester, som et strakstiltak. Det er en løsning for målgruppen ved «Perstua», hvor 2-mannboligen er bygd om med en personalbase i kjelleren. I dag yter oppfølgingstjenesten et 24/7 tilbud til 2 personer i «Perstua». Kommunen kjøper i tillegg et heldøgns tilbud til 1 person i en annen kommune. For denne personen er det nå behov for å skaffe en midlertidig boform, person ønsker å flytte tilbake til Frøya og få tilrettelagt sitt omsorgstilbud her. Bruker har meldt behov for å bo tett tilknytning til personalbase med 24/7- drift og har snart ventet i ca. 1 år på en godt og trygt bo- og omsorgstilbud.

For å kunne imøtekomme dette behovet, er det vurdert 3 forskjellige løsninger;

1. Bruker leier en kommunal bolig, tilrettelegger for egen bemanning i boligen som dekker 24/7 behovet – meget kostnadskrevende drift.
   Krever 3,67 årsverk.

2. Kommunen anskaffer en midlertidig boform. Bruker leier denne midlertidig bolig som plasseres ved siden av «Perstua» i tilknytning til personalbasen. En kostnadseffektiv drift og en trygg boform for bruker.
   Driften av dette tjenestetilbudet krever 1,97 årsverk og en felles aktiv nattvakt med de andre brukerne.
3. Fortsatt kjøpe 24/7-tjenester fra andre kommuner, innfrir ikke brukers ønsker og behov.
   Dette koster pr døgn kr 1 980,- Pr måned er kostnad på kr 61 380.

Ved å anskaffe en midlertidig omsorgsbolig og plassere den ved «Perstua», vil tjenesten kunne redusere driften med 1,7 årsverk (Effektuere budsjettvedtaket fra 2017). Reduksjonen gjelder at behov for 2 nattvakter reduseres til 1 nattvakt.

Ytterligere vil driften bli mere effektiv på dag/kveld med en betjening som ivaretar et omfattende omsorgsbehov for 3 brukere istedenfor 2 brukere i dag.

Denne midlertidige boformen og plassering dekker brukers ønsker og behov for nærhet til personalet 24/7 og boform oppfylle dermed ønsket om å flytte hjem til Frøya.

Denne midlertidige boligen innehar et potensial om gjenbruk for målgruppen når en permanent løsning er på plass. Kommunen og virksomheten opplever at det er et stort behov for bolig til denne målgruppen, mange henvendelser kommer også som hastesaker. De fleste hastesaker krever en rask løsning på en boform både på kort- og lang sikt. Pr tiden mangler kommunen boliger og aktuelle boformer for mennesker som ikke klarer å ivareta sine interesser på boligmarkedet, vanskeligstilte.

Rådmannen har undersøkt med nærmeste naboen til «Perstua» som får boligmodulen 2 meter fra sin grense, og har skriftlig akseptert dette. Til øvrige naboer sendes nabovarsel på vanlig måte.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnadsoverslag boligmodul 45m2 BTA fra Malthus Uniteam.

Orienterende pris fra Malthus		853.000
Frakt (ikke bekreftet)		30.000
SUM		883.000
25%mva		221.000
SUM levert inkl. mva		1.104.000
Opparbeidelse av tomt inkl graving for vann, avløp, strøm, bygging fundament inkl. mva (overslag)	250.000	
Byggesaksbehandling		10.000
Innredning inkl. mva		30.000
Uforutsett/tilpasning på stedet	56.000	
TOTALKOSTNAD inkl. mva	1.450.000	

Kommunen har et investeringsprosjekt, bygging av kommunale utleieboliger som har en ramme på 5 millioner kr. for inneværende år. Dette prosjektet er under planlegging, bl.a. opp mot brukergruppen som den midlertidige omsorgsboligen er tiltenkt. Rådmannen forslår at kommunen bruker av dette prosjektet for å finansiere anskaffelse av midlertidig omsorgsbolig.

Rådmannen foreslår derfor å opprette et nytt prosjekt:
Anskaffelse av midlertidig omsorgsbolig, ramme 1,450 millioner kr. for 2018.
Status for investeringsprosjektet bygging av kommunale utleieboliger vil da ha en ramme på 3,550 millioner kr. for 2018.

Konklusjon

1. Kommunen anskaffer en midlertidig boform, totalkostnad kr 1 450 000
2. Bolig plasseres på tomten 21/196 ved siden av boligen «Perstua» i tilknytning til personalbasen.
3. Dette gir en kostnadseffektiv drift og trygg boform for bruker
4. Bruker betaler husleie for boligen, bruker har selvhushold.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1387**	**91/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Thomas Sandvik	**210**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
91/18	Formannskapet	05.06.2018
/	Kommunestyret	

TERTIALRAPPORT, 1. TERTIAL 2018

Forslag til vedtak/innstilling:

Tertialrapport for 1.tertial 2018 tas til orientering

Vedlegg:

Saksopplysninger:

Tertialrapporten viser totalt et merforbruk på ca. 317 000 kr pr 1.tertial for hele kommunen. Det er imidlertid ikke regnskapsført en del refusjoner og tilskudd pr 1. tertial. Dette er refusjoner og tilskudd som utbetales etterskuddsvis - per ½-år i juni.

Vurdering:

Prognosene på skatteinngangen for 2018 ser positiv ut. Rådmannen forventer ikke på langt nær et like godt skatteår som i 2017. Prognosene fra KS peker mot at vi kommer til å få større skatteinngang enn det budsjettet har som forutsetning. Rådmannen har også fått flere signaler på at det vil komme betydelige utbetaling fra Havbruksfondet i 2018.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1389**	**92/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Thomas Sandvik	**210**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
92/18	Formannskapet	05.06.2018

TERTIALRAPPORT, 1. TERTIAL 2018 - KULTUR OG NÆRING

Forslag til vedtak:

Tertialrapport for Kultur og idrett for 1.tertial 2018, tas til orientering

Vedlegg:

Tertialrapport Kultur og Næring 1.tertial 2018

Saksopplysninger:

Kultur og idrett har totalt er merforbruk pr. 1.tertial 2018 på 251 970 kr.

Vurdering:

Kultur og idrett har et merforbruk, som i hovedsak skyldes et etterslep av inntekter. Frøya kulturhus har hatt flere arrangementer siste periode, og noen av disse inntektene kommer inn i 2.tertial. Samme med Frøyahallene som har avvikende rutiner for fakturering i forhold til tertial.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1416**	**93/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Knut Arne Strømøy	**C01 &52**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
93/18	Formannskapet	05.06.2018
/	Kommunestyret	

GRATIS HALL- OG BANELEIE 2018

Forslag til vedtak:

1. **Frøya kommune vedtar at barn og ungdom bosatt i kommunen skal tilbys gratis halleie, tilbudet gjelder barn og ungdom i alderen 0-19 år bosatt i Frøya kommune. Tilbudet følger skoleruta.**
2. **Tilbudet gjelder for anlegg i Frøya kommune.**
3. **Tilbudet gjelder organisert trening for barn og ungdom drevet i regi av lag som er tilsluttet Norges Idrettsforbund og er medlem i Frøya Idrettsråd. Andre arrangementer og cuper inngår ikke i ordningen.**
4. **Ordningen innføres fra oppstart av skoleåret 2018 – 2019.**
5. **Kostnadene for andre halvår 2018 på kr. 250 000 tas fra «Havbruksfondet» og overføres virksomheten Kultur og idrett.**
6. **Kommunestyret ber om at kostnadene inntil kr. 560 000 innarbeides i budsjett for 2019 og økonomiplan med handlingsprogram 2019 – 2022.**
7. **Midlene deles ut til lagene etter dokumenterte søknader hvert halvår, fordelingen gjøres i tett samarbeid med Frøya Idrettsråd.**
8. **Frøya kommune vedtar vedlagte retningslinjer for tildeling av gratis halleie.**
9. **Kommunestyret forutsetter at sparte leieutgifter brukes til reduksjon av treningsavgifter for målgruppen.**

Vedlegg:

-Retningslinjer

Saksopplysninger:

I kommunestyresak 216/16 «Budsjett 2017 og økonomiplan med handlingsprogram 2017-2020» fikk rådmannen følgende oppdrag. «Rådmannen bes om å utrede nye retningslinjer for utleie av idrettsanlegg. Vi ber om en utredning om hvor mye det vil koste å tilby gratis leie for organiserte idrettsaktiviteter 0-19 år. Dette skal kun gjelde for trening og ikke for kamper, cup o.l.».

I sak 17/171 ble det lagt frem sak som viste kostnadene til ordningen, men saken ble returnert for å utarbeide kriterier. Denne saken inneholder derfor en kostnadsberegning og forslag til kriterier. Kriteriene er for øvrig diskutert med leder i Frøya idrettsråd som bifaller ordningen.

Rådmannen har valgt å definere organisert idrett til den aktiviteten som drives i regi av lag og organisasjoner som er tilsluttet Frøya Idrettsråd. Aktiviteter der lagene stiller med trenere.

Rådmannen har innhentet lagenes kostnader fra alle lag som har utgifter til leie av anlegg i Frøya kommune for barn og unge i alderen 0-19 år. Kostnadene beløper seg etter innhentede tall fra lagene til kr. 560 000 basert på siste kjente tall. Leieutgiftene skriver seg fra både kommunalt og idrettsanlegg anlegg i privat eie.

Dette er for øvrig den klart største gruppen i kommunen når det kommer til leik, trening og fysisk fostring. Lag og organisasjoner på Frøya har registrert over 550 aktive barn og unge.

Det kan videre opplyses at Sør-Trøndelag fylkeskommune har avsatt et beløp som etter søknad fordeles på kommuner som tilbyr gratis treningstider til barn og ungdom. Det opplyses at potten er kr 900 000 for 2017, en pott som fordeles på søkerne da etter innbyggertall for den enkelte kommune. Frøya kommune har fått mellom kr. 15 000 og 20 000 de siste årene på bakgrunn av halvert leie i Frøyahallene fra 2012.. Det opplyses videre at det er mellom 14 og 17 kommuner som har denne ordningen og søker fylket om støtte. Det er noe usikkert om denne ordningen vil videreføres i den nye fylkeskommunen.

Frøya kommune har også andre anlegg der man leier gratis lokaler, dette gjelder bla. Frøya sjakklubb, bridgeklubb mannskor og andre.

Det kan for øvrig legges til at «øvinger» ved Frøya kultur- og kompetansesenter er gratis. Betaling/husleie utløses først ved arrangementer med inntektspotensial.

Rådmannen foreslår at kostnadene for andre halvår tas fra «havbruksfondet», dette utgjør kr. 250 000. Pengene overføres til virksomheten Kultur og idrett som har ansvaret for tildelingen til de ulike lagene. Havbruksfondet er det gitt muntlig signaler om kommer i november, den endelige summen er ikke klar men midlene er mer enn tilstrekkelig.

For 2019 legges totalbeløpet på kr 560 000 inn i budsjett.

Som en del av inndekningen foreslår rådmannen et påslag på 50% av vedtatte satser når det gjelder utleie til lag/organisasjoner hjemmehørende utenfor Frøya kommune. Dette er det samme prissystemet Frøya Storhall har lagt seg på. Dette er for øvrig en inntektspost som er vanskelig å beregne da man på forhånd aldri har oversikt over etterspørsel.

Det er flere måter å gjennomføre ordningen på, men saken er diskutert med Frøya Idrettsråd som ønsker seg en ordning der penger til gratis halleie deles ut til de enkelte lagene på bakgrunn av tilbakemelding av de faktiske utgiftene lagene har hatt. Beløpene må dokumenteres før tildeling.

Frøya Idrettsråd ser også for seg å delta i fordelingen sammen med Frøya kommune etter samme modell som brukes når idrettens andel av «drifts og aktivitetstilskuddet» deles ut. Rådmannen støtter denne modellen da idrettsrådet sitter med størst oversikt over antall barn som kan omfattes av tiltaket.

Å prioritere gruppen barn og unge er for øvrig helt i tråd med retningslinjene som gjelder fra KUD til lokale lag og foreninger. Det gis tilskudd til lag som har idrett og fysisk aktivitet som sitt primære formål, og driver idrettslig virksomhet for barn og ungdom. Lag som mottar sentrale midler skal være selveide og frittstående foreninger, med utelukkende selvstendige medlemmer. Alle lag som kan motta tilskudd på være medlemmer av Norges Idrettsforbund eller olympisk og paralympiske komite.

Det er kjent at flere norske barn og unge ikke lenger har råd til å delta i organisert idrett, noe som er skadelig for den tradisjonelle norske idrettskulturen. Styret i Norges Idrettsforbund har dette som et av sine mest sentrale tema for tiden under arbeidstittelen «Idrettsglede for alle». Den sterke veksten i organisert barneidrett har ført til at93 prosent av alle under 18 år er eller har vært med i en idrettsklubb. De siste årene har andelen unge jenter økt betraktelig og gjort medlemslistene tilnærmet kjønnsnøytrale. Dette gjør idretten til et enda mer effektivt verktøy for å sikre unges opplevelse av tilhørighet. Det er på denne bakgrunn Norges Idrettsforbund har satt barneidretten høyt opp på agendaen. Nå er det viktigste spørsmålet hvordan idrettsklubbene landet rundt skal sikre at alle unger har råd til å være med på leken.

Å sørge for gratis bane/arenaleie vil være et viktig bidrag i denne jobben.

Vurdering:
Ønsker man å være en kommune som satser på barn og unge, og ikke minst ønsker en befolkning som har lagt et godt grunnlag for god folkehelse allerede i sine barneår, kan gratis anleggsleie for lag og organisasjoner den beste og mest effektive sponsoravtalen en kommune kan inngå!

Idrett og friluftsliv spiller definitivt en viktig rolle i det norske samfunnet. Frivillige organisasjoner satt i rette sammenheng, er og skal være et middel til demokratisk læring og et middel til utvikling av ansvar og selvstendighet. Organisasjonene som ramme skaper muligheter for møte mellom mennesker, som kan føre til identitetsdannelse og sosialisering. Dette gjelder ikke minst barn og unge.

Folkehelsemeldingen, Resept for et sunnere Norge, Stortingsmelding nr. 16 (2002-2003)
«*Folkehelsearbeid innebærer å svekke det som medfører helserisiko, og å styrke det som bidrar til bedre helse. De negative påvirkningsfaktorene virker helsenedbrytende, enten det er ting vi spiser eller drikker, eller de befinner seg i det sosiale eller fysiske miljøet rundt oss. Positive faktorer handler blant annet om styrkende faktorer i miljøet rundt oss, om vårt forhold til våre nærmeste og de nettverk vi inngår i, og i hvilken grad livet oppleves å ha mening og å være forutsigbart og håndterbart».*

Det er en samfunnsoppgave å legge til rette for at så mange barn og unge som mulig, kan ta del i organisert idrett. Mye av dette samfunnsansvaret utføres daglig gjennom lag og organisasjoner. Å tilby gratis halleie for barn og unge vil gjøre det mulig for alle barn, uten å ta hensyn til familiens inntekt å delta i leik, trening og fysisk aktivitet.

Rådmannen vil videre påpeke at det i kommuneplanens samfunnsdel står at folkehelsekonsekvenser skal vurderes i alle politiske saksfremlegg. I denne saken er det folkehelse som er det beste argumentet både når det gjelder fysisk aktivitet, holdningsskapende arbeid, et mangfoldig fritidstilbud og et aktivt frivillighetsarbeid. Gratis halleie vil forhåpentligvis føre til en sprekere befolkning samt fylle våre flotte idrettsanlegg med glade barn i full aktivitet. I tillegg mener rådmannen at idretten er en av de beste arenaene for integrering og at dette tiltaket vil gjøre terskel for å delta i organisert idrett enda lavere.

Rådmannen ønsker en evaluering av ordningen etter perioden 2019 – 2022 for å vurdere effekten.

Saknr: 94/18

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1410**	**94/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Siv-Tove Skarshaug	**033**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
94/18	Formannskapet	05.06.2018

ORDFØRERS ORIENTERING

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		**Møtebok**
Møtedato:	**Arkivsaksnr:**	**Sak nr:**
05.06.2018	**18/1411**	**95/18**
Saksbehandler:	**Arkivkode:**	**Gradering:**
Siv-Tove Skarshaug	**033**	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
95/18	Formannskapet	05.06.2018

RÅDMANNS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Siv-Tove Skarshaug	**Arkiv:**	033
Arkivsaksnr.:	18/1408		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.05.18

Forslag til vedtak:
Protokoll fra møte 22.05.18 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 22.05.18

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet			
Møtested:	Møtedato:	Møtetid:	Av utvalgets medlemmer møtte
Kommunestyresalen	22.05.2018	09:00 - 12:20	7 av 7
Fra og med sak:	75/18		
Til og med sak:	86/18		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2015 – 2019

Ap:	**Frp/Sp/H:**	**Venstre:**
Berit Flåmo, ***ordfører***	Aleksander Søreng	Arvid Agnar Hammernes
Pål Terje Bekken, ***varaordfører***	Martin Nilsen	
Kristin Reppe Storø		
Gunn Heidi Hallaren		

Faste representanter med forfall:

Ap:	**Frp/Sp/H:**	**Venstre:**
Pål Terje Bekken		

Vararepresentanter som møtte:

Ap:	**Frp/Sp/H:**	**Venstre:**
Torbjørn Måsøval		

Merknader:

1. Gjennomgang prosjektet Direktebåt Trondheim - Frøya v/ leder i Frøya næringsforum Torill Pettersen
2. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:

Berit Flåmo
Berit Flåmo
Ordfører

Aleksander Søreng
Aleksander Søreng
Protokollunderskriver

Siv-Tove Skarshaug
Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: **Formannskapet**
Møtedato: **22.05.2018**

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
75/18	18/1268 **GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 08.05.18**
76/18	18/1316 **REFERATSAKER**
77/18	16/6 **REVISJON AV KOMMUNEDELPLAN FOR SISTRANDA - 3.GANGS HØRING**
78/18	18/466 **STRATEGI OG RUTINE FOR ULOVLIGHETSOPPFØLGING**
79/18	18/750 **KOMMUNEPLAN SMØLA KOMMUNE 2018 - 2030 - HØRINGSFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN OVERSENDELSE TIL SEKTORMYNDIGHETER OG ANDRE OFFENTLIGE HØRINGSPARTER**
80/18	18/1212 **INNDEKNING AV PREMIEAVVIK FRA REGNSKAP 2017**
81/18	18/1213 **DISPONERING AV OVERSKUDD FRA DRIFTSREGNSKAPET 2017**
82/18	18/1255 **VARMESENTRAL MAUSUND OPPVEKSTSENTER PROSJEKTNUMMER: 551434**
83/18	18/1274 **MØTEPLAN 2.HALVÅR 2018**
84/18	18/1175 **ÅRSMELDING 2017 - KULTUR OG NÆRING**
85/18	18/1269 **ORDFØRERS ORIENTERING**
86/18	18/1270 **RÅDMANNS ORIENTERING**

75/18
GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 08.05.18

Vedtak:

Protokoll fra møte 08.05.18 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 08.05.18 godkjennes som framlagt.

76/18
REFERATSAKER

Vedtak:

Referatene tas til orientering.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

77/18
REVISJON AV KOMMUNEDELPLAN FOR SISTRANDA - 3.GANGS HØRING

Vedtak:

1. **Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-14 vedtar Frøya kommunestyre at forslag til kommunedelplan Sistranda med tilhørende planbeskrivelse (datert 27.04.18) med bestemmelser (datert 20.04.18) og plankart (datert 04.05.18), legges ut på 3.gangs høring og offentlig ettersyn.**
2. **Høringsperioden holdes fra 04.06.18 til 01.08.18.**
3. **Rådmannen gis fullmakt til å gjøre eventuelle karttekniske, samt tekstmessige oppdateringer i dokumentene, i henhold til vedtak.**
4. **Hele eller deler av tidligere N2 avsettes til bolig.**

Enstemmig.

Formannskapets behandling i møte 22.05.18:

Følgende omforente forslag til nytt punkt ble fremmet:

Hele eller deler av tidligere N2 avsettes til bolig.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-14 vedtar Frøya kommunestyre at forslag til kommunedelplan Sistranda med tilhørende planbeskrivelse (datert 27.04.18) med bestemmelser (datert 20.04.18) og plankart (datert 04.05.18), legges ut på 3.gangs høring og offentlig ettersyn.
2. Høringsperioden holdes fra 04.06.18 til 01.08.18.
3. Rådmannen gis fullmakt til å gjøre eventuelle karttekniske, samt tekstmessige oppdateringer i dokumentene, i henhold til vedtak.

78/18
STRATEGI OG RUTINE FOR ULOVLIGHETSOPPFØLGING

Vedtak:

De fremlagte saksbehandlingsprosedyrer og prioriteringer beskrevet i saksfremstillingen og vedlegg legges til grunn for behandling av ulovlighetssaker i hht. Plan - og bygningsloven i Frøya kommune.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

De fremlagte saksbehandlingsprosedyrer og prioriteringer beskrevet i saksfremstillingen og vedlegg legges til grunn for behandling av ulovlighetssaker i hht. Plan - og bygningsloven i Frøya kommune.

79/18
KOMMUNEPLAN SMØLA KOMMUNE 2018 - 2030 - HØRINGSFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN
OVERSENDELSE TIL SEKTORMYNDIGHETER OG ANDRE OFFENTLIGE HØRINGSPARTER

Vedtak:

Formannskapet i Frøya kommune tar høringsforslag til kommuneplan for Smøla kommune til orientering og har ingen merknader til høringsforslaget. Formannskapet ønsker lykke til videre med arbeidet.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Formannskapet i Frøya kommune tar høringsforslag til kommuneplan for Smøla kommune til orientering og har ingen merknader til høringsforslaget. Formannskapet ønsker lykke til videre med arbeidet.

80/18
INNDEKNING AV PREMIEAVVIK FRA REGNSKAP 2017

Vedtak:

Premieavvik fra 2017 foreslås å dekkes fra disposisjonsfond ved følgende budsjettmessige endringer:

D	**10907.1101.171**	**Premieavvik KLP**	**Kr. 2.837.520,00**
D	**10997.1101.171**	**Arbeidsgiver avg. Premieavvik KLP**	**Kr. 144.714,00**
D	**10908.1101.171**	**Premieavvik SPK**	**Kr. 56.500,00**
D	**10998.1101.171**	**Arbeidsgiver avg. Premieavvik SPK**	**Kr. 2.882,00**
K	**19400.9000.880**	**Bruk av disposisjonsfond**	**Kr. 3.041.616,00**

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Premieavvik fra 2017 foreslås å dekkes fra disposisjonsfond ved følgende budsjettmessige endringer:

D	10907.1101.171	Premieavvik KLP	Kr. 2.837.520,00
D	10997.1101.171	Arbeidsgiver avg. Premieavvik KLP	Kr. 144.714,00
D	10908.1101.171	Premieavvik SPK	Kr. 56.500,00
D	10998.1101.171	Arbeidsgiver avg. Premieavvik SPK	Kr. 2.882,00
K	19400.9000.880	Bruk av disposisjonsfond	Kr. 3.041.616,00

81/18
DISPONERING AV OVERSKUDD FRA DRIFTSREGNSKAPET 2017

Vedtak:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Formannskapets behandling i møte 22.05.18:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Ap:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

I forbindelse av disponering av overskudd fra driftsregnskapet 2017 på kr. 23.649.933,60 gjøres følgende budsjettmessige endringer:

D	**15400.9000.880**	**Avsetning til disposisjonsfond**	**Kr. 23.649.933,60**
K	**19300.9000.880**	**Disponering av overskudd**	**Kr. 23.649.933,60**

Kommunestyret vedtar følgende tilleggsdisponeringer av disposisjonsfondet for 2018:

Disponering av disposisjonsfond	**Sum**
Disposisjonsfond ressurskrevende brukere	5 000 0000
Prosjekt heltidskultur	550 000
Refusjon ressurskrevende brukere	9 000 000

82/18
VARMESENTRAL MAUSUND OPPVEKSTSENTER
PROSJEKTNUMMER: 551434

Vedtak:

1. **Formannskapet tar kostnadsoverslag og lønnsomhetsvurdering til orientering.**
2. **Formannskapet vedtar å utsette utskifting av oljefyrt kjel, samt oppgradering av varmeanlegget, til 2020.**

Enstemmig.

Formannskapets behandling i møte 22.05.18:

Rep. Arvid Hammernes erklærte seg innhabil da han har vært med i saksforberdelsene.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet tar kostnadsoverslag og lønnsomhetsvurdering til orientering.
2. Formannskapet vedtar å utsette utskifting av oljefyrt kjel, samt oppgradering av varmeanlegget, til 2020.

83/18
MØTEPLAN 2.HALVÅR 2018

Vedtak:

Møteplan 2. halvår 2018

Utvalg	August	September	Oktober	November	Desember	Jan 19
KST	30.08	27.09	25.10	29.11	13.12	31.01
FSK	14.08	04.09	02.10	12.11	04.12	08.01

		18.09	**16.10**	**13.11**		
HFF	**23.08**	**13.09**	**11.10**	**08.11**	**06.12**	
HFD	**21.08**	**11.09**	**09.10**	**06.11**	**04.12**	
KU						
ER						
KBR						

- **Budsjettmøte formannskapet tirsdag 12. og onsdag 13. november.**
- **Budsjettmøte kommunestyret torsdag 13. desember.**

***1)**	**Kommunestyrets møter holdes på**	**Torsdager med møtestart**	**kl. 10.00**
***2)**	**Formannskapets møter holdes på**	**Tirsdager med møtestart**	**kl. 09.00**
***3)**	**Hovedutvalg for drift holdes på**	**Tirsdager med møtestart**	**kl. 09.00**
***4**	**Hovedutvalg for forvaltning**	**Torsdager med møtestart**	**kl. 09.00**
***5)**	**Eldreråd**	**Mandager med møtestart**	**kl. 10.00**
***6)**	**Kommunalt brukerråd**	**Mandager med møtestart**	**kl. 09.00**

□ Ved behandling av spesielle tema kan tidspunkt for møtestart bli justert.
□ Avvik fra Frøya Herredshus som møtested vil fremgå av innkalling og kunngjøres særskilt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Møteplan 2. halvår 2018

Utvalg	August	September	Oktober	November	Desember	Jan 19
KST	30.08	27.09	25.10	29.11	13.12	31.01
FSK	14.08	04.09 18.09	02.10 16.10	12.11 13.11	04.12	08.01
HFF	23.08	13.09	11.10	08.11	06.12	
HFD	21.08	11.09	09.10	06.11	04.12	
KU						
ER						
KBR						

- Budsjettmøte formannskapet tirsdag 12. og onsdag 13. november.
- Budsjettmøte kommunestyret torsdag 13. desember.

*1)	Kommunestyrets møter holdes på	Torsdager med møtestart	kl. 10.00
*2)	Formannskapets møter holdes på	Tirsdager med møtestart	kl. 09.00
*3)	Hovedutvalg for drift holdes på	Tirsdager med møtestart	kl. 09.00
*4	Hovedutvalg for forvaltning	Torsdager med møtestart	kl. 09.00
*5)	Eldreråd	Mandager med møtestart	kl. 10.00
*6)	Kommunalt brukerråd	Mandager med møtestart	kl. 09.00

☐ Ved behandling av spesielle tema kan tidspunkt for møtestart bli justert.
☐ Avvik fra Frøya Herredshus som møtested vil fremgå av innkalling og kunngjøres særskilt.

HOVEDUTVALG FOR KULTUR

84/18
ÅRSMELDING 2017 - KULTUR OG NÆRING

Vedtak:

Formannskapet tar årsmelding for 2017 for kultur og idrett til orientering.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Formannskapet tar årsmelding for 2017 for kultur og idrett til orientering.

85/18
ORDFØRERS ORIENTERING

Båttur for formannskapet.
17. mai vellykket, godt med folk og langt tog.
Trøndersk kystkompetanse fusjonert med Blått kompetansesenter på ekstraordinær generalforsamling.

86/18
RÅDMANNS ORIENTERING

- **Høringsuttalelse delstrategi veg. Vi har fått høringsdokument fra TFK om å komme med innspill, frist 1. juli. Rådmannen har satt ned en arbeidsgruppen som skal jobbe med dette. Høringsutkastet følger som vedlegg.**
- **Gang og sykkelveg mellom Sistranda og Hamarvika. Forslag til «løsning» - sees i sammenheng med legging av ledning for vann og avløp i samme trase.**
- **Orientering fra brukermøte angående liggekai på Frøya. Møtereferat følger som vedlegg.**
- **Status om flytting av Gamleskolen Sitranda.**
- **Titranspelet, fortsettelse av drøfting fra forrige FSK. Det er enighet om at det legges opp til en uteforestilling i 2019. Tidspunkt på året overlates til administrasjonen å ta stilling til.**
- **Pressens åpenhetsråd. Kort presentasjon av Frøya kommune sine skår og tiltak. Se vedlegg.**
- **Bobiltømming. Dette jobbes med saken, den vil komme til politisk behandling på førstkommende FSK.**
- **Barnevern. Har fått melding om 4 akutte omsorgsovertakelser.**
- **Oppdatert program for felles formannskapsmøte 24-25.mai ble delt ut.**

Orientering FSK 22.0518

- I løpet av 2018 har Pressens offentlighetsutvalg foretatt en test av innsyn i norske kommuner.
- Dette har resultert i rapporten «Åpenhetsindeksen 2018»
- Kort fortalt: Frøya kommune har scoret 4,5 poeng av maksimalt 30,5. Minimum poengscore er -13,0.
- Dette gir Frøya kommune en 404.plass i landet. Dårligst i Trøndelag fylke.

FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

Fakta fra rapporten

- Beste kommune scoret 26 poeng. Dårligste minus 6 poeng.
- Undersøkelsen er bl.a. basert på kommunenes håndtering av innsynskrav, tilgjengeligheten til journaler, dokumenter, informasjon og kontaktdata på hjemmesidene.
- Undersøkelsen foregikk på følgende måter:
  - Spørsmål, internt skjema. Hjemmesidesjekk foretatt av Pressens Offentlighetsutvalg
  - Spørsmål, eksternt skjema. Besvart av kommunene selv
  - Innsynskrav. De ba om innsyn i rådmannens arbeidsavtale i alle kommuner

FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

Hvordan scoret Frøya kommune?

- Rapporten er grei lesing, men sier lite om status hos oss på de enkelte punktene. Videre er det oppsummert hva vi har svart og tiltak for å bedre situasjonen:
- Innsynskrav i rådmannens arbeidsavtale
  - Vi brukte mer enn 8 virkedager på denne. Minuspoeng på denne. Vanlig rutiner er at vi besvarer opp disse godt innenfor fristen på innsynskrav i henhold til Offentlighetsloven.
- Hjemmesidesjekk:
  - Kontaktinformasjon til politikerne?
    - Vi har bare e-postadresse og ikke telefonnummer. Scorer da bare 1 poeng av 2 mulige
  - Postjournal på nett?
    - Ja, men i pdf-format. 1 minus poeng. Tiltak elnnsyn.
  - Søkefunksjon postjournal på nett?
    - Ingen hos oss, 0 poeng

- Postjournal fulltektsdokumenter på nett?
  - Nei, 0 poeng
- Har kommunen byggesakssystemet sitt på nett?
  - Nei, 0 poeng
- Har kommunen brukt robots.txt til å sperre søkemuligheter for søkemotorer?
  - Nei, 0 poeng
- Gir kommunen informasjon om innsynsretten etter Offentleglova
  - Nei, 0 poeng
- Politiske saksdokumenter tilgjengelig i fulltekst på kommunens nettside?
  - Ja, 1 poeng

- Kommunens politikere og/eller ansatte registrert i styrevervsregisteret?
  - Fått poeng for politikere, mangler noen ansattefunksjoner, 0,5 poeng
- Er styremedlemmer og ansatte i kommunale foretak/selskaper (50 prosent eide eller mer) registrert i styrevervsregisteret
  - De fleste foretakene/selskapene , 1 poeng
- Fjernes journalposter etter en viss periode?
  - Nei, 1 poeng
- Har kommunen retningslinjer/frister som sikrer rask publisering i postliste?
  - Ja, 0 poeng

FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

- Gjennomsnittlig antall virkedager mellom journalføring og publisering av postliste
  - 5-7 virkedager, 0 poeng
- Interne dokumenter
  - Journalføres organinterne dokumenter i kommunens offentlige postliste?
    - Nei, 0 poeng
  - Legges politiske dokumenter ut på nett?
    - Ja, 0 poeng
  - Når legges politiske dokumenter ut på nett?
    - Samtidig som utsendelse til politikerne, 1 poeng
  - Hvor fort legges protokollen fra politiske møter ut på nett?
    - 1-2 dager, 1 poeng
  - Legges ettersendte politiske dokumenter ut på nett samtidig som tilgjengeliggjøres for politikerne?
    - Ja, 1 poeng

FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

- Har kommunen retningslinjer/frister for hvor fort nettpublisering av politiske dokumenter skal skje?
  - Ja, 0 poeng
- Journalføres SMS?
  - Nei, 0 poeng
- Journalføringspraksis, kommunale selskaper
  - Er kommunale foretak/selskap inkludert i kommunens postliste?
    - Nei 0 poeng
  - Fører og publiserer kommunale foretak egen postliste på nett?
    - Nei, 0 poeng

Oppsummering

- Følgende tiltak vil gi bedre score på en slik undersøkelse og bedre opplevd åpenhet for innbyggerne:
  - Innsynsløsning som f.eks. eInnsyn
  - Bedre oppfølging av rutiner i virksomhetene med tanke på journalføring/arkivering
  - Gjennomgang rundt kommunale foretak og dokumentasjon
  - Publisering av flere systemer på nett

Trondheim Havn

Møtereferat: Brukermøte angående liggekai på Frøya

Dato:	09.05.2018
Sted:	Kommunestyresalen på Frøya
Referent:	Terje R. Meisler
Deltagere:	Tomas Sandvik (Frøya kommune), Jomar Finseth (Frøya kommune), Remy Andre Strømskag (Eidsvaag), Johnny C. Bremnes (Eidsvaag), Geir Ove Sumstad (Trondheim Havn), Terje R. Meisler (Trondheim Havn)
Kopi:	Geir Antonsen (Frøy Rederi)

Gjennomgang av prosess og finansiering

Frøya kommune har i kommunestyremøte 1. mars 2018 takket ja til tilskudd til etablering av liggekai på Frøya, arkivsaksnr. 17/2852. Tilskuddet fra Kystverket er på totalt kr 16 237 500, og skal benyttes til kai, utdypning og molo på Sistranda.

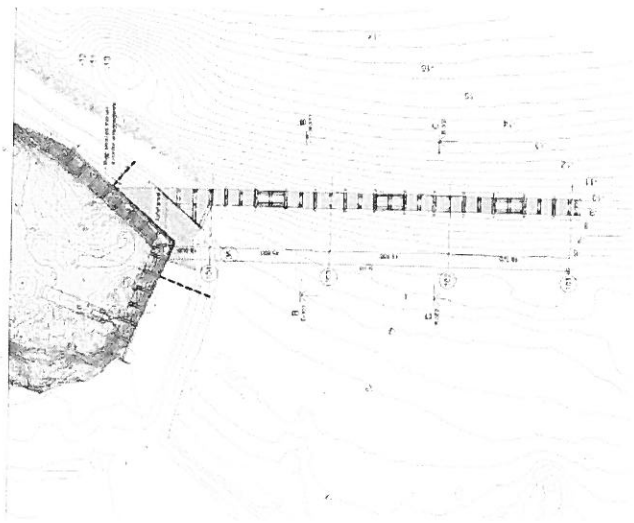
I tillegg vil Frøya kommune og Trondheim Havn bidra til finansieringen. Frøya kommune har satt av kr 21 500 000, og Trondheim Havn går inn med om lag kr 2 500 000. Ifølge vedtaket i kommunestyret skal Frøya kommune og Trondheim Havn forhandle om fullfinansiering av prosjektet. Dette er også bekreftet i møte mellom havnedirektør og rådmann på Frøya.

Dette betyr at det per i dag foreligger følgende finansiering.

Frøya kommune	21 500 000
Kystverket	16 237 000
Trondheim Havn IKS	2 500 000
Totalt	**40 237 000**

Gjennomgang av plassering og utforming av liggekai

I søknaden til Kystverket er liggekaia skissert som i figuren nedenfor. Denne løsningen er på 135 m, og har en estimert kostnad på kr 47 255 387. Kaien må derfor enten endres eller så må finansieringen økes med om lag 7 millioner.



På brukermøtet ble et alternativ til denne utformingen presentert. Denne er vist i figuren nedenfor, og innebærer bruk av eksisterende molo.

ti

Denne løsningen antas å være billigere, og et løst oppsett på kostnader ble diskutert til

Etablering av kai, 2 x 25 m	12 000 000
4 dykdalber, 2 mill pr stykk	8 000 000
4 pullere, 1 mill pr stykk	4 000 000
Infrastruktur som vann, strøm, osv	3 000 000
Engineering, konsulent, osv	3 000 000
Forsterkninger av eksisterende molo	4 000 000
Til sammen	**34 000 000**

I tillegg vil det være kostnader knyttet til infrastruktur på land, som adkomst.

Dette alternativet ansees som bedre enn det opprinnelige. Momenter som ble trukket fram:

- Liggekaia kan også benyttes av andre fartøy, som f.eks. Hurtigruta og cruisebåter.
- Viktig med strøm og vann. Er det mulig å søke om støtte til landstrøm?
- Kan liggekaia håndtere avfall og gråvann?
- Vil det være særskilte krav knyttet til bruk av liggekaia? Dette kan være krav om renhet, hygienekrav, osv
- Viktig å avklare med Kystverket om molen kan benyttes til en slik liggekai.
- Forholdet til eksisterende reguleringsplan for området
- Andre i området må også informeres

Det ble ikke diskutert andre løsninger.

Oppfølging
Det var enighet om å etablere et forprosjekt som ser nærmere på plassering, utforming og kostnader knyttet til denne utformingen. I første omgang er det viktig å få en avklaring med Kystverket om moloen kan benyttes.

Trøndelag fylkeskommune

Delstrategi veg

Hørings-/ innspillsdokument

27. april 2018

FORELØPIG

Fylkestinget i Trøndelag sak 66/18: Høringsutkast Delstrategi veg - vedtatt sendt på høring 25. april 2018. Fylkestingets vedtak om endringer er innarbeidet i dokumentet

Postadresse: Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

Telefon: 74 17 40 00 | **Epost:** postmottak@trondelagfylke.no| **Org.nr:** 817 920 632

INNHOLD

1 **Sammendrag (resume)** **3**

2 **Innledning - om dokumentet** **3**

2.1 Hvorfor en delstrategi for veg 3

3 **visjon og mål** **4**

3.1 Overordnet visjon og strategi 4

3.2 Strategi og mål for fylkesvegene 5

4 **Fylkesvegnettes omfang og funksjon** **5**

5 **Funksjonsinndeling** **7**

6 **Trafikksikkerhet** **9**

6.1 Erfaringer fra ulykker gir standardendringer og nye retningslinjer. 10

6.2 Hvor skjer ulykkene 11

7 **Status og tilstandsbeskrivelse** **13**

7.1 Statusoversikt – etterslep 13

7.2 Bruer 16

8 **Forventet trafikkutvikling** **18**

9 **FrAmtidAs krav til fylkesvegnettet** **20**

10 **Miljø og Klima** **21**

10.1 Miljø 21

10.1.1 Støy 21

10.1.2 Luftforurensing 22

10.1.3 Vannforskrift og naturmangfold 22

10.1.4 Vegsalting 22

10.2 Klimaendringer – flom og skred 22

10.2.1 Beredskap 23

11 **Grensesnitt mot andre etater, fagområder og forvaltning** **23**

11.1 Gods og næringstransport 24
11.2 Knutepunkter 24
11.3 Tilpasning til statlige prosjekt og tilskuddsordninger 25
11.3.1 Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen 25
11.3.2 Utvikling av E6 - muligheter for byer og tettsteder 25
11.3.3 Statlige tilskudd 25
12 Økonomiske rammebetingelser 25
12.1 Handlingsprogram og årlige budsjettprosesser 26
13 Investeringer 27
13.1 Investeringsprosjekter 27
13.2 Fornyingsprogram 28
13.2.1 Fornyingsprogram bruer 29
13.3 Forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt 30
13.4 Tilbud til gående og syklende 31
13.4.1 Vurdering av løsninger - pilotprosjekt 32
13.5 Byutvikling og avtaler med staten 33
13.5.1 Miljøpakke Trondheim 34
13.5.2 Mulig byvekstavtale for byene på Innherred og andre byer i Trøndelag? 35
13.6 Veglys 35
13.7 Kontraktsstrategi 37
13.8 Organisering og prinsipper for investeringsbeslutninger 37
14 Drift og vedlikehold 39
15 scenarier for å ta igjen etterslepet 40
16 **Strategi 40**

1 SAMMENDRAG (RESUME)

Kapitelet blir skrevet i den endelige versjonen av delstrategien

2 INNLEDNING - OM DOKUMENTET

Dette dokumentet er utarbeidet av samferdselsavdelingens seksjon veg, med innspill fra Statens vegvesen. Det er ikke et ferdig utarbeidet forslag til delstrategi for veg, men mer å betrakte som et innspillsdokument. Dokumentet skisserer prinsipper og strategier som vil drøftes politisk både på fylkesplan og i kommunene. Det skal også gi et kunnskapsgrunnlag. Skriftlige innspill og dialogmøter med kommunene vil i tillegg til videre faglige utredninger gi grunnlag for å gjøre ferdig delstrategi for veg. Utkastet til delstrategi ble vedtatt sendt på høring av fylkestinget 25 april, sak 66/18. Endelig behandling av delstrategi for veg skjer i fylkestinget i oktober 2018.

2.1 Hvorfor en delstrategi for veg

En delstrategi for fylkesveg ble bestilt av fylkestinget under behandlingen av fylkets samferdselsstrategi (ref. 1 FT-sak i TRFK 17/34) i desember 2017. Det ble samtidig også bestilt utarbeidet delstrategier for gods, trafikksikkerhet, mobilitet og sjø. Hver av delstrategiene vil utdype linjene som ble vedtatt i samferdselsstrategien. Mange prinsipp og sammenhenger vil måtte omtales i flere enn en av delstrategiene og grensesnitt som kan virke kunstige vil måtte trekkes mellom hver av de fem delstrategiene. For eksempel vil tilrettelegging av vegnettet for tunge transporter omtales mest i delstrategi for gods og strategier rundt valg av ferger omtales i delstrategi for sjø. I all utvikling av det fylkeskommunale vegnettet er økt trafikksikkerhet et overordnet mål og vil være et gjennomgående tema i delstrategi for veg. Men det meste av strategiene for trafikksikkerhet vil likevel omtales i en egen delstrategi.

Figur 1 samspill mellom samferdselsstrategien og de tilhorende delstrategiene

Delstrategien for fylkesveg skal gi et bilde av status på fylkesvegnettet, og synliggjøre dagens og framtidige utfordring i Trøndelag. Den skal være tydelig på kriterier for prioriteringer og gi et grunnlag for politiske avveininger mellom ulike innsatsområder.

Delstrategien for fylkesveg vil danne grunnlaget for prioriteringer ved utarbeidelse av 4-årige handlingsprogram for fylkesveger med årlig rullering. Handlingsprogrammet er en operasjonalisering av de overordnede økonomiske rammer og føringer som kommuniseres via fylkets økonomiplan.

3 VISJON OG MÅL

3.1 Overordnet visjon og strategi

Delstrategi for fylkesveg bygger på fylkeskommunens visjon: «Vi skaper historie.» Ut fra et vegperspektiv vil dette innebære å legge til rette infrastrukturen for framtida.

Trøndelagsplanen 2018-2030 som ligger til høring parallelt med delstrategi veg, har tre temaområder med tilhørende retningsmål:

Tilrettelagt samferdsel og infrastruktur er en forutsetning for at Trøndelagsplanens visjoner for 2030 skal kunne realiseres. Delstrategi veg skal bidra til å nå de viktige målene om "Balansert utvikling i Trøndelag" og "livskraftige distrikter". (Dette avsnittet er endret i tråd med vedtak i fylkestingsak 66/18)

I Samferdselsstrategiens visjon; «Ett tilgjengelig Trøndelag» og hovedstrategi; «Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon» forklares med: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe». Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser.

3.2 Strategi og mål for fylkesvegene

Fylkestingets strategi for vegeierrollen er:

- Trøndelag fylkeskommune skal bygge infrastruktur som fremmer ønsket mobilitet.
- Som Norges nest største vegeier skal Trøndelag fylkeskommune utvikle vegeierskapet gjennom bedre kunnskap, smart bruk av teknologi og god vegeierstyring, med mål om «mer veg for pengene».
- Trøndelag fylkeskommune skal oppnå bedre balanse mellom ansvar og myndighet innenfor SAMS ved å utvikle kompetanse til å utøve instruksjonsretten mer aktivt. (se nærmere omtale om sams i kapittel 11)

Målene for innsatsen på fylkesvegene i Trøndelag må ses i sammenheng med de overordnede transportpolitiske nasjonale mål om «*Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*»

Trøndelag fylkeskommune har en målsetting om å ha en infrastruktur som ivaretar trafikksikkerhet, fremkommelighet, miljø og regional utvikling. Dette skal bidra til at regionen på bærekraftig vis, er attraktiv for bosetting, etablering og utvikling av næringsvirksomhet og et senter innenfor forskning og utdannelse.

Uansett må vegstrategien inneholde et grunnleggende nivå på framkommelighet og vegstandard uavhengig av årstid, ÅDT, vegdekke eller andre forhold. (Denne setninga er innarbeidet i tråd med vedtak i fylkestingsak 66/18)

4 FYLKESVEGNETTES OMFANG OG FUNKSJON

Fylkesvegnettet består av kjøreveger med tilhørende holdeplasser, bruer, tunneler, fergekaier og gang- og sykkelveger.

Per januar 2018 er det totalt registret 6.456 km fylkesveg i Trøndelag.
Type veg har følgende fordeling:

- 6 321 425 meter totalt åpen veg.
  - 5 968 933 meter eksisterende veg
  - 352 492 meter gang- og sykkelveg
- 98 km fergestrekninger og 36 km øvrige veganlegg.

Vegkonstruksjoner
Ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB) er det totalt 1521 konstruksjoner i Trøndelag. Dette omfatter tunnelportaler, murer over 3 meters høyde, alle bruer og rør med spennvidde større enn 2,5 meter.

- **Bruer:** Det er 1316 bruer på fylkesvegene I Trøndelag, av disse ligger 686 i det tidligere Nord- Trøndelag og 630 i gamle Sør - Trøndelag.

- **Tunneler:** Det er 37 tunneler på fylkesvegene i Trøndelag.

- **Fergeleier:** det er 24 fergeleier i fylkeskommunal drift. Noen er i kommunal eie men driftes av fylkeskommunen på fylkeskommunal fergestrekning.

Lister over tuneller og fergeleier finnes vedlagt dokumentet

I tillegg har vegnettet mange tilhørende vegelementer som skilt, belysning, gjerder og rekkverk, dreneringssystem med kummer og stikkrenner etc.

Statens vegvesen har på vegne av fylkeskommunen utviklet en kartmodul (figur 2), et fortellingskart, med uttrekk fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Den viser ulike tema som omtales i vegstrategien, som for eksempel veg, bruer, tunneler og funksjonsklasse.
Fortellingskartet nås på følgende lenke:

http://arcg.is/14T4fX

Når det gjelder vegnummer ble nye firesifrede nummer innført på store dele av fylkesvegnettet fra og med 2018. Men de viktigste fylkesvegene beholdt sine nummer og har fortsatt to eller tre siffer. Det kan forekomme bruk av gamle vegnummer i dokumentet.

Figur 2 Utsnitt av fortellingskartet som er utviklet i arbeidet med delstrategi for veg. Arkfanen «Vegnett» viser alle vegene med tilhorende vegnummer.og fergestrekninger

Nedenfor finnes eksempler på vegelementer som kan plukkes ut av vegdatabanken:

Variable skilt:
https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(id:821,filter:(~),farge:'0_0),(id:97,filter:(~),farge:'1_1))/hvor:(fylke:(~50),vegreferanse:(~'F))/@218781,7044859,6/vegobjekt:775538947:008ec2:97

Rasteplasser:
https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(id:821,filter:(~),farge:'0_0),(id:39,filter:(~),farge:'2_0))/hvor:(fylke:(~50),vegreferanse:(~'F))/@218781,7044859,6

5 FUNKSJONSINNDELING

For å ha et grunnlag for prioritering av midler til investering, vedlikehold og drift på vegnettet, og i vegforvaltninga foreslås en funksjonsinndeling av vegnettet (tabell 1).

Ei funksjonsinndeling kan i tillegg tenkes å regulere prinsippene rundt standard for drift og vedlikehold, hvilke regler som skal gjelde for avkjørselstillatelser og avstand til byggegrense, reklameskilting og annen skilting. Slike overordnede prinsipp kan bidra til likebehandling og reduserte antall enkeltsaker i saksbehandlingen.

Følgende kriterier er vurdert i arbeidet med funksjonsinndelinga:
· Administrative grenser (kommune-, fylkes- og riksgrense)
· Administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter og skoler
· Trafikkmengde – andel lange kjøretøy
· Næringstrafikk – logistikk-knutepunkt
· Persontransport (arbeidspendling)
· Fritidstrafikk
· Beredskap (alternative kjøreruter)

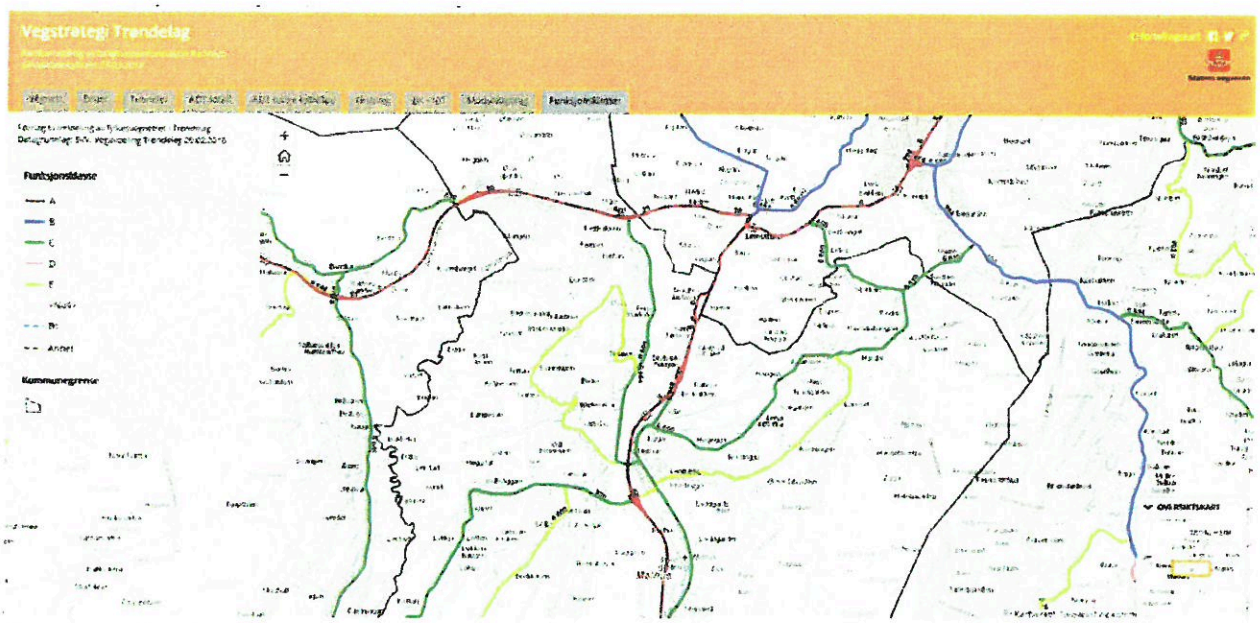
Tabell 1. Forslag til funksjonsklasser.

Funksjonsklasse A	Riksveger – nasjonale hovedveger
Funksjonsklasse B	Regionale hovedveger med tilnærmet riksvegfunksjon
Funksjonsklasse C	Veger mellom kommunesenter og veger som har regional funksjon (næringstrafikk og/eller felles bo- og arbeidsmarked).
Funksjonsklasse D	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter, alternative veger for veger med regional funksjon.
Funksjonsklasse E	Lokalveg som forbinder bygder/grender og har lokal hovedfunksjon.

Det er som nevnt i kapitlet over utviklet en kartmodul, et fortellingskart, som omhandler ulike tema i vegstrategien, herunder funksjonsklasser. Denne nås på følgende lenke:

http://arcg.is/14T4fX

Figuren på neste side viser et utsnitt av arkmappa «funksjonsklasser» og viser hvilken funksjonsinndeling som foreslås for vegne i Trøndelag.



Figur 3 Fortellingskart - funksjonsinndeling/vegklasse

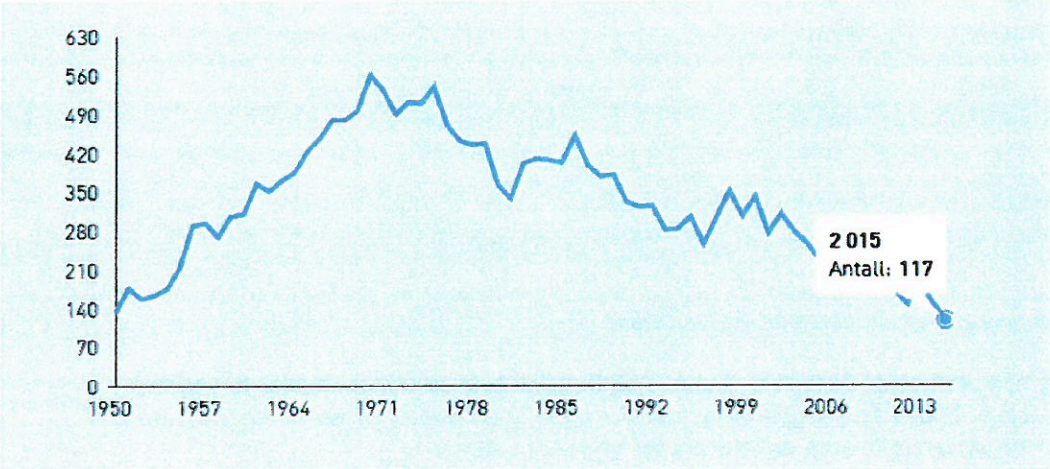
Et vedlegg til dokumentet beskriver mulige holdningsklasser som kan knyttes til vegens funksjonsklasser både når det gjelder avkjørsler og byggegrenser. Disse vil legges fram som forslag til vedtak samtidig som delstrategi for veg skal vedtas.

Det ligger også muligheter til å knytte andre forhold til funksjonsklassene enn avkjørsler og avstand til byggegrense. I Nord - Trøndelag var både retningslinjer knyttet mot eierskap til veglys og kommunal medfinansiering av gang- og sykkelveg knyttet mot D - og E vegene. (Tidligere i nord; C og D-veger)

Ved nyetablering og oppgradering kan det også være hensiktsmessig å knytte standardklasser som er beskrevet i Statens vegvesen håndbok N100 «Veg og gateutforming» som mål og utgangspunkt for hver funksjonsklassene. Standardklassene må likevel betraktes som retningslinjer og ikke være en absolutte bindinger. Det må tas hensyn til lokale forhold og overordnet prioritering. Denne sammenhengen vi bli konkretisert nærmere i den endelige vegstrategi.

6 TRAFIKKSIKKERHET

Antall trafikkulykker og konsekvensene av disse gir et bilde på trafikksikkerheten. Erfaringer fra ulykker har ført til utvikling av teknologi på kjøretøyene som etter hvert har redusert konsekvensene om en bilfører gjør feil; som setebelter, antiskrenssystem, airbag, myk front. Andre installasjoner som direkte påvirker kjøreadferden er fartsperrer og alkolås. Det er en rivende utvikling i denne teknologien. Siden setebelter ble påbudt i 1970, har antall drepte i trafikken hatt en tydelig nedadgående trend, til tross for en stor økning i trafikken (Figur 4).



Figur 4 Antall omkomne i trafikken i Norge fra 1950 til i dag

Også sikrere veger, god trafikkopplæring og andre effektive trafikksikkerhetstiltak har ført til denne positive trenden. Men de siste 5 årene døde i gjennomsnitt 145 personer og 685 personer ble hard skadd i trafikken, så fokus på trafikksikkerhet kan ikke reduseres.

0 DREPTE
0 VARIG SKADDE

Trøndelag fylke følger nasjonens visjon om at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken. En visjon også Trøndelag fylke jobber mot.

Delstrategi for trafikksikkerhet vil handle om fylkeskommunens koordineringsansvar etter vegtrafikklovens § 40a og hvordan dette utføres gjennom arbeidet til fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Denne delstrategien tar bare for seg infrastrukturens innretning, og hvordan utforming av den påvirker risikoen for at ulykker kan oppstå og konsekvensene av de ulykkene som oppstår.

Alle tiltak på vegnettet gir en stadig økt trafikksikkerhet, enten det gjelder drift, vedlikehold eller investeringstiltak. Dette gjelder store, kostbare og godt synlige tiltak, som bygging av en ny gang- og sykkelveg. Men også mindre tiltak som kurveutrettinger, skogrydding og annen fjerning av sikthinder, gjøres med økt trafikksikkerhet som formål. Et utrykk sier at fart dreper. Det gjør den ikke, det er bråstoppen som dreper. Vegnettet utformes stadig med hensikt å gjøre en eventuell bråstopp mykere: Når installasjoner som lysmaster, skiltstolper, rekkverksstolper og rekkverksender skiftes ut får de nye en mer fleksibel og ettergivende utforming, sideterrenget glattes ut slik at biler som kjører utom vegen glir bortover uten å bråstoppe i en fjellknaus, en kum eller ei stikkrenne under en avkjørsel. Trær og andre hinder skal ha en sikkerhetsavstand.

6.1 Erfaringer fra ulykker gir standardendringer og nye retningslinjer.

Ved hver alvorlig ulykke rykker politi, nødetatene og ulykkesberedskapen til Statens vegvesen ut. Kunnskap om ulykkene systematiseres og tiltak for å hindre nye tilsvarende ulykker innarbeides i lovverk, retningslinjer og vegstandarder. Siden 2005 har Staten vegvesen gjort dybdeanalyser av hver eneste dødsulykke.

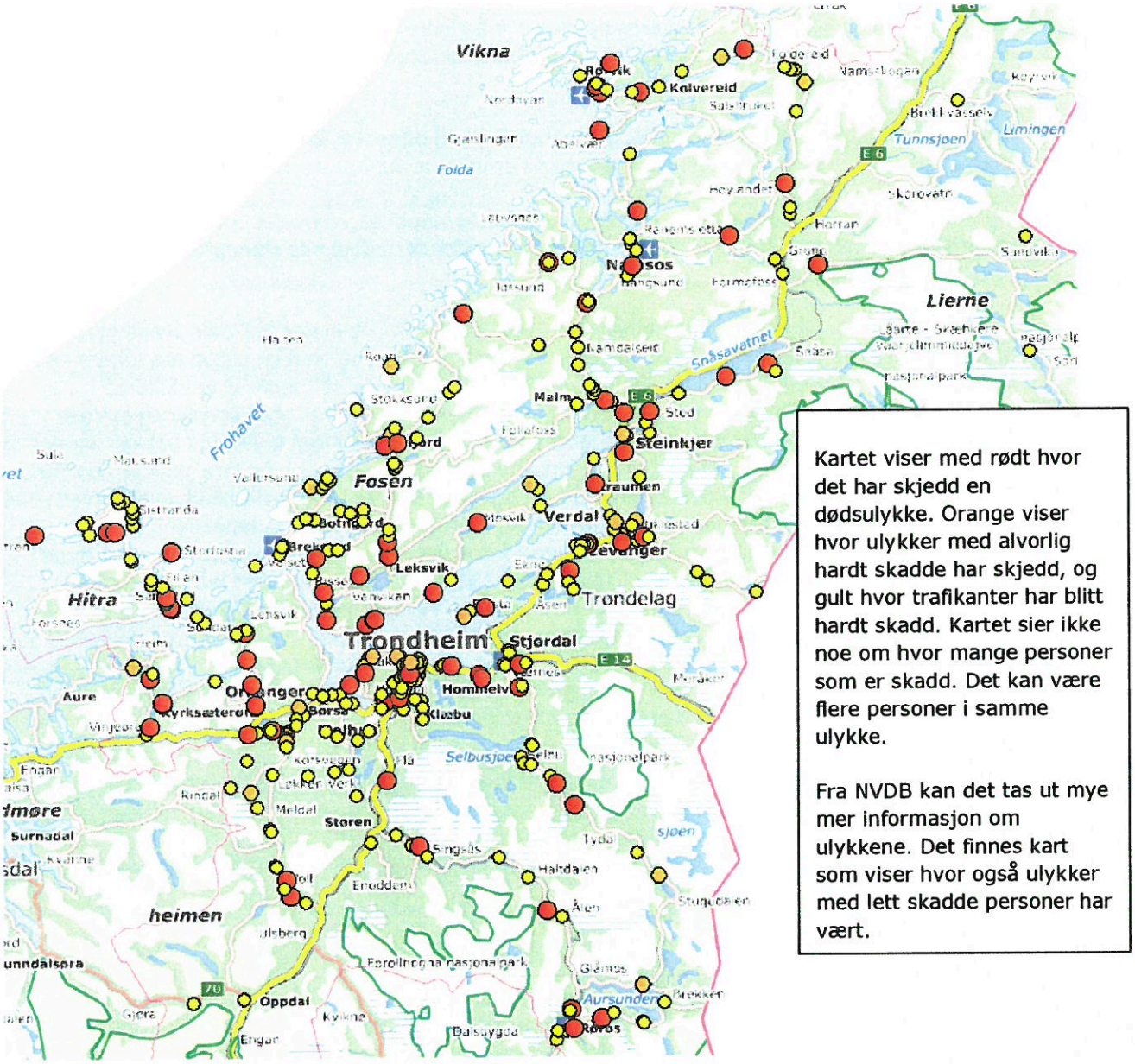
Drift, vedlikehold og investeringstiltak gjennomføres som oftest i tråd med de standardkravene som over tid og etter beste kunnskap og praksis er innarbeidet i Statens vegvesens håndbøker.

Ny kunnskap gjør at standardkrav endres. Det fylkeskommunale vegnettet er ikke utbedret i takt med dette. Veger som er bygd for mange år siden holder derfor ikke de standardkravene som nybygde veger har.

Å følge håndbøkenes standardkrav innen drift, vedlikehold og nybygging har med årene gradvis gitt bedre trafikksikkert, men mange av tiltakene har også blitt dyrere. Med en visjon om «mer veg for pengene», vil det være nødvendig å analysere kostnad mot nytte når andre eller enklere standarder enn det håndbøkene beskriver, vurderes. Hvor mye endres ulykkesrisikoen om det ligger mer snø på vegen før den brøytes, eller om det strøes bare foran kryss og i bakker når det er glatt? Er det et godt nok tilbud å bygge en smalere sti langs vegen, eller breiere skulder enn den tre meter breie asfaltert og belyste gang- og sykkelvegen som er i tråd med håndbøkene? Ved slike spørsmål må helheten vurderes. Sparte investeringskostnader må ses i sammenheng med framtidige drift- og vedlikeholdsutgifter, mulige kontraktsformer og trafikksikkerhetsvurderinger. En høyere standard enn nødvendig, vil som oftest gi rom for færre tiltak. Det må søkes etter innovative løsninger som utfordrer håndbøkene, og som fortsatt gir god trafikksikkerhet. (Dette avsnittet er endret i tråd med vedtak i fylkestingsak 66/18)

Som vegeier har fylkeskommunen anledning til å velge egne standarder på eget vegnett for det meste, bortsett fra standard på bærende konstruksjoner.

6.2 Hvor skjer ulykkene



Figur 5. Ulykker med drepte/hardt skadde de siste 10 år.

Alle ulykker i trafikken der et kjøretøy er involvert skal rapporteres til politiet. I Nasjonal vegdatabank (NVDB) samles ulykkesinformasjon. Med dette datagrunnlaget kan kart som viser hvor ulykkene har skjedd plottes ut. Vi har dessverre ikke et godt system som registrerer ulykker i trafikken der kjøretøy ikke er involvert, for eksempel sykkelulykker. Figuren ovenfor viser hvor i fylket politirapporterte ulykker som har ført til alvorlig hardt skadde, hardt skadde eller drepte i trafikken har skjedd.

Figur 5 viser at det er stor spredning i hvor ulykkene skjer og derfor også vanskelig å finne ut hvor innsats for å redusere framtidige alvorlige trafikkulykker skal gjøres.

Men det er punkt og strekninger hvor det har vært spesielt mange ulykker og hvor spesiell innsats bør gjøres. Antall ulykker i en 5 års periode over en viss strekning danner grunnlag for det som defineres som et ulykkespunkt eller en ulykkesstrekning:

Ulykkespunkt:	En strekning på 100 meter som har 4 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år
Ulykkesstrekning:	En strekning på 1000 meter som har 10 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år

Det er definert 21 ulykkespunkt på fylkesveger i Trøndelag. Ett av disse punktene er i Namsos. De øvrige 20 er i Trondheim. Alle strekningene som ifølge definisjonen er ulykkesstrekninger ligger i Trondheim.

Håndtering av vegnettet i Trondheim omtales spesielt i kapittel 13.5.1.

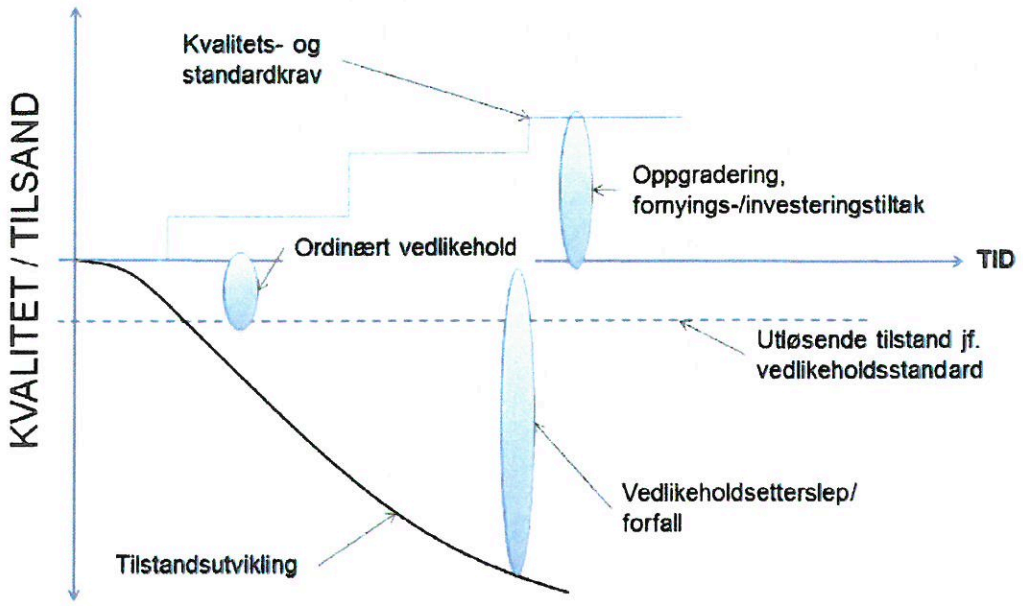
Det vil bli utarbeidet en egen delstrategi for trafikksikkerhet. Den vil ta utgangspunkt i vegtrafikklovens § 40 a:

"Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket". Delstrategien vil i stor grad omhandle arbeidet i fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

7 STATUS OG TILSTANDSBESKRIVELSE

7.1 Statusoversikt – etterslep

Etterslep defineres på to måter, standardetterslep og vedlikeholdsetterslep. Sistnevnte er også kjent som forfallsnivå. Det er ulike måter å beregne etterslep på, og alle har sine svakheter. Figur 6 under, vises en modell som forklarer forskjellen mellom vedlikeholdsetterslep og standardetterslep.

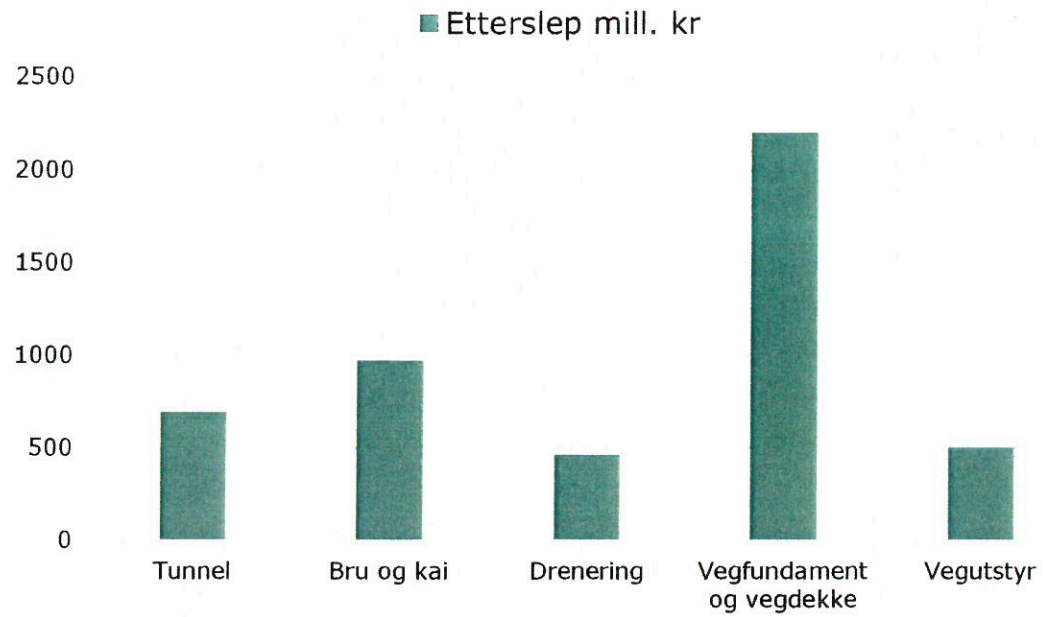


Figur 6 Prinsippskisse vedlikeholdsetterslep/ forfall

Vedlikeholdsetterslep er skader og mangler på vegobjekter (det under tidslinjen) som ikke tilfredsstiller kravene gitt i standard for drift og vedlikehold (Håndbok R610).

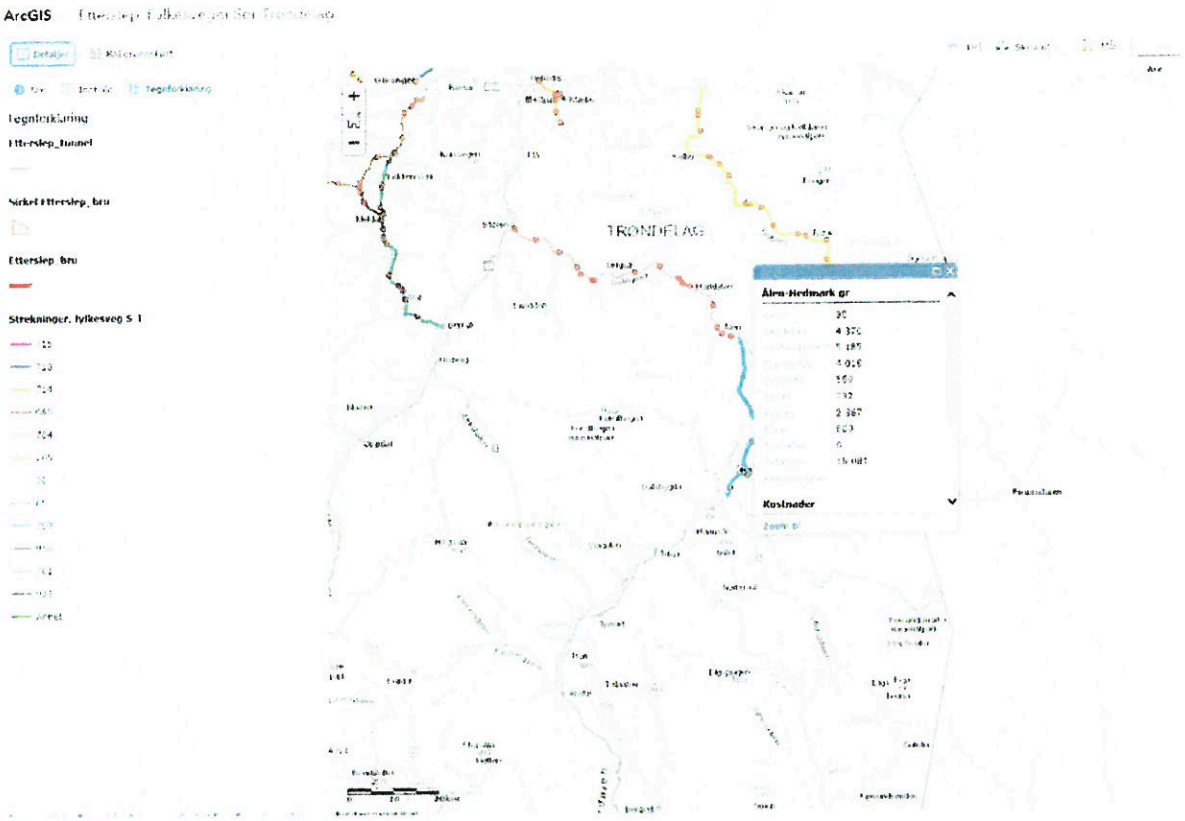
Standardetterslep er mangler i forhold til krav og normer som har utviklet seg siden det aktuelle vegobjekt ble bygget/etablert.

Den beste oversikten over vedlikeholdsetterslep er fortsatt Statens vegvesens rapport 183 (2013 «Hva koster det å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?»), selv om mye er gjort siden 2013. Denne rapporten inkluderer mer enn rent vedlikeholdsetterslep, men fortsatt ikke alt standardetterslep. Rapportens tall for vedlikeholdsetterslep er i utredningsfasen for Nasjonal transportplan (NTP 2028-2029) blitt oppdatert via innhentning av oppdatert grunnlagsmateriale. Denne oppdateringen, angir for Trøndelag i såkalte vedlegg 6, et forfallsnivå med tilhørende oppgraderinger på ca. 4,3 mrd. 2014-kr, inkl. mva. Omregnet til 2018-kr tilsvarer dette ca. 4,8 mrd. kr. Fordeling på vegobjekter fremgår av Figur 7. Det er viktig å understreke at vurderingene og estimatene av etterslep har usikkerhet på lik linje med andre typer kostnadsoverslag.



Figur 7 Fordeling av estimert etterslep på vegobjekter.

Sør-Trøndelags metodikk for å måle forfallsnivå over tid er videreført inn i det nye fylket. Denne metodikken baserer seg på noen av de samme prinsippene som ble gjort i rapport 183. Forskjellen er at det som her gjøres er et rent uttrekk fra diverse kilder, mens det i rapport 183 ble vurdert mer inngående.
Det tas ut forfallsoversikter gjennom utdrag av skade- og tilstandsregisteret på objektene registrert i NVDB. Det er derfor viktig med en god og oppdatert NVDB. Dette har fått ekstra fokus , gjennom dette arbeidet i Statens vegvesen i Trøndelag. I tillegg benyttes data hentet fra asfaltregistreringer i programmet PMS. Fra PMS får vi oversikt over dekkebehovet og bærelaget i vegkroppen. For bru brukes programmet «Brutus» som kilde for forfallsoversikter. Alle bruer gjennomgår en hovedinspeksjon hvert femte år. Tall for tunnel og elektro hentes fra oversiktslister fra byggelederne innen disse fagfeltene.
Basert på metodikken med kvantifisering av forfall er det jobbet med en måte å presentere dette på. Det er i første omgang tatt utgangspunkt i det tidligere Sør-Trøndelag. Videre er det kun vurderinger av de viktigste vegene med strekningsvurdering og kritiske vegobjekt (*Figur* 7).

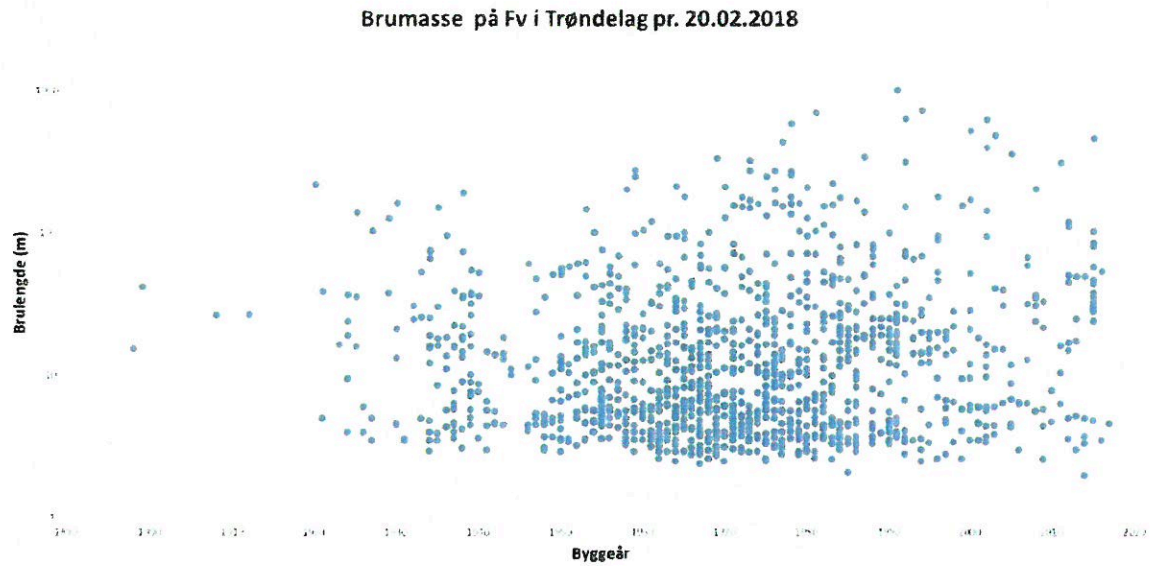


Figur 8 Etterslep på fylkesveg i Sor- Trondelag

Det er utfordrende å presentere forfallsnivå på en god, helt korrekt og forståelig måte. Ovennevnte metode vurderes hensiktsmessig og vil bli bruk i det videre arbeide med vegstrategien. I og med denne sier noe om utvikling over tid, vil den dermed kunne være et verktøy for prioritering. En kvantifisering av forfallsnivå vil aldri inneholde alle sannheter om tilstanden på vegnettet, men kun si noe om det som er registrert i den kilden uttrekket gjøres ifra. Svakheten ligger både ved mulige manglende i registrering av tilstand og mangler i registrering av utførte tiltak. Videre vil det bare si noe om status på det tidspunktet uttrekket er gjort. Tallene bør derfor ikke betraktes som helt absolutte, men som et godt verktøy for å følge utviklingen over tid. Eksempelvis hadde man holdepunkter for å si at forfallsutviklingen i tidligere Sør-Trøndelag var eskalerende de siste årene basert på denne metodikken.

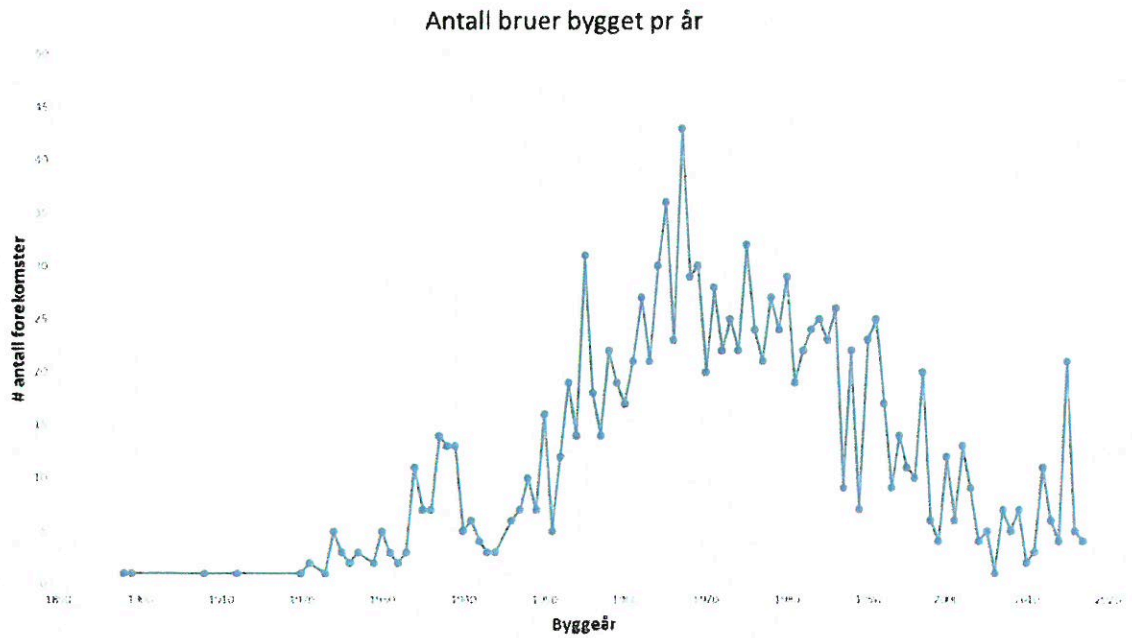
7.2 Bruer

I Trøndelag Fylkeskommune er det i dag registrert 686 bruer i tidligere Nord-Trøndelag og 630 bruer i tidligere Sør-Trøndelag. Til sammen 1316 bruer. Vi vet når de fleste av dem ble bygd. Brumassen er presentert grafisk i figur 8, og som det tydelig kan leses, ble det bygd mange bruer i etterkrigstiden fra 1950-1980.



Figur 9 Brumasse på fylkesveger i Trondelag. Y-aksen er logaritmisk og viser lengden på brua, x-aksen viser byggeåret

Fremstilt på en annen måte har byggetakten vært som angitt i figur 9.



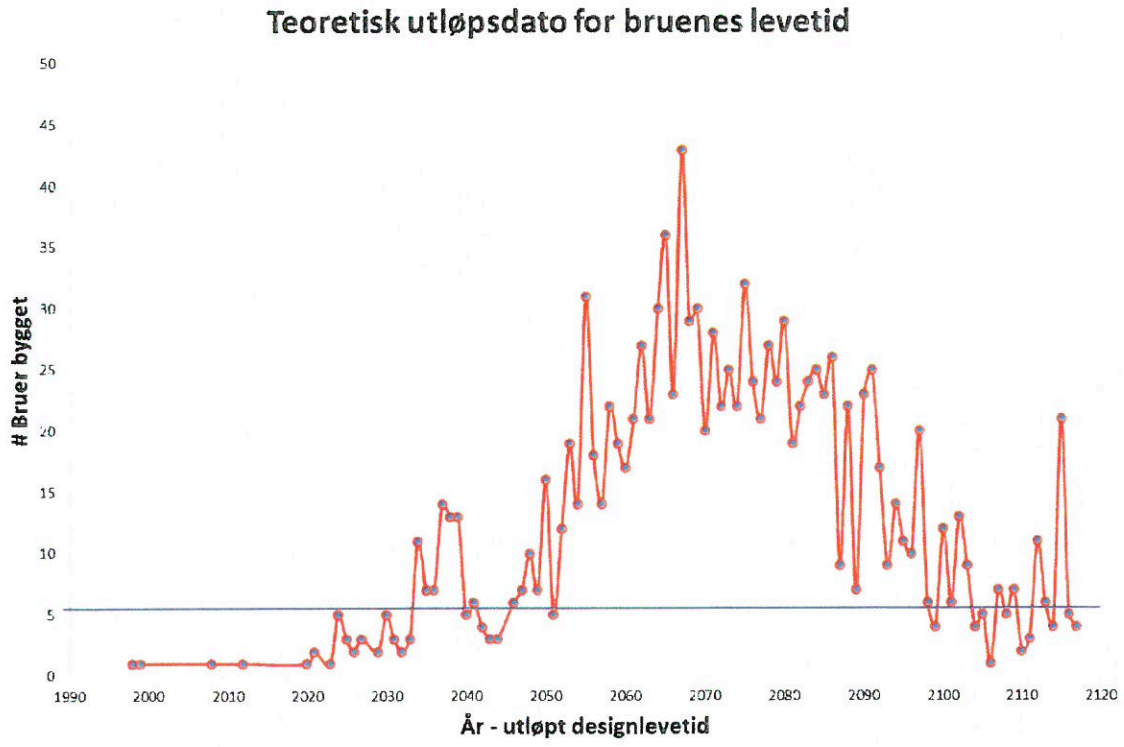
Figur 10 Antall bruer bygget pr år i Trondelag fra 1889 til 2017

Bruer bygges i dag med en designlevetid på 100 år. I virkeligheten er selvfølgelig levetiden noe mer differensiert. Faktisk levetid avhenger av at brukonstruksjonene bygges med god standard med hensyn til bestandighet og at konstruksjonene blir vedlikeholdt og brukt som tiltenkt. For eksempel forventes det ikke mer enn 50 års levetid på korrugerte stålrørsbruer med vanngjennomløp (±20 år), og betongbruer bygget mellom 1960 og 1990 ble bygget med minimal betongoverdekning sammenlignet med dagens krav (hhv 1-3mm mot 7mm i dag). Bruer i værharde kyststrøk vil degradere raskere enn bruer innenlands. Disse vil kreve mye mer vedlikehold for å kunne stå like lenge.

Likevel er det en god øvelse å se for seg at bruene har 100 års levetid for å kunne danne seg et bilde av etterslepskostnadene knyttet til vedlikehold og fornying av de eksisterende brukonstruksjonene i Fylket.

Dersom de 1316 bruene på fylkesveg ble bygget jevnt fordelt gjennom de 100 siste årene, kan en forvente at man i snitt må fornye en prosent av brumassen hvert år. Det tilsvarer en utskiftingsrate på bruene på 13,16 bruer pr år.

I det siste har vi skiftet ut omtrent 3 bruer hvert år i tidligere Sør-Trøndelag, og 3 bruer hvert år i Nord-Trøndelag. Dette er langt bak den gjennomsnittlige utskiftingsraten på 13 bruer pr år. Den forventede utskiftingsraten av bruer i Trøndelag Fylkeskommune vil i realiteten kunne nærmer seg byggeraten, slik den er vist i figur 10.



Figur 11 Teoretisk utlopsdato for brumassen på Fylkesveg. Nåværende utskiftningsrate blå linje (6 stk.)

Etterslep på bruer bli registrert i bruforvaltningsverktøyet Brutus. Behov for vedlikeholdstiltak eller fornyingstiltak blir satt på bakgrunn av tilstanden til bruene. En modell der et tall for tilstand og konsekvens multipliseres og største skadegrad har tallet 16.

Det er viktig å presisere at vedlikeholdsetterslepet på bruer på fylkesveger slik det er registrert i Brutus vil undervurdere det faktiske behovet. Brutus i dag muligheten til å legge inn periodiske vedlikeholdskostnader, samtidig som investeringskostnad primært legges inn som entreprisekostnad og dermed i etterslepsberegningene ikke har med alle kostnader knyttet til prosjektering, byggeledelse, rigg etc.

En nærmere oversikt over etterslep på bruer er under utarbeidelse, og vil presenteres i endelig delstrategi for veg.

8 FORVENTET TRAFIKKUTVIKLING

De viktigste drivkreftene til transportutviklingen er:

- Befolkning og arealbruk
- Økonomisk utvikling (kjøpekraft)
- Teknologi (beskrevet under kapittel 8)
- Transport-tilbud (standard på infrastrukturen)
- Incentiver og reguleringer
- Holdninger og strømninger i samfunnet

Vurderinger og beregninger av framtidig trafikk avhenger derfor i stor grad av utviklingen på disse områdene. I forbindelse med framskriving av trafikk er det utarbeidet fylkesvise prognoser. Årlig vekst for hhv. lette og tunge kjøretøy er gitt flatt for hele fylket. Dette er en sterk forenkling i og med det vites at trafikkutviklingen varierer mye mellom ulike deler av fylket.

Basert på faktiske geografiske variasjoner i noen av drivkreftene (f.eks. befolkningsprognoser), vil det til endelig dokument for vegstrategien bli gjort beregninger som synliggjør denne variasjonen og dermed gir sannsynlig framskriving av trafikkutviklingen.

Ved Statens vegvesen benyttes regional transportmodell (RTM) i transportutredninger og -beregninger. Erfaringsdata som demografiske data, reisevaneundersøkelser (RVU) og trafikkregistreringer er sentrale kilder for at transportmodellene skal gjenspeile virkeligheten best mulig. Med trafikkmodellen kan man analysere effektene av særlige tiltak i noen områder. Det kan være satsing på havbruk i en kystregion, store boligutbygginger, etablering/flytting av større institusjoner eller store infrastrukturutbygginger.

Når det gjelder framtidig trafikkvekst og endringer i transportbruk brukes RTM til å se hvor retningen går i ulike scenarier, der det også synliggjøres endring i reisemiddelbruk. Dvs. fordeling mellom bil, bilpassasjerer, kollektivtransport, sykkel og gange. I vegstrategien vil det bl.a. være mulig å gjøre utredning av følgende:

- Hvordan vil trafikkutviklingen og reisemiddelfordelingen bli med ulike scenarier for befolkningsvekst og arealutvikling?
- Hvilken effekt har regulerende tiltak på trafikkmengder og fordeling mellom ulike transportmidler?
- Hvordan fordeler trafikken seg på sidevegnettet ved store utbyggingsprosjekter, og hvilke muligheter åpner seg da for å tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gang?

RTM danner også grunnlag for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjekter og tiltak i transportsektoren. Således har disse spørsmålene vært sentrale i følgende transportutredninger i Trøndelag:

- Konseptvalgutredning (KVU) Trondheim-Steinkjer
- Byutredning for Trondheimsregionen

Særlig vil erfaringene gjennom arbeidet med byutredningen være nyttig i beregning av virkninger av tiltak i, rundt og mellom de mindre byene i fylket.
Det er imidlertid gjort flest utredninger og analyser i Trondheim og Trondheimsregionen. Det skyldes i stor grad arbeidet med Miljøpakken og byutredningen. Det vil i større grad aktualiseres å få mer kunnskap om trafikkmønster og effekter av tiltak også i de mindre byene i Trøndelag. Dette gjelder både transporten i og rundt hver by, men også mellom byene.
Nullvekstmålet, som er premiss i byutredningen, gir behov for mer kunnskap om miljøvennlig transport (kollektivtransport, sykling og gåing). Her ses klar forskjell på utviklingstrekkene i byene kontra spredt bebygde områder. Det som er gjort i byutredningen av Trondheimsregionen er kunnskap det kan dras nytte av i kommende utredninger.

For Trøndelag kan det påpekes følgende trender angående trafikkutviklingen:

- Typisk utvikling har vært at trafikken øker mest (også relativt) rundt og mellom byene. Stor vekst i befolkningsutviklingen gir økt transport.
- Tungbiltrafikken øker relativt sett mer enn personbiltrafikken. Dette vil også gi økt belastning på deler av fylkesvegnettet.

I tillegg til transport- og trafikkanalyser, kan det lages godsanalyser og planer for tilrettelegging for tungtransport. Dette bl.a. ved følgende:

- Strategi for hvileplasser.
- Vegkantintervjuer for å kartlegge godsstrømmer, mengde og type gods på strekninger og mellom regioner i landsdelen/fylkene
- Innsamling og bearbeiding av eksisterende statistikk med tanke på framtidige godsprognoser

Det er viktig å påpeke at prognoser og beregninger av scenarier naturligvis ikke gir noen fasit om fremtidig situasjon, men viser relative forskjeller og indikasjoner på hvilke effekter ulike tiltak og scenarier gir.

9 FRAMTIDAS KRAV TIL FYLKESVEGNETTET

Det er divergerende oppfatninger om hvordan ny kjøretøyteknologi og annen teknologisk utvikling vil påvirke trafikkbildet på mellomlang sikt (2030). Det synes imidlertid klart at vi vil få en oppstart av oppkoblede og selvkjørende kjøretøy med både fordeler og begrensinger. I en mellomfase vil derfor vegnettet møte krav om tilpasninger til både ordinære kjøretøy og oppkoblede og selvkjørende kjøretøy.
Teknologisprang med autonome kjøretøy og ny teknologi kan føre til både mindre eller større behov for kapasitet i vegnettet avhengig av hvordan endringer implementeres. Noen faktorer her er eierskap, bruksmønster og eventuell konkurranseflate mellom buss, taxi og privat bil. Samkjøring og bildeling i ulike former er også et potensielt konsept som kan påvirke trafikkmengden på vegnettet.
Autonome og halvautonome kjøretøy kan forventes å stille større krav til drift av vegen og alltid tydelig vegoppmerking samtidig som smale veger kan vise seg å være en utfordring. Det er imidlertid klare muligheter for mer effektiv trafikkavvikling og økt trafikksikkerhet med autonom kjøretøyteknologi.

Det kan forventes problemer med belastningen på vegkroppen som følge av platooning (lastebiler kjører tett i kolonne). Når de kjører tett i dragsuget fra hverandre vil lastebilen spare drivstoff. Samtidig vil sårbare elementer i vegnettet kunne bli påvirket av tunge kjøretøy som kjører tett. Det samme er tilfelle med veger i løsmasser der kraftige og gjentatte svingninger som følge av akselbelastningene kan bryte ned vegen tidligere enn antatt ut ifra normale levetidsbetraktninger.

Teknologispranget vil også ha betydning for trafikkregulering. Vegmyndighetene må kunne formidle reguleringen digitalt til oppkoblede og selvkjørende kjøretøy. Et enkelt tiltak som arbeidsvarsling bør derfor utføres både fysisk ved skilting og via digital varsling.

Økt bruk av helelektriske kjøretøy vil føre til en større etterspørsel og «krav» om ladepunkter hvor kjøretøyer stanser i lengre tid. Fylkeskommunen kan her ha en koordinerende rolle. Hydrogen som drivstoff har også kommet vidt, men det er noe uklart hvilken rolle det i fremtiden vil ha.

Belysning er et av feltene som står overfor en endringer som følge av teknologisk utvikling. På rene landeveger vil tilpasset belysning kunne være aktuelt der man justerer opp intensiteten i soner rundt kjøretøy eller gående/syklende. Ved lav trafikk kan det være energieffektivt. Her kan man bytte ut armaturer etter hvert som det er naturlig. Teknologien kan imidlertid ha utilsiktede effekter både rent visuelt i landskapet og i forhold til trygghetsfølelsen for mennesker som går eller sykler langs vegnettet.

En annen problemstilling er teknologisk levetid på ulike installasjoner. Den teknologiske utviklingen går fort. Det bør gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser dette kan forventes å få for eksisterende og fremtidig infrastruktur. Enda viktigere kan være den tekniske levetiden i forhold til en tiltagende rask teknologisk utvikling.

Grønn trafikkvekst med kollektivtrafikk, sykkel og gang er en viktig målsetning. Man kan forvente at reisemiddelvalget blir påvirket av at tilgangen på el-sykler med god rekkevidde. Det bør høstes erfaringer fra sykkelbyer og relevant undersøkelser. Erfaringen må så brukes til også å styrke innsatsen utenfor Trondheim, der andel kollektiv, gående og syklende er lave.

10 MILJØ OG KLIMA

Regionalt folkevalgt nivå har en viktig rolle i klimaarbeidet ved å se helheten i areal- og transportplanleggingen. Sammenslåingen av trøndelagsfylkene til en funksjonell region gir oss gode muligheter til å ta en tydeligere rolle på området. Rollene som vegeier, ansvarlig for regional kollektivtransport, skoleeier, eier av store bygg samt regional planmyndighet er særlig viktige. Prosessen med gjeldende Regional planstrategi for Trøndelag 2016-2020 viste også tydelig at både Trondheimregionen og «småbykommuner» har forventninger om at vi tar en koordinerende rolle her. Gjeldende og framtidige planer og strategier på disse områdene må sees i sammenheng og avstemmes mot hverandre.

10.1 Miljø

Innen transportpolitikken er et nasjonalt hovedmål for miljø at «*Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet*».

Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker og miljø. Nødvendige tiltak i forhold til dette er avhengig av et bredt samarbeid mellom statlige, regionale og lokale myndigheter. De nasjonale målene er basert på tålegrenseprinsippet som igjen er basert på naturens tåleevne. Klimaendringer og tap av biologisk mangfold er blant de største miljøutfordringene innen transportsektoren.

Tiltak innen miljøområdet er knyttet til klimagassutslipp, NOx-utslipp, lokal støy og luftforurensning, naturmiljø, kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap, dyrket mark og utslipp av salt, olje eller andre kjemikalier.

Det er ikke gjennomført kartlegging langs fylkesvegene i forhold til naturmiljø, kulturminner, kulturmiljø eller kulturlandskap.

Tiltak som kan påvirke til bedre miljø er

- Sammenhengende utbygging av vegruter
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett omkring tettstedene
- Aktiv bruk av samordnet areal- og transportplanlegging i tettstedene
- Krav om miljøvennlige kjøretøy i drift- og vedlikeholdskontraktene.
- Krav om miljømessig (og trafikksikkerhetsmessig) optimal vegsalting i drift- og vedlikeholdskontraktene.
- Bekjempelse av skadelige fremmede arter, for å stanse tap av biologisk mangfold.
- Oppfølging av EUs vanndirektiv for fylkesvegene, spesielt vandringshinder for fisk, der vegnettet krysser elver/bekker.

10.1.1 Støy

Forurensningsforskriften pålegger vegeier å kartlegge støysituasjonen langs vegnettet hvert 5. år. Det er fastsatt klare tiltaksgrenser både for tiltak for å begrense støy som utvikler seg over tid og enda strengere krav ved nybygging av veg. Forskriftens kapittel 5 definerer at 42 dB er høyeste tillatt innendørs støynivå fra eksisterende støykilder.
Støynivå ble kartlagt langs fylkesvegnettet i 2017. Resultatene viser at tiltak må utredes for flere boliger. Vegeier må innen rimelig tid utføre tiltak på berørte boliger og institusjoner der utredning viser det er et krav jf. forskriftene.

Det er signalisert at det vil komme nye og strengere innsatskriterier for støyreduserende eller avbøtende tiltak, noe som krever økt behov for ressurser til blant annet støyskjerming og støyisolerende tiltak for boliger og institusjoner.

Det er en vurdering om tiltak gjøres i henhold til gjeldende forskrifter, eller om fylkeskommunen gjør tiltak i tråd med kommende strengere kriterier før disse er implementer i forskrift og endelig kjent i detalj.

10.1.2 Luftforurensing

Tidligere ble lokal luftforurensning kartlagt gjennom beregninger langs de fylkesvegene der støy ble kartlagt. De siste årene har målinger erstattet beregninger. Målinger gjennomføres først og fremst i bystrøk med høy trafikk. Fylkeskommunen påføres ekstra kostnader for å redusere luftforurensingen med skjerpede rengjøringsrutiner og andre driftstiltak. I Trondheim har et avbøtende tiltak vært piggdekkavgift.

10.1.3 Vannforskrift og naturmangfold

Naturmangfoldloven og forskriftskrav iht. Vannforskriften må håndteres og kan både i forbindelse med ny utbygging og eksisterende anlegg bety økte kostnader.
Vannforskriften er en økologiforskrift som stiller krav om at all vannforvaltning skal samordnes på tvers av sektorer som berører vann. Målet er at alt vann skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand. For alle vassdrag som ikke har miljøtilstanden «god» skal det gjennomføres tiltak for å oppnå god miljøtilstand. Dette innebærer blant annet et behov for å utbedre vandringshinder for fisk i og ved kulverter.
Naturmangfoldloven gir sentrale føringer om at ingen arter eller naturtyper skal utryddes som følge av etablering og drift av samferdselsanlegg.
Det er således også i drift- og vedlikeholdsfasen viktig å følge opp miljømålene med skånsomme og tilpasset metoder.

10.1.4 Vegsalting

Den miljømessige ulempen med vegsalting i forbindelse med vintervedlikehold er diskutert politisk i flere omganger. Salt brukes både for å hindre at strøsand fryser sammen til store isklumper og som saltløsning. Saltet brukes i vinterdrifta av fylkesvegene for å sikre nok friksjon på glatte veger eller til å forhindre at det skal legge seg ei hinne av is på bar veg. Det foregår kontinuerlige forsøk og prøveprosjekt for å finne den mest optimale bruken av salt. Disse følges opp nøye og innarbeides etter hvert i nye driftskontrakter. Det er viktig at det i nye driftskontrakter er økt bevissthet om salting. Det skal ikke være lønnsomt for entreprenør å salte mer enn nødvendig.

10.2 Klimaendringer – flom og skred

Et stadig våtere klima tilsier at kostnaden til utbedring etter flom og skred er økende.

Ekstrakostnadene må i utgangspunktet dekkes innenfor de bevilgede økonomiske rammene. Det søkes om statlige ekstramidler for å dekke ekstrakostnadene etter skred og flom helt eller delvis, men dette er usikre bevilgninger. Staten vurderer behov for skredsikringsmidler som skjønnsmidler i rammetilskuddet.

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det i perioden satt av 12 milliarder kr til skredsikring på fylkesveger nasjonalt. Dette gir et snitt på 1 milliard kr. i året som videre fordeles mellom fylkene fire år om gangen. Her har Trøndelag fylkeskommune blitt tildelt 153 mill. kr i den første seksårsperioden.
Trøndelag fylkeskommune har på denne bakgrunnen forskuttert to skredsikringstiltak, et langs fv. 723 og et langs fv. 14 på til sammen 565 millioner kroner.

Det er fortsatt åtte kjente skredpunkt med en høy eller middels skredfaktor som gjenstår etter disse prosjektene. Utbedring av disse skredpunktene er grovt beregnet å ha en kostnad på til sammen 870 millioner kr. På grunn av klimaendringer vil det samtidig skred på steder som det før ikke kom skred på. Hovedårsaken til dette er mer nedbør og mer skiftende vær. Dette vil gjøre det vanskeligere å prioritere nye tiltak.

Midlene satt av til skredsikring gjelder kun snø og steinskred og ikke jord- og kvikkleireskred. Ustabil grunn gir utfordringer ved fornying og forsterkning og nødvendige tiltak fordyrer ofte prosjektene til et punkt som gjør prosjektene vanskelige å gjennomføre. En ordning tilsvarende statlige midler til fjellskred bør være aktuelt å jobbe mot. Uten en skikkelig støtteordning kan flere prosjekter vanskelig bli realisert.

Ved utskifting av kulverter og bruer må det dimensjoneres for større vannmasser. Det er et spørsmål om kulverter og bruer skal skiftes ut på grunn av for liten gjennomstrømmingsdimensjon, eller om utskifting først skal gjøres når andre tiltak er nødvendig på brua eller kulverten. Har vegen omkjøringsmuligheter? Kan det aksepteres av den ved meget store og intense nedbørsmengder flommes over eller graves over? Noen veger oversvømmes relativt ofte. Her kan tiltak som å heve vegen være aktuelt.

10.2.1 Beredskap

Det anbefales å innføre kriterier for trinnvis beredskap for håndtering av fare for skred, flom og andre naturfarer. Opptrapping av beredskap, med klare beskrivelser av arbeidsoppgaver og ansvar, må skje i takt med endringer i værforholdene.

Driftskontraktene må skal sørge for preventivt vedlikehold med spesielt fokus på åpne vannveger og skredvarsling.

11 Grensesnitt mot andre etater, fagområder og forvaltning

Fylkesvegnettet er fylkeskommunenes politiske og økonomiske ansvar. Fylkeskommunen er også viktig bidragsyter i samarbeidsfora når staten bygger veg og bane. Planansvaret for stamvegnettet er tillagt Vegdirektoratet. Ansvaret for planlegging og utarbeidelse av handlingsprogram for øvrige riksveger er lagt til de fem regionale vegkontorene. Fylkeskommunene skal ha avgjørende innflytelse på prioriteringene av investeringstiltak i det øvrige riksvegnettet, innenfor den fylkesfordelte økonomiske rammen som er fastlagt av Stortinget. Fylkeskommunen gir innspill til Nasjonal Transportplan som omhandler alle transportformer på skinner og veg, i lufta og til vanns. Private har tatt over mer av infrastrukturen for telefoni og datanett, men offentlig sektor må likevel bidra der slikt tilbud ikke gir profitt.

Forholdet mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen sitt regionvegkontor formaliseres gjennom ulike samarbeidsavtaler. I mer enn 50 år hat Staten hatt ansvar for å stille med felles vegadministrasjon på regionalt nivå for riks- og fylkesveger. Dette omtales ofte som sams vegadministrasjon. De regionale avdelingskontorene ivaretar de praktiske oppgavene og flere av forvaltningsoppgavene knyttet til fylkesvegene. Fylkeskommunen bestiller tjenester hos Statens vegvesen for investeringer og drift av fylkesvegnettet. Statens vegvesens avdelingskontor mottar derfor oppdrag både fra eget regionvegkontor med utgangspunkt i Vegdirektoratet og etter bestilling fra fylkeskommunen. I forbindelse med behandling av rolle struktur og oppgaver for nye folkevalgte regioner (Meld. ST. 22 (2015-2016) , vedtak 822) ba Stortinget regjeringen i regionreformen sørge for at administrasjonen av fylkesvegnettet (deler av sams vegadministrasjon) blir underlagt de nye folkevalgte regionene. Dette er grunnen til at punktet om

sams og instruksjonsretten i kapittel 3.2 Strategi og mål for fylkesvegene er tonet ned. Det pågår nå en prosess på nasjonalt nivå, for utrede overgangen til regional administrasjon av fylkesvegnettet.

11.1 Gods og næringstransport

Det utarbeides en egen delstrategi som omhandler gods- og næringstransport i Trøndelag. Den vil handle om hvilken rolle Trøndelag fylke skal ta, skille utfordringer i distrikt / by og omhandle alternative transportformer som tog, båt og perspektiv på gods som kan utvikles gjennom for eksempel hyperloop og rørpost.
Men i og med mye av godsmengdene inn og ut av regionen går på veg, gir dette grunn til at strategier og prioriteringer som spesielt rettes mot denne bruken av vegnettet også må omtales i dette dokumentet.

Fylkeskommunen skal være en aktør som legger til rette for god infrastruktur for nærings og godstransport, ved legge til rette for god infrastruktur for gods vil det kunne gjøre regionen til en attraktiv region å etablere seg i, det vil kunne skape vekst og arbeidsplasser for regionen. For å få til det må Trøndelag ha mulighet til effektiv godstransport inn, ut og internt i regionen som er bærekraftig.

Utviklingen framover tilsier ifølge den nasjonale godsanalysen til NTP en dobling av gods på veg fram mot år 2050. Langs kysten av Trøndelag har vi mye sjømat som eksporteres og det er forventet en stor vekst innen sjømatnæringen. Denne veksten vil komme på veg hvis det ikke gjøres tiltak for å finne alternative transportformer som kan dempe veksten på veg.
Ved å ha en strategi for å avlaste vegnettet ved å overføre gods fra veg til sjø/bane vil det kunne redusere den framtidige veksten i godstransport på veg og dermed også bidra til et bedre miljø, mindre vegslitasjen og bedre trafikksikkerhet.
Uavhengig av transportløsning vil veg imidlertid være viktig for store dele av gods-arbeidet i regionen.

Fortellerkartet på følgende lenke http://arcg.is/14T4fX viser hvor i Trøndelag det er aksellastbegrensinger (BK<10T), hvilke vegstrekninger som er åpne for modulvogntog og gir også en oversikt over hvor mye tungtrafikk som foregår på de ulike vegene (ÅDT tunge kjøretøy).

Ut fra et godsperspektiv må det pekes på hvilke transportruter og veglenker som spesielt bør legge til rette for godstransport og hvilke tiltak som kan gjøres for at disse lenkene velges.
Fremkommelighet for gods bør spesielt ivaretas på de prioriterte fylkesveger. Derfor bør innsatsen i første omgang rettes mot fylkesveger med funksjonsklasse B og fremkommelighet der. Lange strekninger med jevn fart vil bety reduserte reisekostnad og belastning av miljø.
Videre må fylkeskommunen ha som mål å tilrettelegge for veglenker som gir god adkomst til havn- og baneterminaler og som har BK10 med mulighet for modulvogntog.

11.2 Knutepunkter

God planlegging av knutepunkt mellom like og ulike transportformer er svært viktig for å få et så sømløst og attraktivt transportsystem som mulig. Dette krever god samhandling mellom ulike instanser. Temaet omtales noe i kapittel 13.5 men vil bli spesielt behandlet i delstrategi for mobilitet.

11.3 Tilpasning til statlige prosjekt og tilskuddsordninger

Store statlige prosjekt er på gang i fylket. Dette gir muligheter for samhandling med staten for å oppnå forbedringer også på fylkesvegnettet. Dette må også sees i sammenheng med tettsteds- og byutvikling.

11.3.1 Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen

I pågående planarbeid for å få elektrifisert Meråkerbanen og Trønderbanen (Nordlandsbanen mellom Steinkjer og Trondheim), blir spesielt bruer langs strekningene berørt. Bane NOR står for planlegging og dekker kostnader for det som må gjøres for å sikre elektrisk drift av togene. I forbindelse med behov for nybygging eller tiltak på vegbruer, vil Bane NOR engasjere Statens vegvesen i byggeplanlegging og gjennomføring. Der det må bygges ny bru, kan dette gi mulighet til for eksempel å få etablert et tilbud for gående og syklende over jernbanebrua eller til å rydde opp i vegløsninger inn mot brua. Det er derfor viktig at det settes av midler som gir fylkeskommunen handlingsrom til å inngå i partnerskap om gode omforente løsninger.

11.3.2 Utvikling av E6 - muligheter for byer og tettsteder

Vegselskapet «Nye veier AS» prioriterer E6 gjennom fylket. Bygging av ny E6 gjennom Trøndelag vil med ny kryss-struktur, påvirke trafikkstrømmene på det parallelle lokalvegnettet og i sentrumsområdene. Det er viktig å stille med ressurser for å møte de utfordringene og mulighetene for byene og tettstedene denne E6-utbygginga kan gi.

11.3.3 Statlige tilskudd

Staten har stadig tilskuddsordninger for å påvirke til ønsket handling i kommuner og fylkeskommuner, ofte legges det opp til at staten tar en andel av kostnadene og kommuner eller fylkeskommuner bevilger den andre andelen. Her må fylkeskommunen følge med og vurder om det er aktuelt å benytte seg av de mulighetene som til enhver tid er aktuelle.

Noen eksempler på midler det kan være aktuelt å søke på i 2018- 2019 er:

- tiltak for økt satsing på sykkel
- skredsikringsmidler
- tilskudd til utbedring av kryss og flaskehalser for modulvogntog
- tilskudd for tilrettelegging av tømmerkaier og flaskehalser for tømmertransport

Det kommer stadig nye muligheter og fylket kan også påvirke staten til tilskudd til pilotprosjekt og forsøksordninger som gir kunnskapsgevinst utover fylkesgrensa.

12 ØKONOMISKE RAMMEBETINGELSER

Fylkeskommunens økonomiske midler til drift og vedlikehold av og investering i fylkesvegene består i prinsippet av følgende bidrag:

1. Frie inntekter (skatteinntekter + rammetilskudd fra staten)
2. Saker med særskilt tildeling + statlig tilskudd
3. Lånopptak
4. Brukerfinansiering

5. Kommunal (og privat) medfinansiering

Av ovennevnte finansieringskilder kan kun frie inntekter finansiere drift- og vedlikeholdskostnader, mens låneopptak og bompenger jf. Regelverket kun kan benyttes til finansiering av investeringer.

Det er ut fra kostnadsnøkkel for fylkeskommuner og tilhørende indeks for beregnet utgiftsbehov fra «grønt hefte» (Inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner, beregningsteknisk dokumentasjon) mulig å gjøre en beregning av hva som i inntektssystemet er knyttet til fylkesveg. Kostnadsnøkkelen er utarbeidet av Kommunal- og moderniserigsdepartementet for å beregne utgiftsbehovet innenfor de enkelte områder som ivaretas av fylkeskommunene. Kostnadsnøkkelen utarbeides metodisk både ut fra normative og statistiske modeller og per i dag er 3 kriterier direkte knyttet til utgiftsbehov på fylkesveger. Disse baserer seg i vesentlig grad på normativ kostnadsmodell, herunder i form av MOTIV-tal.
I sammenhengen skal det dog pointeres, at uansett om et beløp i beregnings sammenheng er knyttet opp til utgiftsbehov på fylkesveg er midlerne å betrakte som frie og for prioritering til bruk mellom fylkeskommunens ulike sektorer.
I tillegg til ovennevnte gis det i Fylkeskommunene inntektssystem *Særskilt tildeling* som per i dag blant annet omfatter *Opprusting og fornying av fylkesvegnettet* samt *Kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet.*

Økte økonomiske rammer for fylkesvegene når det gjelder drift og vedlikehold, må komme i form av økte statlige overføringer av frie midler eller ending i prioritering internt i fylkeskommunen. Når det gjelder de økonomiske rammene for investering, må det tas hensyn til fylkeskommunens samlede låneopptak og gjeldende politikk om dette. Låneopptak belaster fylkeskommunens driftsøkonomi og med det de frie inntektene.

Med tanke på medfinansiering kan det for eksempel ved etablering av gang- og sykkelveg langs veg med lavere funksjonsklasse, vurderes en strategi om at dette forutsetter en vesentlig kommunal medfinansiering.
Et generelt element ved medfinansiering av prosjekter er at det øker kost – nytte effekten for fylkeskommunens investering og da implisitt kan bli betraktet som et prioriteringskriterium. Omvendt anbefales det ikke at forskuttering benyttes som prioriteringskriterium, men at det kun åpnes for forskuttering av prosjekter som allerede er prioritert innenfor handlingsprogrammets kommende fireårsperiode. Da blir forskuttering kun et spørsmål om tidligere iverksetting av et allerede prioritert prosjekt.

Brukerfinansiering eller bompenge leverer i gjelde periode en høy andel av midler til Investeringsprogrammet slik utbygging på bompengefinansierte prosjektstrekninger her gir et avgjørende løft i standard og linjeføring og er av stor betydning for utviklingen i berørte regioner. Imidlertid binder bompengeprosjektene også opp vesentlige fylkeskommunale midler med en fylkeskommunal andel av investeringskostnad varierende fra om lag 20 - 50 %.
Det bør i sammenhengen bemerkes at bompenge også kan være med til å finansiere etablering av gang- sykkelveg. Dette enten ved etablering av gang- og sykkelveg i sammenheng med vanlige bompengeprosjekter utenfor byområde eller ved bompengepakker i forbindelse med bomring i byområde.

12.1 Handlingsprogram og årlige budsjettprosesser

Delstrategien for fylkesveg vil danne grunnlaget for prioriteringer ved utarbeidelse av 4-årige handlingsprogram for fylkesveger med årlig rullering. Handlingsprogrammet har til formål å operasjonalisere de overordnede økonomiske rammer og føringer som kommuniseres via fylkets økonomiplan.

13 INVESTERINGER

13.1 Investeringsprosjekter

Trøndelag fylkeskommune har høy investeringsaktivitet innenfor vegområdet. Dette er primært en følge av allerede vedtatte investeringsforpliktelser knyttet til bomvegprosjektene Fv. 17 prosjektet, Fosenvegene, Fv. 714 Laksevegen, Miljøpakke Trondheim og Fv. 704 Sandmoen – Tulluan. Disse store igangsatte investeringsprosjekt som vil binde opp midler i årevis fremover.

Når det kommer til strategi for fremtiden er det flere utfordringer som må hensyntas.

- Fylkesvegnettet er i stadig forfall. Med dagens bevilgningsnivå til vedlikehold er forfallet eskalerende.
- Personbiltrafikken og næringstrafikken øker, særlig på de regionale fylkesvegene. Dette gjør at standardetterslepet blir mer fremtredende, noe som blir enda mer gjeldende etter hvert som godstrafikken øker.

Det er altså behov for å både ta igjen vedlikeholdsetterslep *og* ta igjen standardetterslep. På lang sikt er det derfor ikke dekkende kun å ha som strategi å ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Når det kommer til valg av strategi kan denne beskrives på følgende tre nivåer:

- Punktvis utbedring kombinert med fornying (Fornyingsprogram – omtales avsnitt 13.2)
    - Gjenoppretting av eksisterende veg
    - Fortsatt en del standardbrudd
    - Punktvise forbedringer
- Strekningsvis utbedring med oppgradering til dagens standard (omtales avsnitt 13.2)
    - «Fornyingsprogram 2.0» samtidig breddeutvider og øvrige forbedringer. Krever med stor sannsynlighet omregulering.
    - Marginalt med standardbrudd
    - I hovedsak tiltak langs eksisterende veg
- Nybygging
    - Håndboksstandard (tilnærmet) tilpasset fremtidens behov
    - Utvikling av egne innovative løsninger i tillegg håndbokstandard. (Denne setninga er innarbeidet i tråd med vedtak i fylkestingsak 66/18)

I et ideelt beslutningsgrunnlag for en strekning blir alle tre alternativer vurdert. Videre vil ikke det ene alternativet på en delstrekning utelukke noen av de andre på øvrige delstrekninger. Poenget er at hele strekninger må vurderes i større grad.

På kort sikt må de store prosjektene man har igangsatt fullføres og i øvrig primært satses på fornying av vegnettet. Det vises for øvrig til omtale i avsnitt 13.2 om det ved fornyingsstrekninger skal ta med breddeutvidelse og øvrige standardheving.

På lengere sikt er det langs eksisterende traseer mange strekninger som er aktuelle for utbedringsprosjekt. Stort sett alle vege med funksjonsklasse B kan være aktuelle for dette, om de ikke allerede er en del av pågående utbyggingsprosjekter.
For noen av disse potensielle utbyggingsprosjekter kan det om grunnlaget er til stede, være aktuelt med fremtidig etablering av nye bompengeprosjekter. Mulighetsrommet i utbyggingsstandard og trasevalg må forventes å være vesentlig forskjellig om det er tale om et bompengeprosjekt eller et utbyggingsprosjekt finansiert med rene fylkeskommunale midler. Dette kan vel også kun betraktes som rimelig i og med brukerne betaler en vesentlig andel om det er tale om et bompengeprosjekt.

Det pågår i Trøndelag allerede utredning av et par mulige nye bomvegprosjekter.
De pågående fylkeskommunale bompengeprosjekter har som tidligere omtalt en fylkeskommunal andel av investeringskostnad som varierer fra om lag 20 - 50 %.
Det kan betraktes som en rimelig fordeling om fylkeskommunen og brukerne deler finansieringen ved at begge parter leverer 50 %. Imidlertid må man forholde seg til, at ved slik fordeling er fylkeskommunen begrenset i muligheten til å etablere flere bompengeprosjekter eller mer vanlige prosjekter i og med fylkeskommunens ramme for egne investeringsmidler må betraktes som konstant.
Sagt på annen måte vil de fylkeskommunale investeringsmidler blir brukt mer konsentrert via noen få prosjekter ved en andel på 50 % enn om den fylkeskommunale andel i et bompengeprosjekt f.eks. er på 25 % som det er tilfellet for Fosenvegene.

Det anbefales at fylkeskommunen bidra ved utvikling av, og gjør bruk av effektive verktøy for samfunnsøkonomiske analyser som del av grunnlaget ved prioritering av prosjekter samt porteføljе prioritering. Utredningens omfang og grundighet kan tilpasses prosjektets størrelse, men kost – nytte vurdering bør være fast del av en prosjektvurdering.
De samfunnsøkonomiske analysene gir grunnlag for å kunne prioritere den innsatsen som gir best lønnsomhet samlet sett, samt tallfeste kostnaden ved å gjøre andre prioriteringer. Andre hensyn enn lønnsomhet kan også vektlegges.

13.2 Fornyingsprogram

Fornying er definert som det å ta igjen vedlikeholdsetterslep samtidig som det skjer en standardheving utover den opprinnelige for å oppfylle krav som gjelder i dag, men som ikke gjaldt på det tidspunkt vegkonstruksjonen ble bygget. Det vises til kapittel 7.1 for forskjellen mellom standardetterslep og vedlikeholdsetterslep.
Tiltakene i fornyingsprogrammet må ha et element av oppgradering i seg for å kunne finansieres av investeringsmidler i og med det er lånte midler.

I Nord-Trøndelag har det i flere år vært en satsning på fornying av fylkesvegnettet. Satsningen har vært rettet mot tiltaksstrekninger hvor hensikten har vært som følger:

- Fjerne etterslepet på drenering, stikkrenner, kummer, rekkverk, bruvedlikehold o.l. i minst 10 år fremover.
- Øke bæreevne på svake partier og fornye vegdekke, inkludert slitelag asfalt.
- Trafikksikkerhetstiltak som siktutbedring, vegetasjonsrydding, fjerning av sidehinder som utstikkende fjellnabber, stolper nær vegen, utslaking av vegskråninger o.l.

Følgende har ikke blitt endret:

- Linjeføring, kurvatur, avkjørsler
- Vegbredde
- Telehiv (med unntak der det skiftes stikkrenner)

I Sør-Trøndelag ble det opprettet et fornyingsprogram i 2016. Dette ble delt inn i følgende:

- Vegfundament og dekke
    - Strekningstiltak særlig sett i sammenheng med asfaltprogrammet. Ikke inkludert slitelag asfalt. Fokus på grøft- og drensarbeid, stikkrenner, nytt bærelag asfalt, og gjenopprettet vegbredde.
- Rekkverk og miljøtiltak
    - Hittil kun rekkverksstrekninger, i utgangspunktet nysetting.
- Bru og fergekai

    - Sett i sammenheng med vedlikeholdsprogram
- Tunnel
    - Fornying av tunnelobjekter utenom tunnelsikkerhetsforskrift

Satsningen gjennom fornyingsprogrammer som nå pågår, har hatt god effekt og er positivt mottatt generelt.

Det anbefales at satsningen på fornying videreføres gjennom å dra med det beste fra begge fornyingsprogrammene fra de tidligere fylker. Det blir i den endelige vegstrategi nærmere beskrevet hvordan programmet anbefales innrettet.
Et utgangspunkt kan være, på det som gjelder vegfundament og dekke, å gjøre utbredt bruk av strekningstenkning ved å fokusere på skifte av stikkrenner, grøftutbedring, utbedring av sideterreng, rekkverksutbedring, skilting, tiltak på mindre bruer som inngår i prosjektstrekningen, forsterking og dekkelegging unntatt slitelag. Det er da viktig at fornyingsprogrammet sees i sammenheng med (asfalt)vedlikehold.
Det bør vurderes om fornyingsprogrammet skal inkludere breddeutvidelse og kurveutbedringer m.m. for å oppnå mål for standardklasse som det legges opp til i vegstrategien jf. kap. 5. Dette vil imidlertid ofte føre til behov for regulering og dermed være mer tidkrevende. Fordelen med fornyingsprogrammet har til nå vært at det har vært tiltak som har blitt igangsatt forholdsvis raskt uten vesentlig planlegging.

Men det er grunn til å vurdere om målet med fornyingsprogrammet også fremadrettet er det riktige uansett funksjonsklasse for vegen som det gjøres tiltak på. Som beskrevet er det som skjer i dag, at vegene forsterkes og opprinnelig vegbredde gjenopprettes. I kapittel 5 sies noe om mål for standardklasse for de ulike funksjonsklassene. Det må derfor vurderes om fornyingsprogrammet i større grad tilpasse seg de målene for standardklasse som settes iht. kapittel 5, særlig når det gjelder B-veger. Man har da primært to muligheter:

- Fornyingsprogram slik det er i dag
- Fornyingsprogram 2.0, som inkluderer breddeutvidelser, kurveutbedring m.m.

Anbefalingen er at fornyingsprogrammet i hovedsak rettes mot de viktigste transportårene (B-veger) i det som kan betegnes som en versjon 2.0.
Samtidig er det et stort behov for fornying på veger med lavere funksjonsklasse. Det bør derfor vurderes om en mindre andel (eks. 10-20%) av fornyingsprogrammet skal rettes mot disse vegene, og da primært etter modellen for fornyingsprogram i tidligere Sør-Trøndelag.

Bru, fergekai og tunnel videreføres som fornyingsprogram med fokus på kritiske tiltak, tiltak etter inspeksjoner og å istandsette til dagens standardkrav samtidig som man tar igjen vedlikeholdsetterslep.

13.2.1 Fornyingsprogram bruer

Hovedutfordringer med bruer er, i tillegg til det generelt gjeldende vedlikeholdsetterslep med kostnadskrevende vedlikehold eller erstatning av gamle objekt, ønsket om økt utnyttelse av vegnettet gjennom større og tyngre lastebiler (60 tonn totalvekt). Ikke alle bruer er beregnet til å tåle dette, og det er således ofte bruer i vegnettet som utgjør en flaskehals.
Som en del av fornyingsstrategien de kommende år vil det i vegstrategien bli vurdert nærmere å rette fokus på strekninger og punkter som hindrer næringstrafikken.

Det er samtidig kjent at et vesentlig antall brukulverter av stål som er bygget på 60- og 70-tallet er i ferd med å ruste. Det eksisterer dermed et stort behov for tiltak på området, primært i form av

å skifte ut disse rørene med nye. Denne type tiltak vurderes å kunne gjøres mest kostnadseffektivt i en form for pakke der flere tiltak av samme karakter utføres i sammenheng samt med størst mulig standardisering. Slik pakke kan være en del av fornyingsprogrammet for bru.

Strategien for fornyingsprogram bruer vil inkludere følgende anbefalinger:

- Langtidsstrategi
  - Så langt som rimelig mulig prioriter å foreta preventivt vedlikehold av brukonstruksjoner før tiltakene regnes som korrektivt vedlikehold. Preventivt vedlikehold er svært økonomisk lønnsomt, da tiltaket griper inn før omfanget blir stort og det forekommer skader som påvirker levetid/bæreevne.
  - Ivareta brukapitalen ved å gripe inn med bruvedlikeholdet før en risikerer at bæreevnen reduseres som følge av degradering
- Fornyingsstrategi på kort sikt
  - Fjern nedgravde korrugerte stålrørskulverter med vanngjennomløp fra brumassen – som tiltakspakker
  - Fjern rieberelementbruer fra brumassen
  - Akutt korrektivt vedlikehold må prioriteres foran preventivt vedlikehold for å redusere det totale risikobilde på vegnettet.
  - Fjerne flaskehalser på vegnettet iht. prioriteringslista. (Bruer med smal vegbredde)
- Strekningsvise tiltak
  - Forbedre trafikksikkerheten primært på de prioriterte vegstrekningene ved å oppgradere vegrekkverk og brurekkverk, med overgangsrekkverk.

Det anbefales ikke konsekvent å prioritere utskifting av bruer strekningsvis. Fornying av bruer bør prioriteres basert på bruenes tilstand, skadeutvikling og deres respektive konsekvenser for fremkommelighet og trafikksikkerhet.

13.3 Forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt

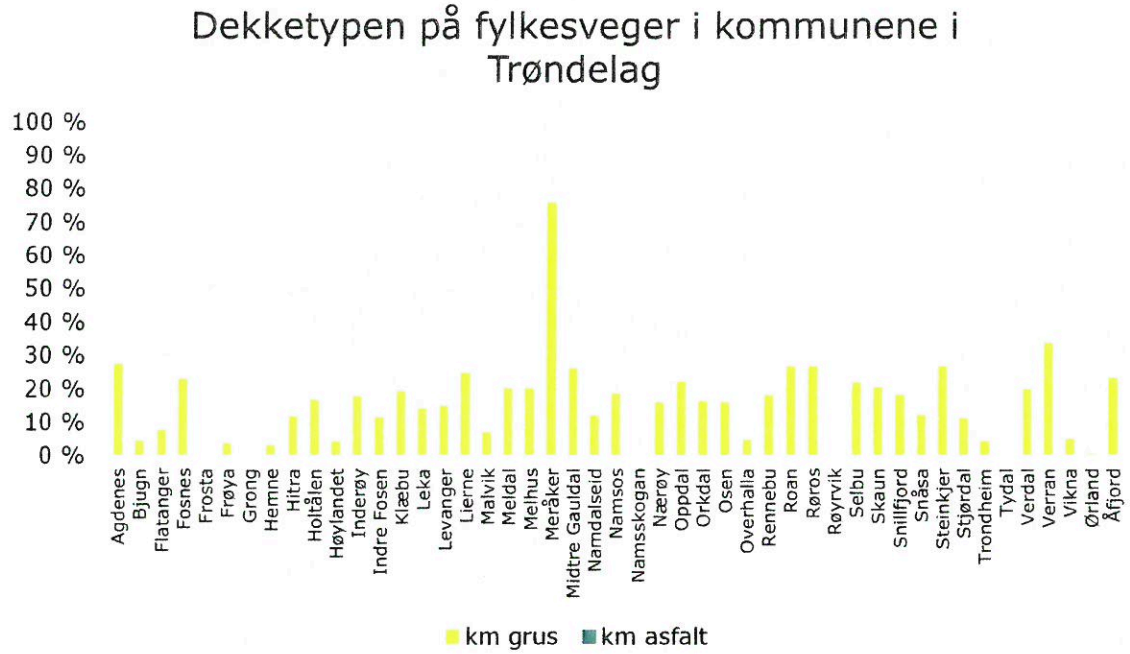
I Nord- Trøndelag har det pågått et prosjekt med å forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt, som et ledd i en generell strategi for standardheving av fylkesvegnettet.

Tiltakene i forsterkningsprogrammet har delvis være betalt med vedlikeholdsmidler og delvis med investeringsmidler. Kostnadene per km har variert betydelig, og det er foretatt ulike tilpasninger mellom tilgjengelige budsjett og antall km veg som er asfaltert. Erfaring fra forsterkningstiltakene tilsier at asfaltering av grusveier i snitt koster ca. 2000-4000 kr per meter.

I hele Trøndelag gjenstår ca. 1050 km fylkesveg med grusdekke. Total kostnad for asfaltering av dette er derfor anslått til 2, 625 milliarder kroner.

Et asfaltdekke har en levetid på 15 år og et nytt asfaltlag koster ca. 700 000 per kilometer. Det betyr at asfaltering av gjenstående 1050 km grusveg vil øke behov for vedlikehold av asfaltdekker med 50 mill. per år.

For å opprettholde tilfredsstillende framkommelighet anbefales det heller å sette fokus på jevnlig vedlikehold av grusveier, framfor asfaltering av alle fylkesveger.



Figur 12 Kommunevis prosentvis fordeling av grus og asfalt på fylkesveger i Trondelag

Et grusdekke består av mekanisk stabilisert grus (knust fjell eller knust grus) Valg av dekketype har en rekke konsekvenser for trafikant, nabo og vegholder. Valget av dekketype må også vurderes i forhold til mulige innvirkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Et godt grusdekke skal med et normalt vedlikehold gi rimelig gode kjøreforhold hele året uten dannelse av vaskebrett, slaghull og store spor. Konsekvensene for fremkommelighet og drifts- og vedlikeholdskostnader kan bli sterkt påvirket av klimaet, særlig i områder hvor nedbøren øker og hvor antall fryse-/tinesykluser øker.

Vedlikehold av et asfaltdekke som er krakelert og gått i oppløsning som følge av dårlig oppbygning av vegkroppen er dyrere enn å tilføre og høvle ut grus på en grusveg. Ved ødelagt asfaltdekke må man reasfaltere vegen. På grunn av vedlikeholdskostnader av asfaltveger, kan en anbefaling være at veger med ÅDT under 300 forblir grusveier. I nordre del av Trøndelag gjenstår det 3,5 km grusveg med ÅDT over 300, mens i søndre delen gjenstår 86,5 km.

Arbeidet med å øke andelen fylkesveger med fastdekke skal fortsette, basert på et helhetlig sett av prioriteringskriterier. (Denne setninga er innarbeidet i tråd med vedtak i fylkestingsak 66/18)

13.4 Tilbud til gående og syklende

Det har vært et mål i hele Trøndelag å legge til rette for sikker skoleveg. Satsing på bygging av gang- og sykkelveger de nærmeste 2 og 4 kilometerne til skolene har vært høyt prioritert. Likevel mangler fortsatt tilbud som er sikre og føles trygge ved mange skoler.

Den nasjonale sykkelstrategien har som hovedmål at sykling skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023. Dette tilsvarer 7,8 prosent årlig vekst i antall sykkelturer på landsbasis.

Den første nasjonale gåstrategien for den samme perioden mangler konkrete mål for antall gåturer samlet sett, men har et mål hvor andel personer som gjennomfører en hel reise til fots skal øke til

halvparten av befolkningen. Dette tilsvarer minst 3,4 prosent vekst i gåturer hvert år fram mot 2023. Dette er ambisiøse mål som krever tilrettelegging.

Handlingsprogram for Statens vegvesen for perioden 2018 – 2023 (2029) er det satt av planleggingsmidler til «Sykkelbyer» i Trøndelag. Det er forutsettes at de statlige midlene skal være et bidrag i en samfinansiering med fylkeskommune og kommuner. For å få løst ut disse midlene, kreves derfor aktiv sykkelsatsing i fylket.

Satsing på sykkel på pendlerstrekninger som gir redusert bilbruk, vil også være bidrag til å nå nasjonale og regionale mål om redusert utslipp av klimagasser. At stadig flere kjøper el-sykkel gjør arbeidspendling på sykkel over lengre strekninger mer aktuelt enn tidligere. Dette vil også kreve tilrettelegging av infrastrukturen.

Fysisk tilrettelegging for mer sykling og gåing er tiltak i strategien om styrket folkehelsearbeid. Det kan dokumenteres betydelig helsegevinst i mer fysisk aktivitet.

God drift og vedlikehold i tilknytning til gange og sykkel er viktig for at tilbudet skal brukes optimalt.

13.4.1 Vurdering av løsninger - pilotprosjekt

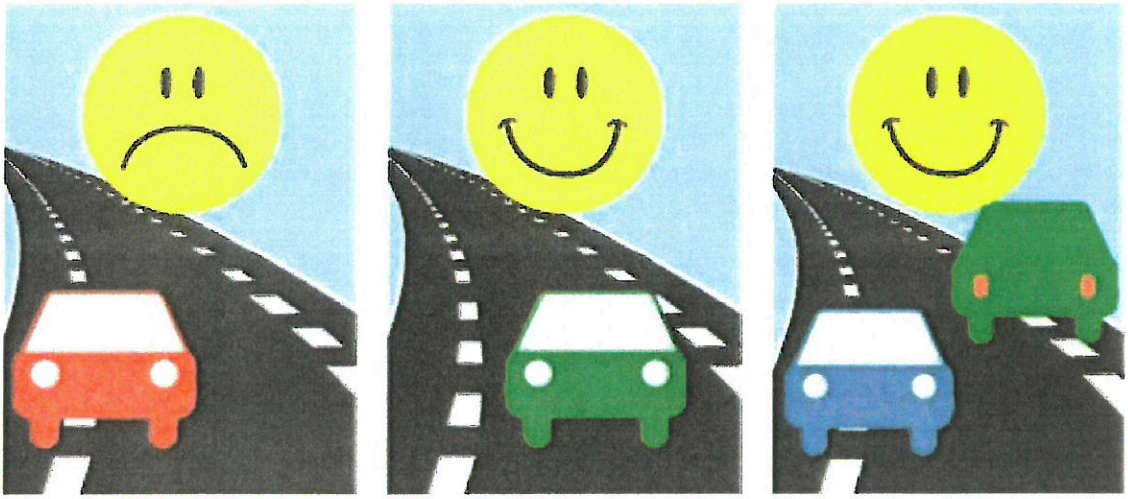
Det er et tydelige politisk signal også regionalt om prioritering av gang- og sykkelveg. For å få bygd mest mulig gang- og sykkelveg, er det i Trøndelag bl.a. ved finansiering av pilotprosjekter gitt tydelige signaler om å prøve ut andre og enklere løsninger enn de som følger Statens vegvesens håndbok N100 «Veg og gateutforming».

Å etablere gang- og sykkelveger langs lange vegstrekninger er svært kostnadskrevende. Et tverrfaglig samarbeid mellom miljøene innen friluftsliv, turisme, folkehelse, idrett og samferdsel kan gjøre det lettere å legge til rette for at alternative traséer som ikke alltid er parallell med vegkanten av en svært trafikkert veg, blir den foretrukne gå- eller sykkelruta. Det er ønskelig å kunne vurdere slike mulige alternative traséer i hele fylket. For å finne gode samarbeidsformer og løsninger kan det være aktuelt å søke om statlige midler for å få etablere pilotprosjekt.

Utvikling av pilotprosjekt vil gi nyttige erfaringer for framtidige valg av løsninger. Det kan også være nyttig å se på erfaringer fra andre land.

Noen eksempler på avvik fra håndbøkene som kan gi «mer veg for pengene»:

- Utvidet skulder (ensidig og tosidig)
- 2 - 1 veg (se figur 12)
- Bare belysning
- Smalere bredde på gang- og sykkelvegen
- Grusdekke istedenfor asfalt
- Redusert vegoverbygning



Figur 13 : *En «2 minus 1 veg» er en veg som visuelt bare har et kjørefelt, men med trafikk i begge retninger. Begge sider av kjørefeltet er avgrenset av brede vegskuldre som er merket med stiplede og brede kantstriper. De brede vegskuldrene fungere primært som ferdselsareal for myke trafikanter, men også som areal når motgående trafikk skal passere hverandre.*

Fravik fra standardene kan gi ulemper i forhold til både risiko og drift. Sparte investeringskostnader må ses i sammenheng med eventuelt økte driftskostnader. Men et kostnadsgjerrig og ikke helt standardisert tilbud er bedre enn ingen tilbud.

Ved pilotprosjekter er det viktig at det gjøres oppfølgning og evaluering slik objektive vurderinger ligger til grunn for anbefalingen videre.

Hvilke kriterier som skal leggs til grunn for valg av løsninger og prioriteringer vil bearbeides fram mot endelig forslag til delstrategi for veg.
Element som inngår i vurderingene vil være:

- Stedlige forhold som terreng
- trafikkforhold, andel barn- og unge, plassering av boligområder og skoler og arbeidsplasser.
- Tilliggende systemløsning for gang og sykkel. Systemskifter øker risikoen og kan bidra til at et tilrettelagt tilbud velges bort.
- Kryssløsninger og øvrig kryssingsbehov
- Andel tungtrafikk på strekningen
- Vinterdrift
- Prinsipp om balansert utvikling av Trøndelag

13.5 Byutvikling og avtaler med staten

Trafikkutfordringene befolkningsveksten gir i byer kan ikke løses med mer biltrafikk. Det vil skape miljøproblemer og det vil ikke være plass på vegene. I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 viderefører regjeringen målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet for persontransport med bil»).

Det er viktig å se sammenhengen mellom hvor det bygges boliger, legges til rette for arbeidsplasser og hvor transporten havner. Nasjonalt er det ønsket en miljøvennlig byutvikling.

Ansvaret for transportpolitiske virkemidler i by er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Fylkeskommunene og kommunene har i dag ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), investeringer i fylkesvegnett og kommunalt vegnett, arealbruk, køprising og parkeringspolitikk. Statens innsats består av utvikling av infrastruktur for jernbane og kjøp av togtjenester, investeringer i riksveger og midler innenfor programområdene, opplegg for

brukerbetaling (som forutsetter lokal tilslutning) samt midler gjennom Belønningsordningen. Denne delingen av ansvar stiller store krav til koordinering for å oppnå helhetlige transportpolitiske løsninger. Virkemidlene har størst effekt om de inngår og realiseres innenfor en samlet tiltakspakke.

For å påvirke til dette har statens gjort avtaler med noen kommuner og fylkeskommuner blant annet gjennom miljøpakken for Trondheim. Men i Trøndelag er det også interessant å vurdere flere mulige samarbeidsmuligheter med staten. Byene på Innherred ligger på rekke og rad langs jernbanen og samarbeid og utvikling mot mer miljøvennlige byer kan gi muligheter for en felles byvekstavtale for disse byene.

13.5.1 Miljøpakke Trondheim

Det er 211,7 km fylkesveg i Trondheim kommune. Av dette er 27,2 km i indre bykjerne.

Miljøpakken er et samarbeid mellom tre parter der partene blir enige om prioritering av tiltak. I St.prp. 85 (2008-2009), kap 5.2, vises det til at *«Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har gått inn for at ordinære løyvingar til veginvesteringar på dagens kommunale og fylkeskommunale vegnett skal inngå som ein del av finansieringsplanen.»*

Det er altså lagt til grunn at det partene brukte på investeringer i eget vegnett i Trondheim i 2008/2009 skulle inngå i Miljøpakken. For fylkeskommunen sin del innebærer det at det årlige bidraget til Miljøpakken rettes mot investeringstiltak på fylkesvegnettet i Trondheim.

I henhold til St.prp. 172s (Miljøpakke Trondheim trinn 2) skal fylkeskommunen og kommunen bidra med 940 mill. 2013-kr i perioden 2010-2024. Justert for prisstigning og tillagt økt mva-bidrag bidrar fylkeskommunen med 72,4 mill. til Miljøpakken i 2018.

Siden St.prp. 85 ble vedtatt i 2009 har det imidlertid blitt en del endrede forutsetninger i Miljøpakken. I februar 2016 inngikk Staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune bymiljøavtale 2016-2023 for Trondheim. Avtalen er geografisk avgrenset til Trondheim kommune. Målet med denne avtalen er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet»). Regjeringen vil integrere areal- og transportpolitikken ytterligere i neste planperiode, og reforhandling av bymiljøavtalen for Trondheim i 2018 vil derfor bli i form av en byvekstavtale. Forhandlingene vil avklare hvilket geografisk område byvekstavtalen skal omfatte. Det er gjennomført en Byutredning for Trondheimsområdet som faglig grunnlag til byvekstforhandlingene.

For Miljøpakke Trondheim trinn 3 er Prop. 36s til behandling i Stortinget med forventet vedtak før sommeren 2018. Trinn 3 omhandler i forhold til trinn 2 primært økning i takster og innkrevingsperiode.

I det videre arbeid med vegstrategi blir det beskrevet strategier for ivaretakelse av vegnettet i Trondheim, og fylkeskommunens interesser i byen. Noen aktuelle punkter som bør/kan omtales er:

- Organisering av Miljøpakkesamarbeidet
- Finansiering av infrastrukturtiltak på fylkesveg
- Fornying av vegnett og gang- og sykkelvegnett
- Drift og vedlikehold av vegnettet
- Omklassifisering av veger
- Håndtering av dyrere driftskostnader som følge av Miljøpakketiltak

13.5.2 Mulig byvekstavtale for byene på Innherred og andre byer i Trøndelag?

Byvekstavtalene og Belønningsordningen er avgrenset til de ni største byområdene, og ordningen med statlig delfinansiering av kollektivprosjekter er avgrenset til de fire største. I flere mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtaler, ventes det en befolkningsvekst som kan gi transport- og miljøutfordringer. En samordnet og helhetlig satsing på effektiv og miljøvennlig bytransport og arealbruk er derfor viktig også i disse byområdene. I noen mindre byområder kan lokale forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for persontransport med bil.

Byene Steinkjer, Verdal og Levanger utgjør et felles bo- og arbeidsmarked, og det er en omfattende pendling mellom disse byene. Trønderbanen har stoppested og tilknytning sentralt i alle byene, mens E6 er lagt utenom Levanger og Verdal. I Steinkjer ble ny E6 gjennom byen ferdigstilt i 2005. Det er planlagt betydelige investeringer i veg og jernbane langs denne strekningen i gjeldende Nasjonal transportplan for perioden 2018- 2022. Det er viktig at byenes utvikling ses i tett sammenheng med samferdselsinvesteringene på riksveg og jernbane på Innherred.

Nord - Trøndelag fylkeskommune fikk etter søknad til Miljødirektoratet klimasatsmidler i 2017 for å komme i gang med prosjektet «Innherredsbyen». I tillegg til at prosjektet kan gi en varlig kvalitets- og kompetanseheving for mer klimavennlig areal- og transportutvikling, kan det også være et grunnlag for en framtidig avtale med staten.

Fylkets engasjement i miljøpakken for Trondheim og eventuelle andre byvekstavtaler, kan gi erfaringer for tilsvarende arbeid i andre deler av fylket.

13.6 Veglys

Veg- og gatelys er et viktig trafikksikkerhetstiltak. I tillegg bidrar gatelys langs det offentlige vegnettet til å bedre trivsel og trygghet for trafikantene. Veglys betyr mye for trafikksikkerhet, trygghetsfølelse og trivsel.

Imidlertid er det store kostnader ved etablering, drift og vedlikehold av veglysanlegg. Det er derfor nødvendig å sette klare kriterier for etablering av nye anlegg langs fylkesveg. Disse kriteriene bør også legges til grunn for overtakelse av veglysanlegg fra kommunene.

I Trøndelag drifter og vedlikeholder fylket til sammen 7378 lyspunkt langs fylkesveg, 3710 av disse er i gamle Sør-Trøndelag og 3668 i nord. I nord er fordelinga for de ulike funksjonsklassen som følger:

60 % langs funksjonsklasse B og C: 1259 punkt i funksjonsklasse B og 2154 lyspunkt i funksjonsklasse C.
26 % (221 lyspunkter) er langs funksjonsklasse D og 12 % (34 lyspunkter) langs funksjonsklasse E

Det har vært ulike praksis med hensyn til eierforhold og drift av gatelys i de to Trøndelagsfylkene:

Sør-Trøndelag hadde ikke tatt over veglys, men har gitt driftstilskudd til kommuner for drift og vedlikehold av veglys på B, C-, D- veger. Det er vedtatt at grunnlaget for overtakelse av veglys som skal overtas, skal være vurdert i forhold til følgende kriterier:

- Vesentlig trafikksikkerhetsmessig betydning

- Årsdøgntrafikk over 1500. Nærmere sikkerhetsmessig vurdering der trafikken er under 1500 ÅDT
- Vurdere fravær av belysning
- Forutsetning at anlegg som overtas har en standard i henhold til Statens vegvesens håndbok 264 «Teknisk planlegging av veg- og gatelys»

I nord har fylkeskommunen tatt over eier- og driftsansvaret for veglysanlegg langs B- og C veier, men har ikke tatt over veglys langs D- og E veger.

For et samlet Trøndelag foreslås at ansvaret for drift og vedlikehold av veglysanlegg langs D- og E-veger videreføres inntil de samlede drifts- og vedlikeholdsutfordringene innenfor fylkesvegnettet er klarlagt.

Men det er behov for et felles sett av kriterier og prinsipper i det videre arbeid med veglys. følgende kriterier foreslås:

1. Skole => TRFK skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse B, nærmere skole enn 2,0 km
2. ÅDT => TRFK skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse B med ÅDT over 1500. Det skal foretas en nærmere sikkerhetsmessig vurdering der trafikken er under 1500 ÅDT.
3. TRFK skal drifte veglys på fylkesveg i funksjonsklasse C og D dersom ikke andre kriterier overstyrer dette. Her skal fravær av belysning vurderes og hva som er av vesentlig trafikksikkerhetsmessig betydning.
4. Tunnel => TRFK skal drifte lys i tunneler på fylkesveger
5. Fergekaier => TRFK skal drifte lys på fergekaier/oppstillingsplasser
6. Lys i kryss mellom riksveg og fylkesveg der det er lys på hovedveg, driftes av staten som hovedveg
7. Bruer uten tilstøtende veglys => Det er ikke behov for veglys på bruer uten lys på tilstøtende veg.
8. Det forutsettes at anlegg som overtas har en standard i henhold til statens vegvesens håndbok 264 «Teknisk planlegging av veg- og gatelys»
9. Det skal vurderes bruk av LED-lys, nattestyring, bevegelsesstyring og ny teknologi hver gang et lysanlegg rehabiliteres og ved nybygging.

Overtagelse av kommunale anlegg. Ved overtagelse av anlegg fra kommunen må det etableres egne målere/egne skap og eventuelt dele opp eksisterende anlegg. Etablering av måler/skap koster minimum 100 000 kr. pr målepunkt. Det må anslagsvis skiftes 137 skap langs veger med ÅDT over 1500, dette gir en totalkostnad på 14 millioner kr.

Utskifting/bygging av nytt anlegg: Mange lysanlegg er gamle og moden for utskifting på grunn av manglende vedlikehold. Hvis man antar teknisk levetid på 30 år bør det avsettes midler hvert år til utskifting av gamle anlegg.

Ved etablering av nye veglysanlegg langs fylkesveg legges det til grunn at nye og strømsparende anlegg brukes.

Overtakelse av kommunale veglysanlegg bør begrenses til lysanlegg langs veger med funksjonsklasse B og C og:

- Der ÅDT > 1500 kjøretøy/døgn
- Innenfor en avstand fra skole på 2 kilometer

Egen måler må være montert før overtagelse og anlegget må være i god teknisk stand. Anleggene som tidligere er vedtatt overført fra kommune til fylkeskommune må være satt i god stand innen

en rimelig frist før anleggene overtas. Dersom ikke fristen overholdes opphører det fylkeskommunale tilskuddet til anlegget.

Det må lages en plan som synliggjør kostnader med overtakelse, drift, vedlikehold og mulig gjennomføring i forhold til økonomi og tid.

For nye gang- og sykkelveger kan veglys utelates dersom det er lav gang- og sykkelandel.

13.7 Kontraktsstrategi

Kontraktsstrategi omfatter valg av anskaffelsesprosedyre, inndeling i kontrakter og entrepriser, entrepriseform, tildelingskriterier mv. Mange forhold bør vurderes og tas hensyn til for å velges en hensiktsmessig og målrettet kontraktsstrategi.
Det bør alltid tas hensyn til effektiv gjennomføring med vekt på HMS, økonomi, fremdrift, kvalitet, miljø, risikofordeling, markedsituasjonen og samlet ressursutnyttelse.
Følgende bør vektlegges og tas hensyn til når det skal fastlegges en målrettet og helhetlig kontraktsstrategi for et prosjekt:

- Inndeling i kontrakter
- Anskaffelsesprosedyrer
- Valg av entrepriseform
- Kvalifikasjons- og tildelingskriterier
- Valg av kontraktstype

Entrepriseformen har typisk vært utførselsentreprise eller totalentreprise, hvor henholdsvis byggherre har ansvar for prosjektering og entreprenør ansvar for utførelse kontra at entreprenøren har forpliktelse både for prosjektering og utførelse.
Samspillkontrakter hvor man legger opp til et nært samarbeid mellom partene, har bl.a. til formål at man dra nytte av både byggherre og entreprenørens kompetanse. Partene har gjerne ulik kompetanse og erfaring. Samlet kan dette medføre at man får et bedre produkt til en lavere kostnad enn hva som ville vært tilfelle ved bruk av andre kontraktsformer. Målsetningen er at begge parter skal jobbe mot et slikt felles mål, nemlig et best mulig bygg til en lavest mulig kostnad. For at man skal kunne oppnå dette må kontrakten utformes slik at både byggherren og entreprenøren tjener på at dette målet oppnås.

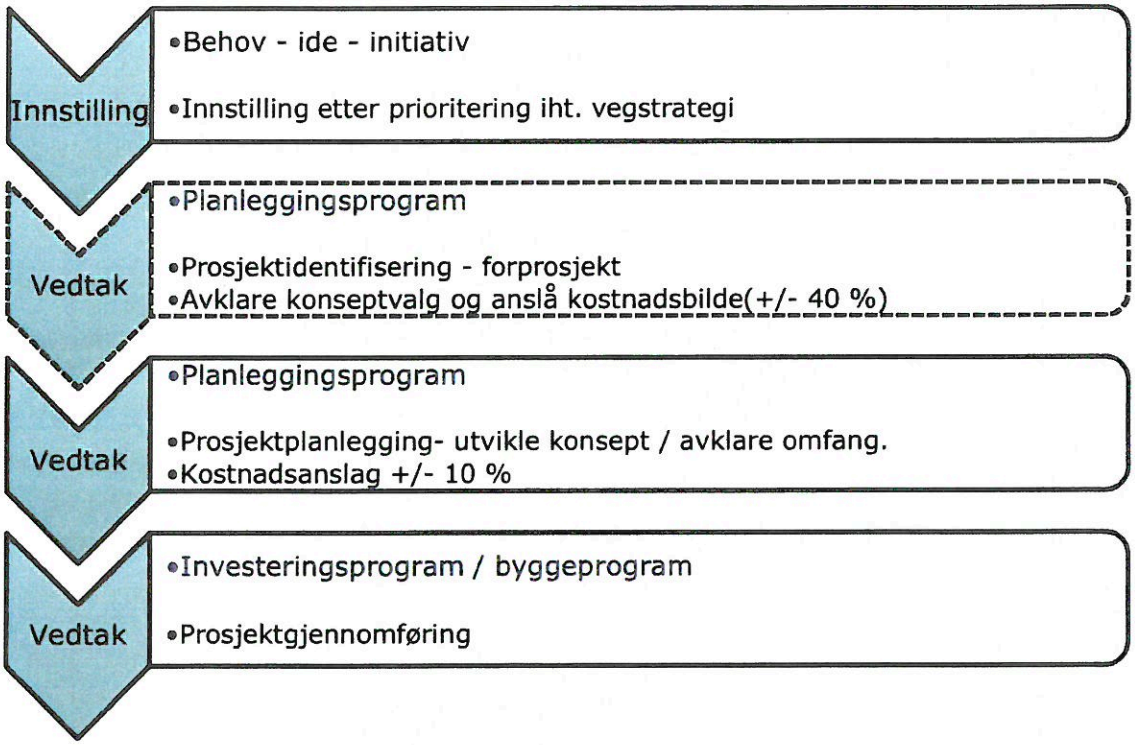
Valg av rette kontraktsstrategi for det enkelte prosjekt er viktig og vil fremadrettet ha økt fokus og omhandles nærmere i endelig vegstrategi.

13.8 Organisering og prinsipper for investeringsbeslutninger

Som prinsipper for investeringsbeslutning for vegprosjekter anbefales at dette gjøres i minimum to trinns. Dette via et skille mellom planlegging og utbygging ved å ha et eget planleggingsprogram og et eget Investeringsprogram / byggeprogram med vedtatt prosjekter (figur 13).
Planleggingsprogrammet setter opp med de prosjekt som er vedtatt planlagt i perioden mens Investeringsprogrammet / byggeprogram settes opp med de prosjekter som er vedtatt for realisering. I tillegg til prosjekter og fornyingsprogram vil Investeringsprogrammet vise avsetning av planmidler og ramme for uspesifisert poster. Investeringsprogrammet vil da synliggjøre og angi ramme for hele investeringsporteføljen inkl. planmidler, uspesifiserte poster og bufferavsetting.

Skillet mellom planlegging og bygging tydeliggjøres ved å ha et eget planleggingsprogram og et eget byggeprogram. Det blir enklere å kommunisere beslutningene og forskjell i betydning av politisk vedtak i forhold til om et prosjekt er vedtatt planlagt eller vedtatt for utbygging.
Et særskilt planleggingsprogram vil også signalisere viktigheten av fokus på planleggingsfasen i et prosjekt. Store deler av kostnadene i et prosjekt bindes opp gjennom løsningsvalg som gjøres i denne fase.
Planleggingsfasen for hvert enkelt prosjekt skal avdekke forhold som er viktige for prosjektets måloppnåelse, løsningsvalg, kostnader, fremdrift, kvalitet og gjennomføringsstrategi.
Utgangspunktet for planleggingen vil typisk være aktuelle håndbøker i Statens vegvesen, men det er viktig at bruk av normalene praktiseres på en fleksibel måte, slik at ressursene nyttes best mulig. Infrastrukturprosjekter er ulike når det gjelder geografisk beliggenhet, kapasitetsbehov, utforming og hastighetsprofil mv. Dette gjør det hensiktsmessig med en fleksibel bruk av standarder og normaler slik at den endelige løsningen er tilpasset behovene. Dette slik det oppnås effektive løsninger både med tanke på nytte og kostnad. Det skal således for hvert prosjekt på et tidlig tidspunkt vurderes hvilke valgmuligheter man har i prosjektet. Dette kan gå på aktuelle løsninger og standardvalg, samt hva de ulike alternativer får av konsekvenser for sikkerhet, fremkommelighet, usikkerhetsbildet, prosjektkostnad og fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader etc.
Som utgangspunkt må planleggingsfasen for hvert enkelt prosjekt gjennomføres frem til et planleggingsnivå som gir grunnlag for et kostnadsoverslag med en nøyaktighet på +/- 10 % (reguleringsplan/konkurransegrunnlag). Dette i og med det som utgangspunktet er kravet, for at et prosjekt kan betegnes som «moden» for byggebeslutning i Investeringsprogrammet.
For kompliserte og potensielt store prosjekter med lite eksisterende planleggingsgrunnlag anbefales utredning av disse ved forprosjekt med alternativanalyse for å avklare konseptalternativer og anslå kostnadsbildet før det evt. blir sendt til full planlegging.

Det anbefales at investeringsbeslutninger som hovedregel tas i forbindelse med den årlige revidering av fylkets handlingsprogram. Ved ekstraordinære behov kan enkeltprosjekter vedtas underveis. Ved å samle investeringsbeslutningene ved den årlige revidering av handlingsprogrammet sikres det mulighet for objektiv prioritering mellom prosjektene. Ved suksessive investeringsbeslutninger vanskeliggjøres denne prioritering.



Figur 14 Forenklet oversikt over faser i beslutningsprosess for investeringsprosjekter.

14 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Kostnadene til drift og vedlikehold dekkes av de tildelte statlige rammene og ikke ved låneopptak. Vedlikehold utføres for å holde en viss standard på vegen og for å opprettholde vegkapitalen så langt det lar seg gjøre. Drift som snøbrøyting, strøing og renhold utføres for å ivareta trafikksikkerhet og framkommelighet, men tiltakene tilfører ikke selve vegkapitalen mer verdi.

Vinterdriftoppgavene som brøyting og strøing prioriteres. Dette fører til at sommerdrift og vedlikehold på områder som for eksempel stikkrenner, grøfter og vegdekker, blir gjort i mindre omfang enn nødvendig for å forhindre forfall i år med dyre og krevende vintre.

Med en slik prioritering får vi et stadig økende vedlikeholdsetterslep som forringer vegkapitalen.

Arbeidene på vegnettet utfører av entreprenører som har vunnet kontraktene etter anbud i regi av Statens vegvesen. Det lyses ut flere typer kontrakter av ulike størrelser, innhold og varighet. Noen av anbudene er lyst ut felles for både riks- og fylkesvegene, mens andre er reine fylkesveganbud.

Det hastet med å utarbeide konkurransegrunnlag for nye drift- og vedlikeholdskontrakter. Derfor måtte avklaringer av strategier innen driftskontraktene prioriteres og trekkes ut av arbeidet med delstrategi for veg. Forslag til strategi for driftskontrakter på fylkesveg ble vedtatt av Hovedutvalg for veg i sak 6/18 «Strategi for driftskontrakter på fylkesveg». Denne vil inngå som en del av rådmannens forslag til vegstrategi for Trøndelag.

Det er fritt fram for fylkeskommunen å legge egne standardkrav i de arbeidene som utføres på fylkesvegnettet, bortsett fra på standard på bærende konstruksjoner.

I forslag til strategi for driftskontrakter står det at Statens vegvesens Håndbok R610 «Standard for drift og vedlikehold av riksveger» også skal legges til grunn for fylkesveger.. Disse standardene bygger på «den til enhver tid» beste kunnskap, og er ofte en avveining mellom trafikksikkerhet, framkommelighet, miljø og økonomi. Standardene er ikke statisk og ny kunnskap fører ofte til revisjoner.

Det pågår utstrakt forsøksvirksomhet omkring kontraktstyper i landet. Det gjøres forsøk med oppdeling av store driftskontrakter til flere mindre kontrakter. Andre kontraktsmessige forhold som vurderes er fastpris eller fortsatt delvis mengdeoppgjør i driftskontrakter og fordelinga mellom driftskontrakter og fagkontrakter.

Erfaringer som gjøres ellers i landet følges opp av administrasjonen i fylkeskommunen og Statens vegvesen, og kan påvirke hvilken kontraktsstrategi som foreslås benyttet i Trøndelag framover. En eventuell endring må skje gradvis siden driftskontraktene er femårige.

I Håndbok R610 beskrives de ulike vinterdriftsklassene slik:

- Vinterdriftsklasse A – DkA Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt).
- Vinterdriftsklasse B – DkB Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt), hard snø/is tillates utenom hjulspor i begrenset tidsrom.
- Vinterdriftsklasse C – DkC Godkjent føreforhold er bar veg (tørr eller våt) i milde perioder og hard snø/is i kalde perioder.
- Vinterdriftsklasse D – DkD Godkjent føreforhold er hard snø/is.
- Vinterdriftsklasse E – DkE Godkjent føreforhold er hard snø/is.
- Friksjon ned til 0,20 aksepteres. DkE skal ikke nyttes på riksveg.

Valg av vinterdriftsklasse for en sammenhengende vegrute skal gjøres med utgangspunkt i vegrutens trafikkvolum. I tillegg til ÅDT skal det ved valg av vinterdriftsklasse tas hensyn til forhold som vegkategori (nasjonal/regional transportrute eller annen transportrute), trafikksammensetning (lette/tunge, kjøretøy/syklende/fotgjengere), kollektivtrafikk, geometrisk standard (vegbredde, horisontal og vertikalkurvatur), topografi, klima, værforhold, ulykkesnivå, rushtidsproblematikk, næringstrafikk, turisttrafikk, miljøforhold, mm.

Det er gjort en vurdering om tilpassing av vinterdriftsklasser til de foreslåtte funksjonsklassene, men inndelingen er ikke laget med samme utgangspunkt og hensikt. En slik samkjøring kan dermed føre til økte kostnader for fylkeskommunen uten å ha tilstrekkelig hensikt.

15 SCENARIER FOR Å TA IGJEN ETTERSLEPET

Frem mot at endelig versjon av Delstrategi for veg fremlegges for politisk behandling til høst 2018 vil det fortsatt jobbes målrettet med den faglig utredning for status av vedlikeholdsetterslepet for de ulike elementer av vegsystemet samt kvantifisering av oppgraderings/fornyingsbehov i tidsperspektiv. Alt med målet om å angi ulike scenarier for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet samtidig som det skal tas hensyn til den fremtidige utvikling i behovet for fornying/oppgradering.

16 STRATEGI

Kapitelet blir skrevet i den endelige versjonen av delstrategien

VEDLEGG

Vedlegg 1 Detaljerte lister over fylkeskommunens Tuneller og Fergekaier

Tuneller

Kommune	Vegnummer	Navn	Lengde
Melhus	708	Gimstunnelen	79
Snillfjord	714	Perviktunnelen	631
Frøya	714	Frøyatunnelen	5301
Snillfjord	714	Hitratunnelen	5650
Holtålen	30	Svølgjatunnelen	726
Snillfjord	714	Storvasshammertunnelen	635
Snillfjord	6432	Berdaltunnelen	128
Hemne	6432	Norvikatunnelen	248
Agdenes	710	Kalurdaltunnelen	195
Åfjord	715	Mørretunnelen	154
Skaun	800	Pyntentunnelen	44
Namsos	769	Vikatunnelen	601
Flatanger	6306	Kleivviktunnelen	347
Levanger	753	Frostaporten	275
Nærøy	17	Finnmotunnelen	233
Flatanger	6304	Urantunnelen	236
Nærøy	776	Risviktunnelen	32
Fosnes	776	Skrøyvstadtunnelen	259
Namsskogan	773	Steinfjelltunnelen	2117
Indre Fosen	755	Sprangakslatunnelen	206

Levanger	753	Hoplatunnelen	195
Nærøy	17	Bergsviktunnelen	349
Namdalseid	17	Rødhammertunnelen	43
Snillfjord	714	Fenestunnelen	1075
Snillfjord	714	Valslagtunnelen	2624
Snillfjord	714	Brattstiåstunnelen	230
Namsos	17	Bangsundtunnelen	169
Snillfjord	714	Fossantunnelen	767
Snillfjord	714	Snilldalstunnelen	515
Snillfjord	714	Mjønestunnelen	770
Snillfjord	714	Slørdalstunnelen	2642
Roan	6312	Hellfjordtunnelen	522
Verran	17	Strømnestunnelen	1013
Verran	17	Holmviktunnelen	632
Åfjord	723	Ryssdalstunnelen	761
Åfjord	723	Herfjordstunnelen	597

Fergeleier

24 stk. fergeleier i fylkeskommunal drift. Noen er i kommunal eie men driftes av fylkeskommunen på fylkeskommunal fergestrekning.

Lund Fk	Nærøy	769
Hofles Fk	Nærøy	769
Gutvik Fk	Leka	771
Skei Fk	Leka	7132
Levanger Fk	Levanger	774

Hokstad Fk	Levanger	6890
Geisnes Fk	Nærøy	776
Ølhammeren Fk	Fosnes	777
Seierstad Fk	Fosnes	7080
Ramstadlandet	Vikna	132
Borgan	Vikna	50184
Eidshaug	Nærøy	51321
Gjerdinga	Nærøy	51417
Valset Fk	Agdenes	710
Brekstad Fk	Ørland	710
Flakk Fk	Trondheim	715
Rørvik Fk	Indre Fosen	715
Storfosna Fk	Ørland	6402
Værnes Fk	Agdenes	6422
Leksa Fk	Agdenes	6001
Garten Fk	Ørland	6402
DYRØY FK	Frøya	6466
MAUSUNDVÆR FK	Frøya	6468
SULA FK	Frøya	6470

Vedlegg 2 Forslag til kriterier til holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser

(3) Holdningsklasser – avkjørsler

Svært streng holdning - Funksjonsklasse A

- Vegene skal i prinsippet være avkjørselsfrie. Dette gjelder også driftsavkjørsler
- Hovedavkjørsel til gårdsbruk bør kunne godkjennes når den fyller de tekniske kravene. For veger der det er særskilte vedtak om motorveg eller avkjørselsfri veg, kan slik tillatelse ikke gis.
- Driftsavkjørsler kan i særlige tilfeller tillates ved veger med avkjørselsfri veg.
- Nye avkjørsler og utvidet bruk av eksisterende avkjørsler, utenom til primærnæringen som er bundet til arealene, tillates kun etter godkjent reguleringsplan, kommune(del)plan etter plan og bygningsloven eller godkjent plan etter vegloven.

Streng holdning – Funksjonsklasse B og C.

- Antall avkjørsler må være meget begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- Gårdsbruks hovedavkjørsel bør likevel kunne tillates når den oppfyller de tekniske kravene.
- Nye boligavkjørsler bør ikke tillates uten at det foreligger vedtatt reguleringsplan eller kommune(del)plan etter plan- og bygningsloven som godkjenner slik løsning. Valg av avkjørselsplasseringen må vurderes med tanke på framtidig utviklingsmuligheter.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til boligformål bør begrenses. Det bør være et visst antall brukere av avkjørselen fra før.

Mindre streng holdning – Funksjonsklasse D

- Antall direkteavkjørsler til vegene må være begrenset
- Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av avkjørselssted må vurderes med tanke på framtidige utviklingsmuligheter.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til boligformål bør normalt gis.

Lite streng holdning - Funksjonsklasse E.

- Tillatelse til ny avkjørsel kan normalt gis under forutsetning av at tekniske krav til avkjørselsutformingen oppfylles.
- Hvor forholdene ligger til rette for det, kan atkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

(4) Holdningsklasse – byggegrenser.

Byggegrensen langs både riks- og fylkesveg er etter veglovens bestemmelser satt til 50 m fra vegens midte. I alle byggesaker som strider mot disse bestemmelsene, må det søkes om dispensasjon fra disse bestemmelsene. Holdningsklasse Byggegrense sett opp mot Funksjonsklassen, vil åpne adgang for å tillate bygging nærmere vegens midte enn de lovbestemte kravene tilsier. Dette betyr at antall dispensasjonssaker blir sterkt redusert.

Øvrige forutsetninger

I kolonne 4, 5 og 6 har vi gitt eksempel på andre prinsipper som kan legges inn i funksjonsinndelingen. Øvrige eksempel kan være;

- Mål om standardklasse og universell utforming av GSV, holdeplasser
- Drift og vedlikeholdsansvar (f.eks tilskudd til drift av E-veger, krav om drift av gsv)
- Investeringsstrategi

Det foreslås at aktuelle holdningsklasser drøftes i statusmøter.

Når det gjelder å se driftsklasser og funksjonsklasser i sammenheng mener vi dette ikke er hensiktsmessig. Driftsklassen til en veg bør styres av det behovet som er, og ikke funksjonsklassen. Omvendt bør ikke funksjonsklassen styres av driftsklassen. Ofte er det en sammenheng her, men den er ikke så korrelerende at en bør låse driftsklasse til funksjonsklasse.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Siv-Tove Skarshaug	**Arkiv:**	033
Arkivsaksnr.:	18/1409		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:
Referatet tas til orientering.

Vedlegg:

Uttalelse fra Fosen Regionråd vedr Fosen Tingrett 16.04.18

FOSEN REGIONRÅD

Domstoladministrasjonen
ved avdelingsdirektør Kari Berget / seniorrådgiver
Jon Bottheim
Postboks 5678 Torgarden
7485 Trondheim

VÅR REF.: Torun DERES REF.: saksnr. 18/476 –1 DATO: 16.04.2018

Uttalelse vedr. framtidig ledelse ved Fosen tingrett

Vi viser til brev av 03.04.2018 / saksnr. 18/476 – 1, fra Domstoladministrasjonen (DA), der framtidig ledelse ved Fosen tingrett er tema.

Dette kommer samtidig som Domstolkommisjonen er i en prosess som innebærer å utrede domstolstrukturen. Kommisjonen har frist til august 2020 med å legge fram sin rapport.

I nevnte brev viser DA til at man, som følge av at sorenskriveren ved Fosen tingrett har søkt avskjed fra sin stilling som domstolleder, vil vurdere om det er aktuelt å etablere en ordning med felles ledelse for Fosen tingrett og Sør-Trøndelag tingrett.

Tingretten status

Fosenkommunene er bekymret for at DA nå ønsker å bruke en naturlig og normal bemanningsendring ved Fosen tingrett som argument for å svekke eller redusere kompetansen og kapasiteten ved Fosen tingrett.

Vår klare oppfatning er at en ledelsemessig endring som kan redusere Fosen tingretts status og ressurser ikke er hensiktsmessig i forhold til Domstolkommisjonens pågående arbeid, tingrettens framtidige tjenester eller tilgjengelighet for publikum.

Åtte kommuner, med i alt 35.000 innbyggere, sokner til Fosen tingrett.

Fosen tingrett holder til i moderne lokaler sentralt i kystbyen Brekstad. Tingretten har de senere år fått utvidet sitt geografiske virkeområde. Plasseringen i Ørland er gunstig, midt i et kommunikasjonsmessig knutepunkt.

Fosen tingrett er lokalisert i et vekstområde som er unikt, både i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv. I Fosen og kystregionen er det i dag, og forventes i årene som kommer, sterk vekst i næringsliv og offentlig virksomhet, samt økt bosetting. Dette er utviklingstrekk som vil føre til økt oppdragsmengde for Fosen tingrett.

Mange av de oppgaver som Fosen Tingrett utfører er viktig for at vekstpotensialet i regionen skal nyttes fullt ut. En nedbygging av kapasitet og tilbud ved Fosen tingrett, med nedleggelse som mulig konsekvens, vil være hemmende for maksimal utnyttelse av vekstpotensialet i kystregionen.

En slik utvikling vil være uønsket også i et større perspektiv, både samfunnsmessig så vel som privat- og sosialøkonomisk. Samfunnsregnskapet vil, slik vi ser det, bli unødig belastet ved bortfall av deler eller hele tjenesteleveransen fra Fosen Tingrett.

Kompetanse og kapasitet

Fosenkommunene vil på det sterkeste be om at DA avventer mulige endringer inntil Domstolkommisjonens arbeid med å utrede framtidig domstolstruktur er ferdig. Videre ber vi DA akseptere at ansatte må kunne ønske og få aksept for endring i sin jobbsituasjon, uten at dette kan eller skal brukes som argument for strukturelle endringer som får konsekvenser for andre ansatte og publikum/kunder.

Domstolstrukturen er et så viktig tema at vi mener det i siste instans er Stortingets oppgave og ansvar å behandle innholdet i rapporten som er ventet i 2020.

Domstoladministrasjonens egen statistikk viser at de regionale tingrettene leverer bra på alle områder de måles på, både med tanke på saksavvikling, tidsbruk/ressursbruk per sak og økonomi. Det er med andre ord ikke noe å utsette på dagens produksjon og dagens ressursinnsats.

I utredningen som ble foretatt i 2000/2001 ble det grundig vurdert hvor mange domssogn det var behov for. Det ble da besluttet at disse tingrettene skulle bestå. Hovedbegrunnelsen for det var geografi og avstander. Særlig med tanke på befolkningen i ytterkantene av fylket ble det vurdert nødvendig og hensiktsmessig med dagens struktur.
Geografien har ikke endret seg. Avstandene er de samme i dag. Det nye må eventuelt være at behovet for disse domstolene er sterkere enn før, hensett den sentraliserende utviklingen i samfunnet generelt. Justissektoren er i endring, bla med full digitalisering for behandling av straffesaker.

Fosenkommunenes oppfatning er at Fosen Tingrett i årene som kommer kan og bør få en viktigere og tydeligere rolle i samfunnsutviklingen i hele vår kystregion. Dette håper vi kan gjenspeiles i DAs arbeid i dag.

Fosenkommunene anmoder DA om at man så snart det er mulig utlyser stillingen som sorenskriver ved Fosen tingrett, og arbeider for å legge til rette for at nevnte tingrett i framtida har en bemanning som sikrer nødvendig kompetanse og kapasitet til å løse dagens og morgendagens oppgaver på en betryggende, effektiv og tillitsvekkende måte.

Ogne Undertun, ordfører Bjugn kommune

John Einar Høvik, ordfører Osen kommune

Vibeke Stjern, ordfører Åfjord kommune

Tom Myrvold, ordfører Ørland kommune

Steinar Saghaug, ordfører Indre Fosen kommune

Einar Eian, ordfører Roan kommune

Fantastiske Fosen

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Øyvor Helstad	**Arkiv:** Q81
Arkivsaksnr.:	18/1357	

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

LOKAL FARTSFORSKRIFT - SJØ

Forslag til vedtak:

Tronheim Havn utarbeider lokal fartsforskrift for Frøya kommune.
En lokal fartsforskrift skal ivareta hensynet til havner, naturverdier og friluftsliv i enkelte og prioriterte områder.

Vedlegg:
Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr 41, Frøya kommune

Veileder fra Kystverket med mal for utarbeidelse av lokal fartsforskrift

Saksopplysninger:
I mai 2017 ble vannscooterforskriften (Forskrift om bruk av vannscooter og lignende) opphevet. Bruken av vannscootere og andre fritidsfartøy har økt, noe som gjør at flere kommuner ønsker å se på muligheten for å innføre lokale fartsforskrifter. For Frøya kommune er hovedargumentet for å regulere fart for å hindre unødvendig støy og å beskytte sjøfugglivet.

Trondheim Havn har i lengre tid arbeidet for å etablere en ordensforskrift for alle sjøområder som administreres av Trondheim Havn. Regulering av fart omhandles ikke av denne ordensforskriften, men understreker at vannscootere likestilles med andre fritidsfartøy. Ordensforskriften vil behandles av representantskapet i Trondheim Havn, for deretter og sendes til Kystverket for godkjennning.

Frøya kommune er en av 13 eierkommuner av Trondheim Havn. I behandlingen av høringsuttalelse for ordensforskriften den 01.03.2018 (sak 18/18) har kommunestyret på Frøya ønsket å oppdatere sin eksisterende lokale fartsforskrift: *Frøya kommune vil arbeide for å få en lokal fartsforskrift for å sikre natur- og miljøkvaliteter på sjø og i sjønære områder.*

Denne saken gir en oversikt over gjeldende reguleringer for fart og adferd på sjøen, samt prosessen med å etablere en ny lokal fartsforskrift for Frøya. Til sist er det utarbeidet en skisse til områder som det kan være aktuelt å lage lokal fartsbegrensning på.

Forslaget er utarbeidet i samarbeid mellom Trondheim Havn og Frøya kommune. Det er også avholdt et brukermøte med fartsregulering som tema, med representanter fra Frøya jeger- og fiskeforening,

Ornitologisk forening, Vannscooterforbundet, Frøya turlag, Naturvernforbundet, Sistranda båtforening, Hammarvik båtforening, Frøya øyråd, politiker/FJFF, Trondheim Havn og Frøya kommune.

Regulering av fart og adferd til sjøs
Det er flere sentrale lover og forskrifter som regulerer fart og adferd på sjøen:

Havne- og farvannsloven
Med sin deltagelse i Trondheim Havn har Frøya kommune delegert sine forvaltningsmessige og administrative oppgaver som havne- og farvannsloven pålegger kommunen til Trondheim Havn.

Havne- og farvannsloven gir ingen regulering av fart, men har som et av sine formål å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Begrepet *allmenne hensyn* omfatter bl.a. hensyn til natur og miljø.

Havne- og farvannsloven gir anledning til å etablere forskrifter, både sentrale forskrifter som omfatter hele landet, og lokale som omhandler enkeltkommuners sjøområder.

Sentral fartsforskrift
Den sentrale fartsforskriften er hjemlet i havne- og farvannsloven og gjelder fartøy i alle farvann og i elver og innsjøer så langt de er farbare med fartøy fra sjøen.

Denne forskriften gir kun en generell fartsbegrensning med følgende formulering, §2:

Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig.

I tillegg angir forskriften en fartsbegrensning ved passering av badende, §3:

Fartøy som nevnt i § 1 som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (ca. 9,2 km/time).

Ankring av eller ferdsel med maskindrevne fartøyer eller seilfartøyer, herunder seilbrett, innenfor merkebøyer utlagt ved offentlige badeplasser[1] er forbudt unntatt i forbindelse med ervervsmessig låssetting av fisk i posenot. Det er ikke tillatt å fortøye i merkebøyer.

Utover disse paragrafene angir ikke forskriften andre fartsreguleringer.

Ordensforskrift
Ordensforskriften, eller forskrift om orden i og bruk av farvann og havner, er en annen forskrift hjemlet i havne- og farvannsloven. Utarbeidelse av ordensforskrift skal følge mal utarbeidet av Kystverket.

Ordensforskriften omhandler flere forhold rundt orden i og bruk av havner og farvann, og det er et ønske fra Trondheim Havn at det er en felles ordensforskrift gjeldende for alle deltagerkommunene. I sitt forslag til ordensforskrift sies det ikke noe om fartsreguleringer.

Lokal fartsforskrift
Gjennom den sentrale fartsforskriften gir havne- og farvannsloven kommuner anledning til å etablere lokal fartsforskrift. På grunn av sin deltagelse i Trondheim Havn er det Trondheim Havn som forvalter denne muligheten på vegne av sine deltagerkommuner.

Høsten 2017 ble det gjort forsøk på å lage felles fartsregulering for alle deltagerkommunene, men dette har vist seg vanskelig. Det arbeides derfor med flere enkeltkommuner for å etablere lokale fartsforskrifter. Der det er hensiktsmessig vil dette arbeidet koordineres mest mulig, slik at det vil være mest mulig sammenheng mellom de ulike lokale fartsforskriftene. En slik koordinering er kanskje mest hensiktsmessig lengre inn i Trondheimsfjorden.

Også i utarbeidelsen av lokal fartsforskrift skal mal fra Kystverket følges. Kystverket har også utarbeidet en veileder (vedlegg) som skal følges ved etablering av lokale fartsforskrifter. I denne veilederen anbefaler Kystverket at følgende fartsgrenser benyttes: 3 knop, 5 knop, 8 knop og 30 knop. Disse områdene er kjennetegnet ved (sakset fra veilederen):

En fartsbegrensning på 3 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- begrensede strekninger der man ønsker å beskytte spesielle idrettsaktiviteter som roing/kajakk og andre tilsvarende idrettsarenaer som trenger spesiell beskyttelse mot bølger fra andre fartøyer, og der dette er en nødvendighet for å utføre denne aktiviteten på en tilfredsstillende måte. Farvannet vil ofte være definert i kommuneplan/kystsoneplan eller lignende. Alternativ rute bør finnes.

- gamle, trange tre- eller steinsatte kanaler som kan være verneverdige, eller spesielt trange/grunne sund med stor menneskelig aktivitet (for eksempel Skippergata i Kristiansand). Strekningene må være begrenset i utstrekning (maks ½ nautisk mil lange) og det bør alltid finnes en alternativ rute.

En fartsbegrensning på 5 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- typiske skjermede innaskjærsmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, naturopplevelser, fortøyning og ankring. Typiske innaskjærsmiljøer er naturlig skjermede områder som trange sund, bukter, viker og samling av øyer som tiltrekker seg stor menneskelig aktivitet, der det er vanlig å ankre opp, fortøye eller søke havn. Det omfatter også badeplasser, akvakulturanlegg, marinaer, bryggeanlegg og farvann med særskilt sårbart miljø eller dyreliv. Avstanden mellom land kan variere fra ca 100 meter og opptil ca 500 meter når det vil være naturlig ut i fra en helhetlig vurdering av farvannet å se på området som sammenhengende.

En fartsbegrensning på 8 knop i farvann som omfatter:

- kommersielle havner. Med kommersielle havner menes havner som regelmessig trafikkeres av skip med største lengde over 24 meter og som skiller seg fra havner som er typiske for fritidsbåtferdsel. Dette omfatter således ikke typiske fiskerihavner som trafikkeres av fiskefartøy med største lengde inntil 24 meter.

- de deler av innseilingen til de kommersielle havnene som det er naturlig å regulere med fartsbegrensning.

En fartsbegrensning på 30 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- større områder som lange sund der avstanden mellom land er fra 200 – 500 meter og som gjerne er tilknyttet en eller flere 5 knops-soner, eller
- samling av øyer hvor det inngår områder som er hastighetsbegrenset til 5 knop, eller
- steder med mye bebyggelse og til dels stor trafikk, der det av hensyn til risiko, støy eller for å redusere bølgeskader ikke ønskes fri hastighet.

  Hastighetsgrensen egner seg for områder der det ønskes en grense som gir planende fartøyer anledning til å passere i hastighet over planingsterskelen. Den egner seg bl.a. som en sone lagt over et større område som kan inneholde flere 5 knops-soner.

I dag eksisterer det en lokal fartsforskrift for Frøya. Denne angir 5 knop i farvannet som vist i figuren nedenfor.

Andre reguleringer

Det finnes mange andre lover og forskrifter som regulerer bruk og adferd av sjøområder. Noen av disse er vist nedenfor

- Lov om fritids- og småbåter (Småbåtloven)
- Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)
- Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt
- Verneforskrift for Froan
- Forskrift om verneområder og nasjonalparker
- Forskrift om begrensning av forurensning
- Plan og bygningsloven
- Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker
- Forskrift om produksjon og omsetning mv. av fritidsfartøy og vannscootere mv
- Naturmangfoldsloven

- Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger
- Forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

Småbåtloven
Småbåtloven omhandler småbåter og fritidsbåter.

Småbåtloven nevner vannscooter i kapittel 5 Forurensing, §40. Muligheten for delegasjon til kommunen er opphevet.

§ 40.Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.

Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøy av en viss type omfattes av første ledd.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler for bruk av fartøyer som nevnt i første ledd, herunder bestemme at bruk av slike fartøyer av hensyn til miljø eller sikkerhet ikke er tillatt i en bestemt avstand fra land, i verneområder og i en bestemt avstand fra verneområder. Departementet kan bestemme at det for avgrensede områder likevel er tillatt med organisert vannscooterkjøring i forbindelse med trening og konkurranse innenfor forbudsområder fastsatt i medhold av første punktum.

I særlige tilfeller der hensynet til natur, næring, sikkerhet eller støy tilsier det, kan departementet i forskrift forby eller begrense bruk av fartøyer som nevnt i første ledd i andre områder enn de som er nevnt i tredje ledd første punktum. Departementets myndighet etter tredje ledd annet punktum og fjerde ledd kan delegeres til kommunen.

Uten hinder av bestemmelser i forskrift gitt i medhold av tredje og fjerde ledd er bruk av fartøy som nevnt i første ledd tillatt i forbindelse med:
a) politi-, rednings- og ambulansetjeneste, samt oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,
b) Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter, og
c) marinarkeologiske og andre vitenskapelige undersøkelser.

Kongen kan i forskrift gjøre unntak fra bestemmelser i forskrift gitt i medhold av tredje og fjerde ledd for bruk av fartøy som nevnt i første ledd til andre transportformål.

Prosessen videre
Utarbeiding av lokal fartsforskrift for Frøya skjer i tett samarbeid mellom Trondheim Havn og Frøya kommune. Kystverket har utarbeidet en veileder som vil benyttes i dette arbeidet

Prosessen fram til ny lokal fartsforskrift vil da ha følgende elementer i seg:

- Brukermøte med lokal fartsforskrift som tema. Dette ble avholdt den 21.03.2018
- Plukke ut aktuelle områder, med begrunnelser. Arbeidet startet på brukermøtet, og er inntegnet på kart. Kartene er vist under *vurderinger* i saken.
- Utarbeidelse av oversikt over aktuelle lover og forskrifter – denne sakent.
- Utarbeidelse av konkret forslag til lokal fartsforskrift.
- Høringsrunde
- Bearbeiding av høringsuttalelser

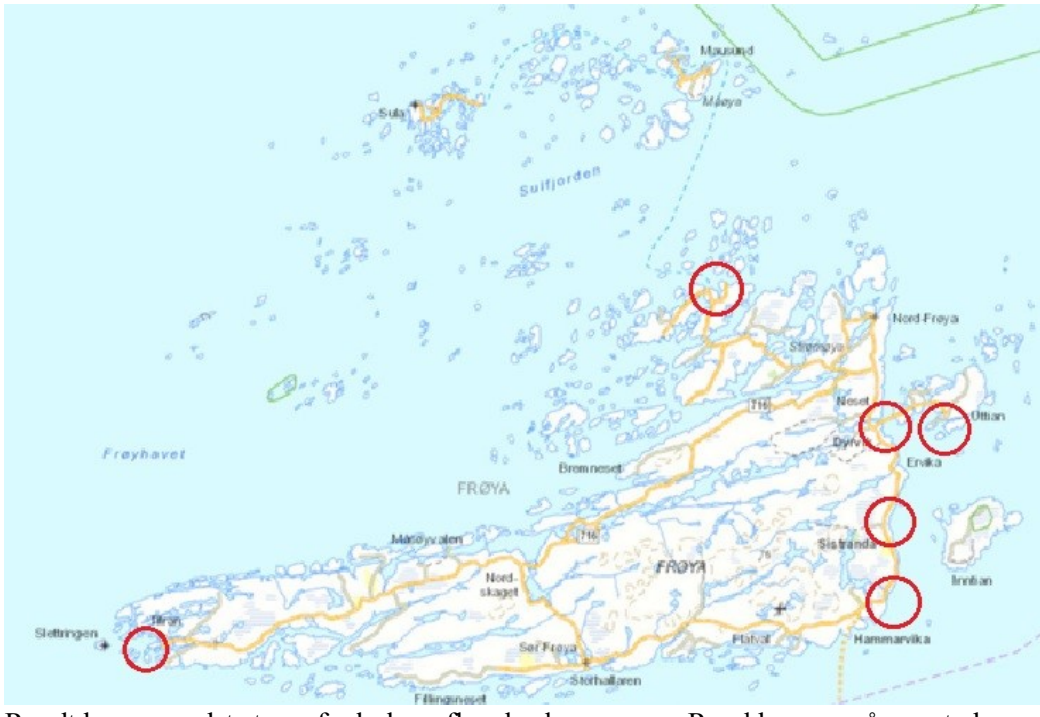
- Forslag fremmes til styret i Trondheim Havn
- Forslag fremmes representantskapet i trondheim Havn
- Forslaget oversendes Kystverket for endelig godkjenning

Vurdering:
Trondheim havn ønsker tilbakemelinger fra Frøya kommune om hvilke områder hvor det er aktuelt å arbeide videre med for å få utarbeidet en lokal fartsforskrift.

Gjennom brukermøte og diskusjoner mellom Trondheim Havn og Frøya kommune er det identifisert områder som det kan være aktuellt å inkludere i en lokal fartsforskrift. Dette bygger på lokalkunnskap og det er ikke gjennomført noen grundigere begrunnelser eller kartlegginger.

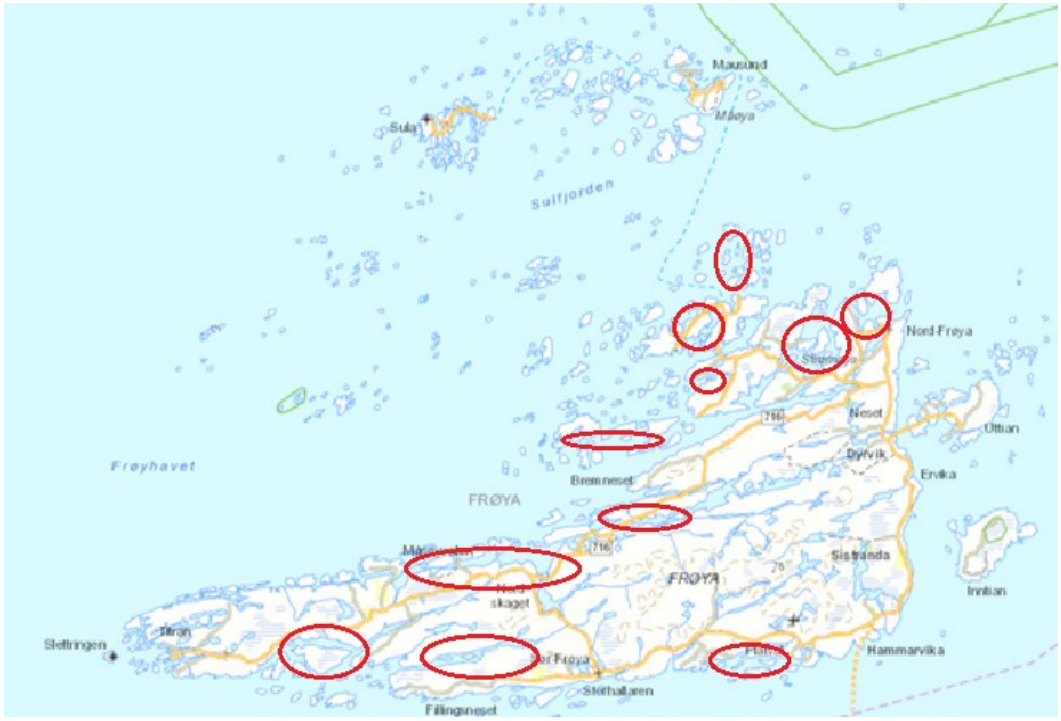
Forslagene er fordelt på havner og naturverdier/friluftsområder.

Havner:



Rundt havner er det større ferdsel, og flere brukergrupper. Rund havner må man ta hensyn til hverandre og ikke skape bølger.

Naturverdier/friluftsområder:



For naturverdier/friluftsinteresser vektla brukermøtet innaskjærs, i sund og fjorder. Det er viktig å ta vare på sjøfuglbestanden, og legge til rette for minst mulig press på disse. I mange av de samme områdene er det også fine turområder, og det er ønskelig å redusere støy.

Det vil være hensiktsmessig å prioritere enkelte områder. Frøya har en kystlinje med mange holmer og skjær, så en generell fartsredusjon nære land vil bli uforholdsmessig omfattende.

Det eksisterer i dag et sett med gjeldene lover og forskrifter som regulerer ferdsel på sjø. Det er usikkert på om ytterligere opprettinger av fartsforskrifter vil få den henskten som er ønskelig. Det kan være et alternativ at sentrale myndigheter, gjerne i samarbeid med kommunen, jobber systematisk med holdningsendringer og sikkerhet på sjøen. Derfor kan det også være et alternativ at det ikke utarbeides noen lokal fartsforskrift for Frøya, da det allerede eksisterer flere lover og forskrifter som regulerer fart og adferd på sjøen.

LOVDATA

Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 41, Frøya kommune, Sør-Trøndelag.

Dato	FOR-2005-12-15-1532
Publisert	II 2005 hefte 6
Ikrafttredelse	01.01.2006
Endrer	FOR-1966-12-06-3116
Gjelder for	Frøya kommune, Trøndelag.
Hjemmel	FOR-2003-06-19-748-§3, LOV-1984-06-08-51-§6, FOR-2002-10-15-1162, LOV-2009-04-17-19-§64
Kunngjort	21.12.2005
Korttittel	Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, Frøya

Fastsatt av Kystdirektoratet 15. desember 2005 med hjemmel i forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 3 annet ledd, jf. lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 6 annet ledd og delegeringsvedtak 15. oktober 2002 nr. 1162.

§ 1. *Fartsbegrensning*

5 knop er høyeste tillatte hastighet i følgende farvann:

Alt farvann innenfor et området avgrenset av rette linjer mellom følgende punkter:

1. neset sør for molo i Dyrvika (Dyrvikslaget) (posisjon 63° 45,460′ N – 008° 49,760′ Ø).
2. sørligste punkt på Likholmen (posisjon 63° 45,550′ N – 008° 50,238′ Ø).
3. nordligste punkt på Likholmen (posisjon 63° 45,737′ N – 008° 49,895′ Ø) og innenfor rette linjer mellom følgende punkter:
4. nordvestligste pynt på Sørøyvågen (posisjon 63° 46,144′ N – 008° 49,800′ Ø)
5. nordvestligste pynt på den vestligste av Kalvholmene (posisjon 63° 46,340′ N – 008° 49,717′ Ø)
6. nordvestligste pynt på den nordligste av Kalvholmene (posisjon 63° 46,463′ N – 008° 49,832′ Ø)
7. Kalvholmene lykt (posisjon 63° 46,478′ – 008° 49,415′ Ø)
8. lykt med rød blink på Frøya vest for Kalvholmene lykt (posisjon 63° 46,492′ N – 008° 49,173′ Ø).

§ 2. *Unntak*

Forskriften gjelder ikke for:

a) forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
b) fartøyer med lege om bord,
c) fartøyer i sjøredningstjenesten,

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§ 3. *Dispensasjon*

Kystdirektoratet kan etter begrunnet søknad i særlige tilfeller dispensere fra forskriftens bestemmelser. Det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade for andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg, badende, eller omgivelsene for øvrig.

§ 4. *Straff*

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskriften her, og enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann § 28 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§ 5. *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2006.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6. desember 1966 nr. 3116 om sakte fart i sundet mellom Uttian og Frøya, Frøya kommune, Sør-Trøndelag.

VEILEDNING OM UTARBEIDING AV LOKALE FARTSFORSKRIFTER

Kystverkets hovedkontor
Juridisk avdeling

Versjon 4 – 21.12.2009

INNLEDNING

Denne veilederen er i første rekke ment å være til hjelp for saksbehandlere i kommunene i forbindelse med utarbeidelse av lokale fartsforskrifter i kommunens sjøområde. I tillegg gir den veiledning når det gjelder søknader om oppsetting av sakte fart- skilt.

Hjemmel for lokale fartsforskrifter er forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (fartsforskriften). I kommunens sjøområde og i kommunens innsjøer og elver er det kommunestyret som fastsetter lokale fartsforskrifter, og Kystverkets hovedkontor som godkjenner dem endelig, jf. fartsforskriften § 4, 1. ledd. Utenfor kommunens sjøområde og innsjøer og elver er det Kystverkets hovedkontor som fastsetter slike forskrifter, jf. fartsforskriften § 4, 2. ledd.

Myndigheten til å gi tillatelse til å sette opp ”sakte fart” skilt, ligger hos Kystverket uavhengig av plassering.

Veiledningen inneholder ufravikelige krav til saksbehandlingen. En effektiv godkjenningsprosess ved Kystverkets hovedkontor av lokale fartsforskrifter forutsetter at kravene i veiledningen, herunder forskriftsmalen, følges.

INNHOLD

A FORSKRIFT OM FARTSBEGRENSNINGER I SJØ, ELV OG INNSJØ……3

B VALG AV FARTSGRENSE – ANBEFALING/VEILEDENDE BESKRIVELSE……5

C UTARBEIDELSE AV FARTSFORSKRIFTER I KOMMUNENS SJØOMRÅDE OG INNSJØER OG ELVER ……..7

1 INNLEDNING……..7

2 VEILEDER FOR SAKSBEHANDLINGEN……..7

2.1 Forskriften må være fastsatt av riktig organ og det må henvises til delegasjonsvedtak
2.2 Utforming av forskriften
2.3 Forskriften skal ha vært på høring
2.4 Oversendelse av forskrift til Kystverkets distriktskontor
2.5 Kunngjøring etc.

3 SKILTING AV FARTSBEGRENSNINGER……..10

3.1 Søknad og tillatelse
3.2 Oppsetting og vedlikehold

D UTARBEIDELSE AV FARTSFORSKRIFTER UTENFOR KOMMUNENS SJØOMRÅDE OG INNSJØER OG ELVER ……...12

E ”SAKTE FART” SKILT……13

F FORSKRIFTSMAL……14

A

FORSKRIFT 15. DESEMBER 2009 NR. 1546 OM FARTSBEGRENSNINGER I SJØ, ELV OG INNSJØ (FARTSFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 15. desember 2009 med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 8 og § 13.

§ 1. *(virkeområde)*

Forskriften gjelder for fartøy som definert i havne- og farvannslovens § 4 første ledd, herunder sjøfly på vannet, i territorialfarvannet og indre farvann og i elver og innsjøer så langt de er farbare med fartøy fra sjøen.

§ 2. *(generell fartsbegrensning)*

Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig.

§ 3. *(fartsbegrensning ved passering av badende og ferdselsforbud mv. innenfor oppmerkede badeområder)*

Fartøy som nevnt i § 1 som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra steder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (ca. 9,2 km/time).

Ankring av eller ferdsel med maskindrevne fartøyer eller seilfartøyer, herunder seilbrett, innenfor merkebøyer utlagt ved offentlige badeplasser [1] er forbudt unntatt i forbindelse med ervervsmessig låssetting av fisk i posenot. Det er ikke tillatt å fortøye i merkebøyer.

1 Jf. IALA-merkesystem - spesialmerker.

§ 4. *(lokale fartsbegrensninger)*

Innenfor kommunens sjøområde og i kommunens innsjøer og elver, kan kommunestyret treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger. Forskrifter fastsatt av kommunestyret skal godkjennes av Kystverkets hovedkontor før de gis virkning.

Utenfor kommunens sjøområde og kommunens innsjøer og elver, kan Kystverkets hovedkontor treffe enkeltvedtak og fastsette lokale forskrifter om fartsbegrensninger.

Innenfor kommunens sjøområde og i kommunens innsjøer og elver kan Kystverkets hovedkontor oppheve eller endre enkeltvedtak eller forskrift om fartsbegrensning gitt av kommunestyret i hovedled eller viktig biled. Kystverkets hovedkontor kan også selv treffe enkeltvedtak eller fastsette forskrift i slike farvann. Før Kystverkets hovedkontor fastsetter, opphever eller endrer forskrift etter leddet her, skal kommunestyrets uttalelse innhentes. Kommunestyrets uttalelse skal også innhentes før Kystverkets hovedkontor treffer enkeltvedtak etter leddet her.

§ 5. *(kunngjøring og skilting)*

Forskrifter om lokale fartsbegrensninger skal kunngjøres i « Norsk Lovtidend » og « Etterretninger for Sjøfarende ». Kommunen bør sørge for at lokale forskrifter om fartsbegrensninger fastsatt for farvann innenfor kommunens grenser også blir kunngjort i lokalavisene eller på annen hensiktsmessig måte.

Lokale fartsbegrensninger fastsatt i forskrift skal merkes med skilt i de aktuelle farvann. Kystverkets hovedkontor fastsetter skiltenes utforming og utførelse og godkjenner

plasseringen i samsvar med bestemmelser gitt i eller i medhold av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 19 og § 20.

Innenfor kommunens sjøområde og i kommunens innsjøer og elver har kommunen ansvaret for oppsetting og vedlikehold av skilt. Utenfor kommunens sjøområde og kommunens innsjøer og elver har Kystverket ansvaret. Det kan settes vilkår for enkeltvedtak eller lokale forskrifter om fartsbegrensninger.

§ 6. *(unntaksbestemmelse)*

Fartsbegrensninger gjelder ikke for

a) forsvaret, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,

b) fartøyer med lege om bord, eller

c) fartøyer i sjøredningstjenesten

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§ 7. *(dispensasjon)*

Innenfor sine myndighetsområder etter § 4 kan Kystverkets hovedkontor og kommunestyret gi dispensasjon fra § 3 og fra forskrifter om fartsbegrensninger. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke oppstår slik skade eller fare for skade som beskrevet i § 2.

Dispensasjon skal gjøres tidsbegrenset.

Kystverkets hovedkontor kan delegere myndighet etter første ledd til Kystverkets regionkontor. Kommunestyret kan tilsvarende delegere til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystverkets hovedkontor er klageinstans hvis vedtaket er truffet av Kystverkets regionkontor, kommunestyret eller havnestyret. Fiskeri- og kystdepartementet er klageinstans hvis vedtaket er truffet av Kystverkets hovedkontor.

§ 8. *(straffansvar)*

Overtredelse av forskriften, herunder enkeltvedtak eller lokale forskrifter gitt i medhold av den, straffes med bøter etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 62.

§ 9. *(ikrafttredelse)*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2010.

Fra samme tid oppheves forskrift 19. juni 2003 nr. 748 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø.

B

VALG AV FARTSGRENSE – ANBEFALING/VEILEDENDE BESKRIVELSE

Hvis hensikten er å regulere hastigheten innen hele kommunens sjøområde, bør forskriften inneholde en generell fartsbegrensning, for deretter å fastsette strengere fartsgrenser i spesielle områder der dette er ønskelig.

Det kan gjerne gis ulike fartsbegrensninger for forskjellige områder, men dette må veies opp mot de håndhevelses-, bruker- og informasjonsmessige gevinster man oppnår ved å ha mest mulig enhetlige fartsgrenser.

For å oppnå mest mulig enhetlige fartsgrenser på sjøen, anbefaler Kystverkets hovedkontor at nedenstående fartsgrenser benyttes i de forskjellige beskrevne typer farvann. Enhetlige fartsgrenser vil styrke brukernes gjenkjennelse og gi en bedre forståelse og respekt for fartsbegrensninger generelt. Farvannets beskaffenhet er avgjørende for hvor de bør innføres:

En fartsbegrensning på 3 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- begrensede strekninger der man ønsker å beskytte spesielle idrettsaktiviteter som roing/kajakk og andre tilsvarende idrettsarenaer som trenger spesiell beskyttelse mot bølger fra andre fartøyer, og der dette er en nødvendighet for å utføre denne aktiviteten på en tilfredsstillende måte. Farvannet vil ofte være definert i kommuneplan/kystsoneplan eller lignende. Alternativ rute bør finnes.

- gamle, trange tre- eller steinsatte kanaler som kan være verneverdige, eller spesielt trange/grunne sund med stor menneskelig aktivitet (for eksempel Skippergata i Kristiansand). Strekningene må være begrenset i utstrekning (maks ½ nautisk mil lange) og det bør alltid finnes en alternativ rute.

En fartsbegrensning på 5 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- typiske skjermede innaskjærsmiljøer med høy attraksjonsverdi for rekreasjon, opphold, naturopplevelser, fortøyning og ankring. Typiske innaskjærsmiljøer er naturlig skjermede områder som trange sund, bukter, viker og samling av øyer som tiltrekker seg stor menneskelig aktivitet, der det er vanlig å ankre opp, fortøye eller søke havn. Det omfatter også badeplasser, akvakulturanlegg, marinaer, bryggeanlegg og farvann med særskilt sårbart miljø eller dyreliv. Avstanden mellom land kan variere fra ca 100 meter og opptil ca 500 meter når det vil være naturlig ut i fra en helhetlig vurdering av farvannet å se på området som sammenhengende.

En fartsbegrensning på 8 knop i farvann som omfatter:

- kommersielle havner. Med kommersielle havner menes havner som regelmessig trafikkeres av skip med største lengde over 24 meter og som skiller seg fra havner som er typiske for fritidsbåtferdsel. Dette omfatter således ikke typiske fiskerihavner som trafikkeres av fiskefartøy med største lengde inntil 24 meter.

- de deler av innseilingen til de kommersielle havnene som det er naturlig å regulere med fartsbegrensning.

En fartsbegrensning på 30 knop i farvann som kjennetegnes ved:

- større områder som lange sund der avstanden mellom land er fra 200 – 500 meter og som gjerne er tilknyttet en eller flere 5 knops-soner, eller

- samling av øyer hvor det inngår områder som er hastighetsbegrenset til 5 knop, eller

- steder med mye bebyggelse og til dels stor trafikk, der det av hensyn til risiko, støy eller for å redusere bølgeskader ikke ønskes fri hastighet.

  Hastighetsgrensen egner seg for områder der det ønskes en grense som gir planende fartøyer anledning til å passere i hastighet over planingsterskelen. Den egner seg bl.a. som en sone lagt over et større område som kan inneholde flere 5 knops-soner.

C

UTARBEIDELSE AV FARTSFORSKRIFTER INNENFOR HAVNEDISTRIKT

1 INNLEDNING

Lokale forskrifter om fartsbegrensninger i sjøen gis med hjemmel i forskrift av 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (fartsforskriften).

Fartsforskriften gjelder også i innsjøer og elver som ikke er farbare med fartøy fra sjøen, jf. havne- og farvannsloven § 2, 1. ledd, jf. forskrift 15. desember 2009 nr. 1549 om anvendelse av lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann for elver og innsjøer som ikke er farbare med fartøy fra sjøen.

I kommunens sjøområde og i kommunens innsjøer og elver er det kommunestyret som har kompetanse til å fastsette forskrifter og treffe enkeltvedtak om fartsbegrensninger, jf. fartsforskriften § 4, 1. ledd. Dette omfatter i denne sammenheng også hovedled og biled innenfor kommunens sjøområde. Kystverkets hovedkontor skal godkjenne slike fartsforskrifter, og godkjennelsen er en betingelse for forskriftens gyldighet.

Utenfor kommunens sjøområde og innsjøer og elver er det Kystverkets hovedkontor som fastsetter slike forskrifter, jf. fartsforskriften § 4, 2. ledd. Kystverkets hovedkontor kan også endre eller oppheve fartsbegrensninger gitt i hovedled eller biled, og kan også selv gi forskrifter for disse områdene, jf. § 4, 3. ledd.

Kystverkets hovedkontor har utarbeidet en forskriftsmal for utforming av lokale fartsforskrifter som skal brukes, se punkt F. Hvis forskriftsmalen og punkt 2 og 3 under er fulgt og dette er dokumentert, vil det gjøre saksbehandlingen i Kystverkets hovedkontor rask og ukomplisert og man unngår å få forskriften i retur fordi noe mangler. Forskrifter som ikke er i tråd med dette, vil i utgangspunktet ikke bli godkjent.

Ved å samle alle fartsbegrensningene som gjelder innenfor kommunen i én forskrift, blir det lettere å finne frem til og få oversikt over regelverket. Ved fastsettelse av nye fartsbegrensninger bør man derfor vurdere å samle eventuelle eksisterende fartsforskrifter og de nye bestemmelsene i én forskrift.

2 VEILEDER FOR SAKSBEHANDLINGEN

2.1 Forskriften må være fastsatt av riktig organ og det må henvises til delegasjonsvedtak

Etter fartsforskriften § 4, 1. ledd er det kommunestyret som er gitt myndighet til å fatte vedtak om fartsbegrensninger. Denne myndigheten blir i praksis ofte delegert. Dersom dette er gjort, må henvisning til delegeringsvedtaket følge oversendelsen til Kystverkets hovedkontor. I tillegg til at det er god forvaltningsskikk å vise til hvor man henter sin myndighet, er kravet om henvisning til delegeringsvedtaket ment å sikre at kommunen tar stilling til om delegeringen er i orden.

Videre må selve vedtaket som fastsetter forskriften, vedlegges oversendelsen til Kystverkets hovedkontor.

2.2 Utforming av forskriften

Forskrifter skal være klart formulert og hensiktsmessig redigert. Dette er viktig for at brukerne lettest mulig skal kunne sette seg inn i hvilke fartsgrenser som gjelder hvor. For å oppnå

dette har Kystverkets hovedkontor utarbeidet en forskriftsmal, som **skal** brukes for alle lokale fartsforskrifter.

Følgende er viktig å merke seg ved utarbeidelse av forskriften:

- Henvisning til kommunestyrets eventuelle delegeringsvedtak skal stå innledningsvis i forskriften, se hjemmelsfeltet i forskriftsmalen.

- Etter forvaltningsloven § 38 skal forskrifter inneholde en uttrykkelig henvisning til hjemmelsbestemmelsene, det vil si fartsforskriften § 4, 1. ledd, jf. havne – og farvannsloven § 13. Videre må forskriften nevne det kommunale organ som har gitt forskriften og at den er godkjent av Kystverkets hovedkontor.

- Det geografiske virkeområdet skal angis ved posisjonsangivelse og/eller ved linjer trukket mellom faste punkter. Posisjonsangivelse skal være i grader, minutter og hundredeler av minutter (oppgis i WGS – 84).

- Hvis hensikten er å regulere hastigheten i **hele** kommunens sjøområde, bør forskriften inneholde en generell fartsbegrensning i § 1, 1. ledd, for deretter i § 1, 2. ledd å fastsette strengere fartsgrenser i spesielle områder der dette måtte være ønskelig. Det kan gis ulike fartsbegrensninger for forskjellige områder, men dette må veies opp mot de håndhevelsesmessige, brukermessige og informasjonsmessige gevinster ved å ha mest mulig enhetlige fartsgrenser. Uansett skal fartsbegrensningene samles i en forskrift; dette er det mest hensynsfulle overfor brukerne av farvannet fordi det blir lettere å finne frem til og få oversikt over regelverket.

- Dersom det i kommunens sjøområde eller innsjøer og elver allerede er gitt forskrift om fartsbegrensninger, så anbefaler Kystverket at forskriftene samles i én forskrift sammen med de nye bestemmelsene.

- I fartsforskriften § 6 er det gjort unntak for bestemte typer fartøy. Fartsgrensene gjelder ikke for disse når overskridelsen av fartsgrensen er ”nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget”. Denne bestemmelsen gjør unntak fra både den alminnelige fartsgrense i fartsforskriften § 2 og de lokale fartsforskrifter som er gitt med hjemmel i fartsforskriften § 4. Av informasjonshensyn og for å skape klarhet, er unntaksbestemmelsen i fartsforskriften § 6 tatt inn i malen.

  Innholdsmessige endringer av unntaksbestemmelsen vil ikke bli akseptert. En begrensning av rekkevidden i forhold til det som følger av fartsforskriften § 6, vil innebære desinformasjon om rekkevidden av unntaket, mens en utvidelse må følge reglene om dispensasjon i fartsforskriften § 7.

- Det kan gis dispensasjon fra fartsforskriftene, jf. fartsforskriften § 7. Dispensasjonsmyndigheten tilligger kommunestyret. Hvis et annet organ skal kunne dispensere, må myndigheten være delegert. Dette vil være tilfellet hvis myndigheten etter fartsforskriften § 4, 1. ledd er delegert i sin helhet.

  Av informasjonshensyn og for å skape klarhet, er bestemmelse om dispensasjon tatt inn i forskriftsmalen. Dette sikrer også at spørsmålet om hvem som skal kunne dispensere er vurdert i kommunen. Videre er det viktig at brukerne blir gjort kjent med hvilke vilkår som stilles for å få dispensasjon.

- Ikrafttredelsestidspunktet skal tas inn i forskriften. Er ikke tidspunktet oppgitt, trer forskriften i kraft en måned etter kunngjøring i Norsk Lovtidend.

- Det skal klart og entydig, med dato og eventuelt nummer, henvises til forskrifter eller bestemmelser som oppheves ved ikrafttredelsen av den nye forskriften.

2.3 Forskriften skal ha vært på høring

For å bidra til en best mulig opplysning av saken, er det viktig at forskriften har vært på høring, jf. forvaltningsloven § 37. Dette må kommunen selv sørge for.

I høringsbrevet som skal følge med forslaget til fartsforskrift som sendes på høring, må kommunen redegjøre for behovet for å innføre fartsgrenser, og begrunne den/de konkrete fartsgrenser som foreslås. På denne måten får de som ønsker å uttale seg, anledning til å gjøre seg kjent med kommunens synspunkter, og på dette grunnlag eventuelt imøtegå disse og innhente korrigerende informasjon.

Hvis begrunnelsen for den forskrift som endelig vedtas av kommunen, avviker vesentlig fra de fakta eller vurderinger som kommunen har lagt til grunn for høringsforslaget, kan det være nødvendig å foreta ny høring. Dette gjelder særlig hvis det ved høringen er fremkommet relevante innsigelser av betydning.

For å sikre at kravene i forvaltningsloven § 37 er oppfylt, kan følgende sjekkliste følges:

- **Har forskriftsforslaget vært på høring?**

- **Hvem er hørt?** Er offentlige eller private organisasjoner som representerer interesser som berøres av forskriften hørt? Her bør det ikke stilles for store krav til den formelle organisasjonsstruktur, men legges mer vekt på hvor sterke interesser vedkommende gruppe har i saken. Det kan være påkrevd å høre hva for eksempel representanter for nyttetrafikken, herunder taxibåtene, rutebåtene og lokale rederier mener om den påtenkte fartsforskriften. Videre må de som representerer omkringliggende bebyggelse, for eksempel velforeninger, høres. Det samme kan være tilfellet med båtforeninger. Hvis det er nødvendig for å sikre sakens fulle opplysning, skal også privatpersoner høres, for eksempel lokalkjente skippere eller grunneiere.

- **Hvordan er høringen foretatt?** Avgjørende etter forvaltningsloven er ikke at de som skal høres sier sin mening, men at de gis en reell mulighet til å få uttale seg. For å oppnå dette må forhåndsvarslingen/høringen skje på en slik måte at det er overveiende sannsynlig at de som skal høres registrerer den, og de må gis en rimelig frist til å uttale seg. Hvis det er relativt klart hvem som berøres av fartsforskriften, bør disse varsles direkte. Er det mer uklart hvem som bør varsles, vil kunngjøring i lokalpressen være hensiktsmessig. En kombinasjon av individuell og generell varsling kan også være påkrevd.

  Varslingsfristen må være av en slik lengde at det er mulig å forberede en velfundert uttalelse, eventuelt styrebehandle den, osv. Etter utredningsinstruksen, som gjelder for statlige forskrifter, er normal høringsfrist tre måneder, og minimum seks uker. Dette kan være en grei rettesnor for høring av kommunale forskrifter.

I oversendelsen til Kystverkets hovedkontor må kommunen dokumentere hvem som er varslet, på hvilken måte dette er skjedd og at det er gitt en rimelig frist til å uttale seg. Hvis slik dokumentasjon ikke foreligger, vil kommunen bli anmodet om å fremskaffe den.

Hvis det svikter vesentlig på noen av de punkter som her er nevnt, vil forskriften bli returnert til kommunen med anmodning om at manglene rettes, og eventuelt at det foretas ny høring med påfølgende nytt vedtak i det kompetente organ.

2.4 Oversendelse av forskrift til Kystverkets hovedkontor

Endelig fastsatt forskrift med ovennevnte dokumentasjon, skal sendes til Kystverkets hovedkontor. I tillegg skal sjøkart hvor farvannet som skal reguleres er inntegnet, legges ved.

Hovedkontoret vil som nevnt sjekke at saksbehandlingen er i henhold til veilederen her, og vil eventuelt be om ytterligere informasjon dersom noe skulle mangle. Dersom det er vesentlige mangler i oversendelsen, som for eksempel at høringen ikke er tilfredsstillende gjennomført, vil forskriften bli returnert.

Dersom man ønsker en forhåndsvurdering av selve forslaget til fartsbegrensning fra Kystverket, kan forslaget sendes til det aktuelle regionkontoret i Kystverket før det eventuelt sendes på høring. Alternativt kan man kontakte Kystverkets hovedkontor direkte.

2.5 Kunngjøring etc.

Ifølge fartsforskriften § 5, 1. ledd skal forskrifter om lokale fartsbegrensninger kunngjøres i Etterretninger for sjøfarende og i Norsk Lovtidend, jf. også forvaltningsloven § 38. Dette tar Kystverkets hovedkontor seg av.

Av fartsforskrift § 5, 1. ledd følger det videre at lokale fartsforskrifter bør kunngjøres i lokalavisene eller på annen hensiktsmessig måte, og kommunen oppfordres til å gjøre dette.

Ifølge forskrift av 24.09.1984 nr. 1687 punkt I, skal det innen hver kommune utarbeides en oversikt over gjeldende bestemmelser og andre opplysninger av betydning for den som bruker eller oppholder seg i kommunens havner. Denne forskriften er slik å forstå at det i oversikten skal inntas bestemmelser for hele kommunens sjøområde – herunder fartsbestemmelser.

3 SKILTING AV FARTSBEGRENSNINGER

3.1 Søknad og tillatelse

Fartsbegrensninger i lokale fartsforskrifter skal merkes med skilt i de aktuelle farvann, jf. fartsforskriften § 5, 2. ledd.

Til oppsetting av farvannsskilt kreves det, tillatelse fra Kystverket etter havne – og farvannsloven § 19, 2. ledd. I forskrift av 15.01.1993 nr. 82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt som skal regulere ferdselen (skiltforskriften) §§ 6 og 7, er det fastsatt nærmere krav til søknad om oppsetting av farvannsskilt. Søknaden må bl.a. inneholde angivelse av hvor man ønsker at farvannsskiltet skal stå, og kart hvor posisjonen er nøyaktig inntegnet.

For å lette saksbehandlingen bør kommunen samtidig med oversendelse av forskriften for godkjenning, sende søknad til Kystverket om å få sette opp skilt. Man kan på forhånd kontakte det aktuelle regionkontoret for å få veiledning når det gjelder plassering av skiltene,

slik at saksbehandlingen rundt dette går raskt når søknad først er mottatt. Regionkontoret kan også gi veiledning når det gjelder farvannsskiltenes utforming og størrelse etc.

Tillatelse til å sette opp skiltene vil så følge av godkjennelsen av forskriften som Kystverkets hovedkontor sender kommunen, herunder angivelse av hvor skiltene skal plasseres. Det er viktig at skiltene planlegges satt opp samtidig med at forskriften trer i kraft. Skiltets utforming må tilfredsstille kravene i skiltforskriften, jf. forskriftens kapittel V.

3.2 Oppsetting og vedlikehold

I følge fartsforskriften § 5, 3. ledd har kommunene ansvar for oppsetting og vedlikehold av slike skilt i eget sjøområde. Også skiltforskriften § 9 pålegger kommunen vedlikeholdsansvar for de skilt den er ansvarlig for.

D

UTARBEIDELSE AV FARTSFORSKRIFTER UTENFOR KOMMUNENS SJØOMRÅDE OG INNSJØER OG ELVER

Utenfor kommunens sjøområde og innsjøer og elver er det Kystverkets hovedkontor som har myndighet til å gi lokale forskrifter om fartsbegrensninger, jf. fartsforskriften § 4, 2. ledd. Kystverkets hovedkontor kan gi lokale fartsforskrifter etter eget initiativ, men i de fleste tilfeller vil dette skje på bakgrunn av søknader fra private eller en kommune.

Dersom man ønsker at et farvann blir regulert, skal henvendelse om dette sendes til Kystverkets hovedkontor.

Søknaden må begrunnes og inkludere kart hvor farvannet som ønskes regulert er inntegnet, og videre inneholde en søknad om tillatelse til å sette opp skilt, jf. punkt C 3 over. Forslaget må være utformet i tråd med forskriftsmalen for lokale fartsforskrifter. Kystverkets hovedkontor vil foreta de nødvendige tilpasninger i malen som primært er utarbeidet for forskrifter i kommunens sjøområde og innsjøer og elver.

Dersom en kommune står som søker, må dokumentasjon på at forskriftsforslaget har vært på høring og vedtak i kommunestyret i overensstemmelse med forslaget, følge søknaden, jf. punktene C 2.1 - 2.3 over. Dersom man ønsker en forhåndsvurdering av forslaget fra Kystverket, kan forslaget sendes det aktuelle regionkontoret før det eventuelt sendes på høring eller man kan kontakte Kystverkets hovedkontor direkte.

Dersom det fastsettes fartsforskrifter utenfor kommunens sjøområde og innsjøer og elver etter anmodning fra en kommune, vil det bli stilt vilkår om at kommunen bærer det økonomiske ansvaret for nødvendig skilting, jf. havne – og farvannsloven § 29.

E

”SAKTE FART” SKILT

”Sakte fart” skilt formidler kun informasjon om den alminnelige plikt til å avpasse farten etter forholdene, og innebærer ikke innføring av nye fartsrestriksjoner. Det vil kun være en opplysning til sjøfarende om at det i det aktuelle farvannet er forhold som tilsier at spesielle hensyn må tas, jf. fartsforskriften § 2.

Det kreves tillatelse fra Kystverkets regionkontor til å sette opp slike ”sakte fart” skilt, se over i punkt C 3.

Kystverket vil foreta en vurdering av hvorvidt det er hensiktsmessig med et slikt skilt for å regulere farten i farvannet, eller om farvannet i stedet bør reguleres ved en fartsforskrift som angir konkret maksimumsfart.

Det er i hovedsak to forhold som gjør fartsbegrensninger til sjøs nødvendig. Det ene er trafikktettheten sett i forhold til farvannets beskaffenhet. Målet her vil være å begrense farten til fartøyene slik at risikoen for sammenstøt, grunnstøting og lignende blir redusert. I slike tilfeller er det naturlig at det gis fartsforskrifter som angir konkret maksimumsfart i farvannet.

Det andre forholdet er mulige skader fra kjølvannsbølger. Her vil målet være å unngå kjølvannsbølger som kan forårsake skader på installasjoner i farvannet, på fartøy som ligger til kai, eller som kan utsette folk som befinner seg på installasjoner tilknyttet farvannet for fare. I slike tilfeller kan det være vanskelig å definere maksimum fartsgrense. Dette skyldes at størrelsen på kjølvannsbølgene fra fartøyene er forskjellige; noen fartøy skaper store bølger selv ved relativt lav fart, mens andre kan gå med høy fart uten at dette skaper bølger av betydning. Dette har sammenheng med fartøyets dypgående, størrelse og utforming, i tillegg til farvannets beskaffenhet. For at en fører skal gjøres oppmerksom på at han entrer et farvann der kjølvannsbølger kan medføre skader, så kan dette varsles med for eksempel ”sakte fart” – skilt.

I noen farvann vil begge disse forholdene være tilstede, og det vil da i utgangspunktet bli vurdert en fartsforskrift heller enn en tillatelse til oppsetting av ”sakte fart” – skilt.

Fordi sakte – fart – skilt ikke endrer gjeldende rettstilstand, men kun anses som en særskilt påminnelse om fartsforskriften § 2, anser ikke Kystverket det for nødvendig å sende saken til uttalelse hos berørte parter, jf. lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker § 16, 3. ledd, bokstav c). Dersom kommunen likevel ønsker å få uttalelser til forslaget, er det selvfølgelig ingenting i veien for at kommunen kan sende forslaget på høring før søknad oversendes Kystverket.

På grunn av vedlikeholdsansvaret som vil følge med en tillatelse til oppsett av skilt, ønsker vi i utgangspunktet ikke søknader fra privatpersoner. Vi anbefaler derfor at privatpersoner som ønsker et slikt skilt, kontakter vedkommende kommune om en mulig avtale om kostnads- og vedlikeholdsansvaret. Alternativt kan en søknad fra en velforening etc. godtas.

Hvis kommunen anmodes om å sette opp et skilt utelukkende eller i det vesentlige i en eller flere bestemte privatpersoners/bedrifters/institusjoners interesse, bør kommunen vurdere om den skal kreve at den/de det gjelder, ved avtale forplikter seg til å sørge for vedlikehold.

F

FORSKRIFTSMAL

Følgende mal skal benyttes ved utarbeidelse av lokale fartsforskrifter:

FORSKRIFT OM FARTSBEGRENSNING I SJØEN I … KOMMUNE, (FYLKE), SJØKART NR. …

Forskrift fastsatt av … *kommunestyre/havnestyre* (*dato*) (hvis delegert:) *med hjemmel i (evt delegasjonsbestemmelse) fastsatt av … kommune (dato)*, *samt i* forskrift av 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 4 første ledd, gitt med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 13. Forskriften er godkjent (*dato*) av Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift § 4 første ledd.

§ 1 *(fartsbegrensning)*

x knop er høyeste tillatte hastighet i følgende farvann:

a)
b)

osv.

§ 2 *(unntaksbestemmelse)*

Forskriften gjelder ikke for

a) Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,

b) fartøyer med lege om bord,

c) fartøyer i sjøredningstjenesten,

hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.

Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§ 3 *(dispensasjon)*

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig.

Dispensasjonen skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages. Kystverkets hovedkontor er klageinstans for vedtaket truffet av kommunestyret eller havnestyret.

§ 4 *(straffansvar)*

Overtredelse av forskriften, herunder enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 62 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§ 5 *(ikrafttredelse)*

Forskriften trer i kraft …

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift …

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Thomas Sandvik	**Arkiv:**	613 &50
Arkivsaksnr.:	18/1415		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

ANSKAFFELSE AV MIDLERTIDIG BOLIG / BOLIG MODUL FOR OPPFØLGINGSTJENESTEN

Vedtak:
Forslag til vedtak:

1. **Frøya kommune anskaffer en boligmodul, type Malthus Uniteam (45m2 BTA) som plasseres midlertidig på tomten 21/196 ved siden av boligen «Perstua» jfr. vedlagte tegning.**
2. **Totalkostnad kr 1 450 000 finansieres av investeringsprosjektet «bygging av kommunale utleieboliger» saldo på denne posten etter bruk er 3.5500 mill kr**

Vedlegg:

a. Tegning over plassering av den midlertidige boligen på tomten.
b. Tegning over den midlertidige boligen – Malthus Uniteam
c. Kostnadsoverslag
d. Malthus Uniteams løsninger med priser

Saksopplysninger:
Virksomheten for Bo-, aktivitet- og miljøtjeneste, tjenesteområde Oppfølgingstjenesten har som en av sine hovedoppgave å yte 24/7 – tjenester til personer med alvorlig og langvarige omsorgsbehov. Målgruppen er personer med rus og/eller psykiske lidelser.

Virksomheten har i sitt mandat *Morgendagens omsorg – etablering av et bofellesskap med 5 boenheter m/base for målgruppen.* Heldøgns tjenester – 24/7; trinn 4 og 5 i omsorgstrappen *(KST vedtak 176/17)* påstartet arbeidet med å utrede dette behovet og driftsformen. Arbeidet er i oppstartsfasen og det må påregnes at boligene kanskje ikke står ferdig før om ca. 3 år.

Vurdering:
I påvente av dette bofellesskapet er det i dag behov for å etablere midlertidig boform for 24/7 tjenester, som et strakstiltak. Det er en løsning for målgruppen ved «Perstua», hvor 2-mannboligen er bygd om med en personalbase i kjelleren. I dag yter oppfølgingstjenesten et 24/7 tilbud til 2 personer i «Perstua». Kommunen kjøper i tillegg et heldøgns tilbud til 1 person i en annen kommune. For denne personen er det nå behov for å skaffe en midlertidig boform, person ønsker å flytte tilbake til Frøya og få tilrettelagt sitt omsorgstilbud her. Bruker har meldt behov for å bo tett tilknytning til personalbase med 24/7- drift og har snart ventet i ca. 1 år på en godt og trygt bo- og omsorgstilbud.

For å kunne imøtekomme dette behovet, er det vurdert 3 forskjellige løsninger;

1. Bruker leier en kommunal bolig, tilrettelegger for egen bemanning i boligen som dekker 24/7 behovet – meget kostnadskrevende drift.
   Krever 3,67 årsverk.
2. Kommunen anskaffer en midlertidig boform. Bruker leier denne midlertidig bolig som plasseres ved siden av «Perstua» i tilknytning til personalbasen. En kostnadseffektiv drift og en trygg boform for bruker.
   Driften av dette tjenestetilbudet krever 1,97 årsverk og en felles aktiv nattvakt med de andre brukerne.
3. Fortsatt kjøpe 24/7-tjenester fra andre kommuner, innfrir ikke brukers ønsker og behov.
   Dette koster pr døgn kr 1 980,- Pr måned er kostnad på kr 61 380.

Ved å anskaffe en midlertidig omsorgsbolig og plassere den ved «Perstua», vil tjenesten kunne redusere driften med 1,7 årsverk (Effektuere budsjettvedtaket fra 2017). Reduksjonen gjelder at behov for 2 nattvakter reduseres til 1 nattvakt.

Ytterligere vil driften bli mere effektiv på dag/kveld med en betjening som ivaretar et omfattende omsorgsbehov for 3 brukere istedenfor 2 brukere i dag.

Denne midlertidige boformen og plassering dekker brukers ønsker og behov for nærhet til personalet 24/7 og boform oppfylle dermed ønsket om å flytte hjem til Frøya.

Denne midlertidige boligen innehar et potensial om gjenbruk for målgruppen når en permanent løsning er på plass. Kommunen og virksomheten opplever at det er et stort behov for bolig til denne målgruppen, mange henvendelser kommer også som hastesaker. De fleste hastesaker krever en rask løsning på en boform både på kort- og lang sikt. Pr tiden mangler kommunen boliger og aktuelle boformer for mennesker som ikke klarer å ivareta sine interesser på boligmarkedet, vanskeligstilte.

Rådmannen har undersøkt med nærmeste naboen til «Perstua» som får boligmodulen 2 meter fra sin grense, og har skriftlig akseptert dette. Til øvrige naboer sendes nabovarsel på vanlig måte.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnadsoverslag boligmodul 45m2 BTA fra Malthus Uniteam.

Orienterende pris fra Malthus	853.000
Frakt (ikke bekreftet)	30.000
SUM	883.000
25%mva	221.000
SUM levert inkl. mva	1.104.000
Opparbeidelse av tomt inkl graving for vann, avløp, strøm, bygging fundament inkl. mva (overslag)	250.000
Byggesaksbehandling	10.000
Innredning inkl. mva	30.000
Uforutsett/tilpasning på stedet	56.000
TOTALKOSTNAD inkl. mva	1.450.000

Kommunen har et investeringsprosjekt, bygging av kommunale utleieboliger som har en ramme på 5 millioner kr. for inneværende år. Dette prosjektet er under planlegging, bl.a. opp mot brukergruppen som den midlertidige omsorgsboligen er tiltenkt. Rådmannen forslår at kommunen bruker av dette prosjektet for å finansiere anskaffelse av midlertidig omsorgsbolig.

Rådmannen foreslår derfor å opprette et nytt prosjekt:
Anskaffelse av midlertidig omsorgsbolig, ramme 1,450 millioner kr. for 2018.
Status for investeringsprosjektet bygging av kommunale utleieboliger vil da ha en ramme på 3,550 millioner kr. for 2018.

Konklusjon

1. Kommunen anskaffer en midlertidig boform, totalkostnad kr 1 450 000
2. Bolig plasseres på tomten 21/196 ved siden av boligen «Perstua» i tilknytning til personalbasen.
3. Dette gir en kostnadseffektiv drift og trygg boform for bruker
4. Bruker betaler husleie for boligen, bruker har selvhushold.

2

21/134

21/134

10,2

2,0

8,8

4,0

4,0

4,0

3

7A

7B

21/196

21/196

9

21/189

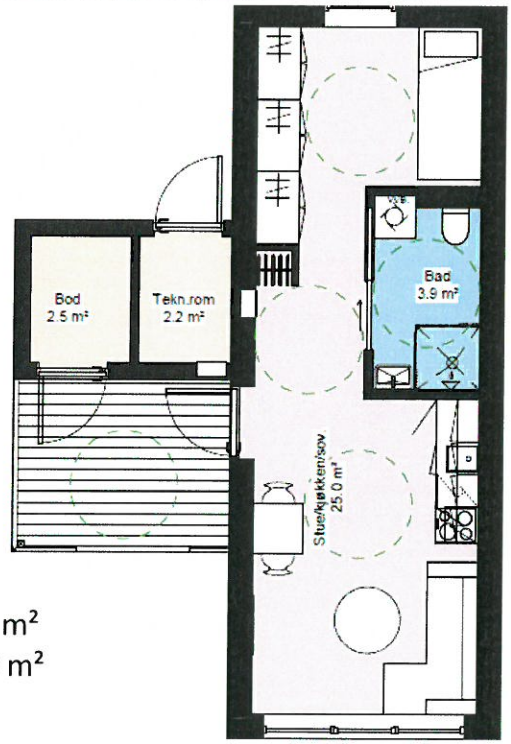
21/189

N

28.05.2018

Målestokk 1:200

- **BFV 1 - 1 roms, med utv. bod**



BTA 45 m²
BRA 36 m²

Malthus Uniteam

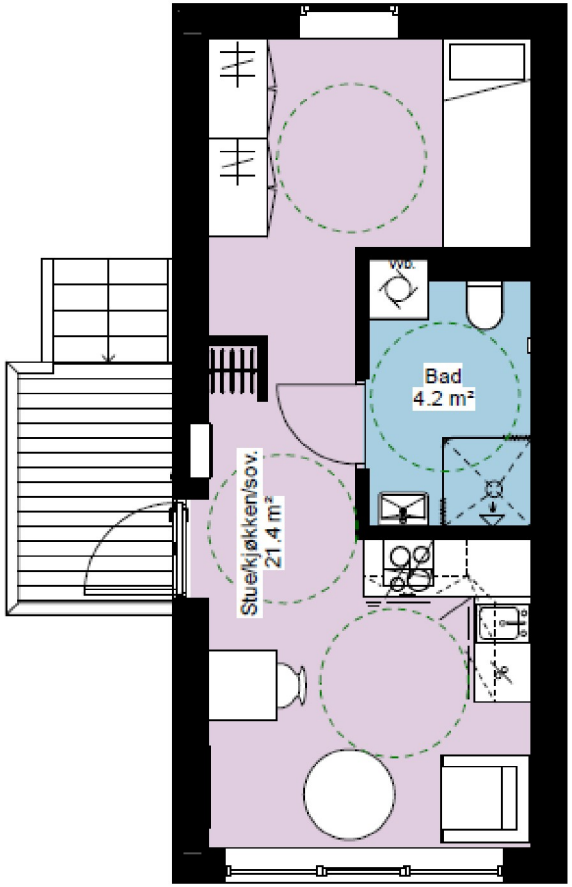
Vedlegg C

Kostnadsoverslag boligmodul 45m2 BTA fra Malthus Uniteam.

Orienterende pris fra Malthus	853.000
Frakt (ikke bekreftet)	30.000
SUM	883.000
25%mva	221.000
SUM levert inkl. mva	1.104.000
Opparbeidelse av tomt inkl graving for vann, avløp, strøm, bygging fundament inkl. mva (overslag)	250.000
Byggesaksbehandling	10.000
Innredning inkl. mva	30.000
Uforutsett/tilpasning på stedet	56.000
TOTALKOSTNAD inkl. mva	**1.450.000**

Med vennlig hilsen
Frøya kommune
Otto Falkenberg
Arkitekt/prosjektmedarbeider
Tlf. 72 46 32 59 / 924 61 403

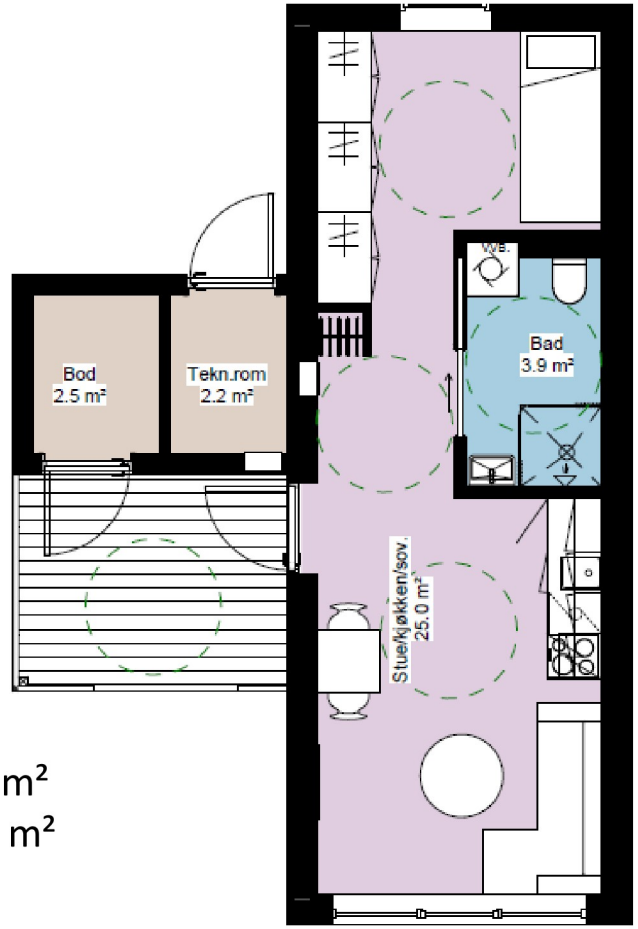
- **BFV 1 - 1 roms, uten utv. bod**



BTA 35 m²
BRA 27 m²

Malthus Uniteam

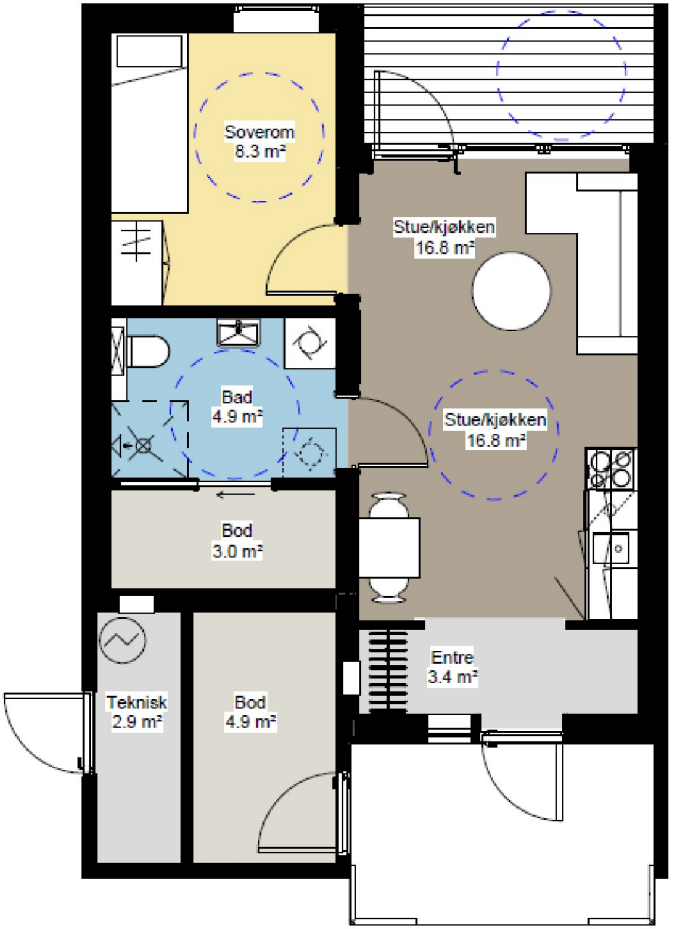
- **BFV 1 - 1 roms, med utv. bod**



BTA 45 m²
BRA 36 m²

Malthus Uniteam

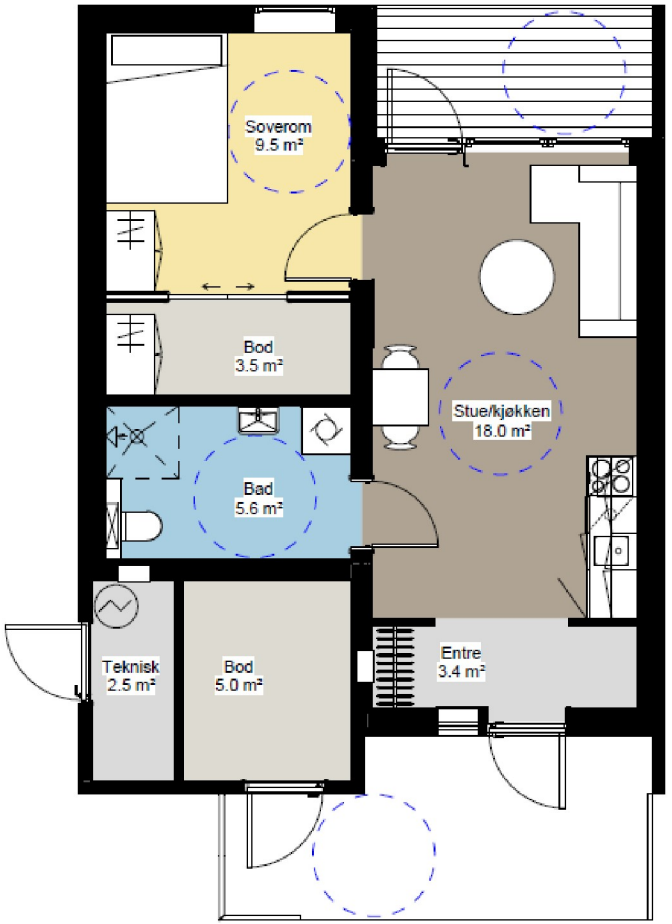
- **BFV 3 - 2 roms m/enkelseng, med utv. bod**



BTA 57 m²
BRA 49 m²

Malthus Uniteam

- **BFV 4 - 2 roms m/dobbelseng, med utv. Bod**



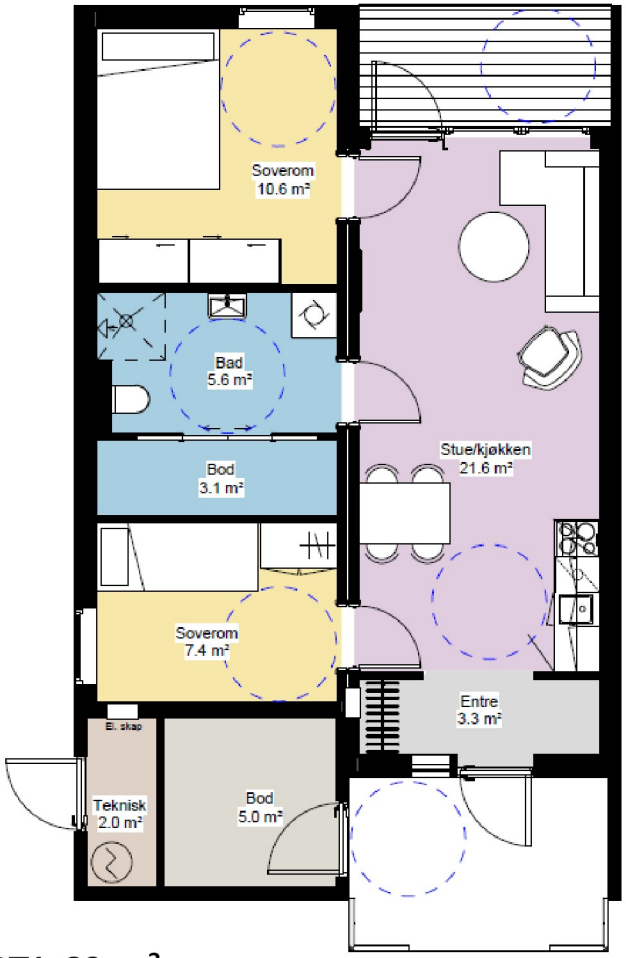
BTA 61 m²
BRA 53 m²

Malthus Uniteam

• BFV 5 - 3 roms, 2 sov, uten utv. Bod

Bakside

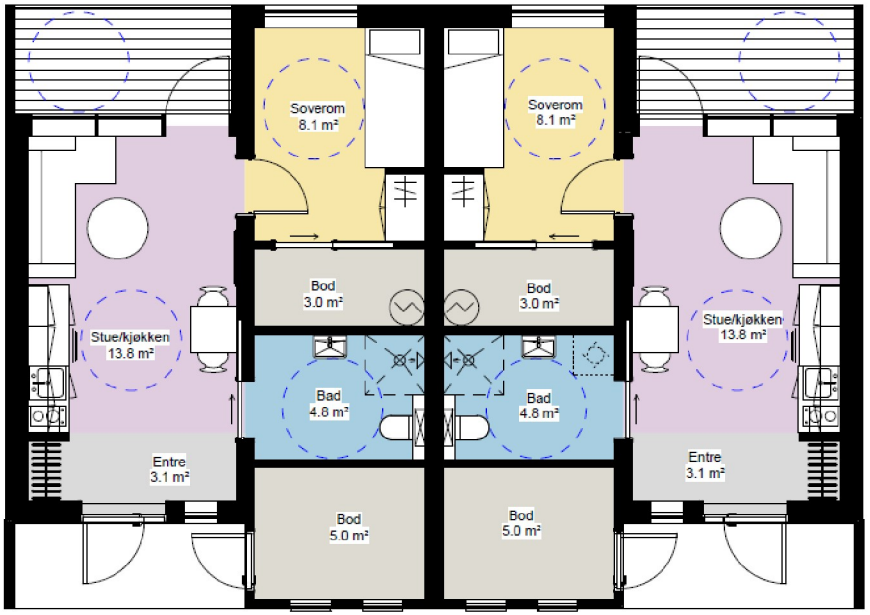
Framside



BTA 69 m²
BRA 66 m²

Malthus Uniteam

eksempel på sammenbygd

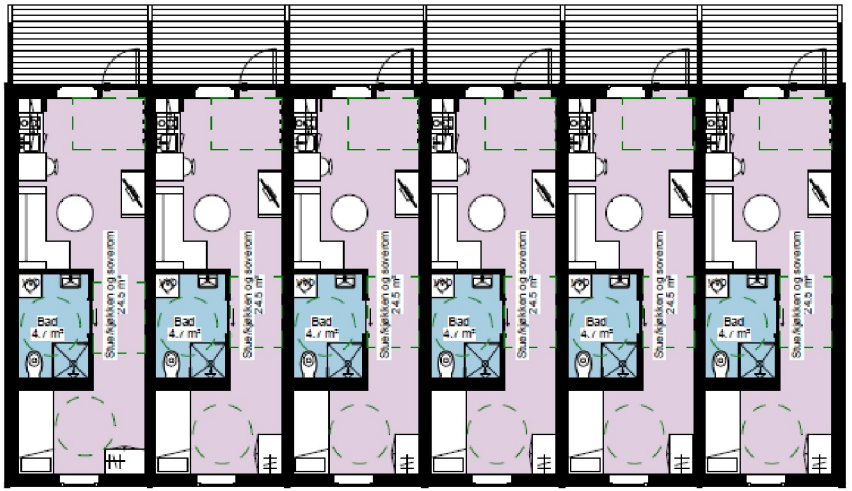


Malthus Uniteam

eksempel på bygg med saltak

Malthus Uniteam

eksempel på sammenbygd i rekke



Malthus Uniteam

Sammenbygd

Malthus Uniteam

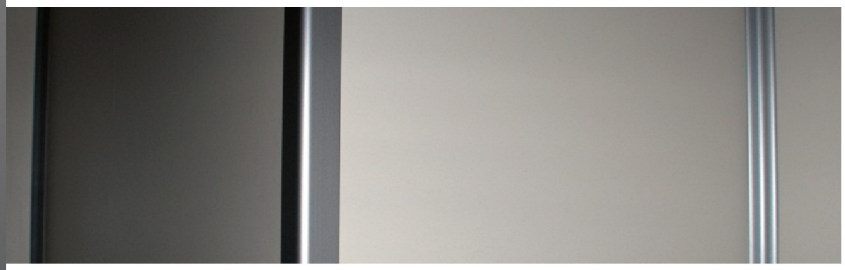
sammenbygd

Malthus Uniteam

eksempel på tunløsning

Malthus Uniteam

Robuste boliger



- **Belistning som ikke kan gripes**
- **Belysning og sprinklerhoder innfelt i konstruksjon**
- **Elektrisk utstyr som tåler belastning**
- **Herdet glass**
- **Baderomspanel i tak og vegger**
- **Stenderavstand 30 cm**
- **Material som er lett å vedlikeholde**

Malthus Uniteam

Robuste boliger

- **Dusj i stål – sparedusj**
- **Speil i stål**
- **Toalett og vask i stål**
- **Sluk ved kjøkken**
- **Belegg med oppbrett**
- **Ventilasjons- og sprinklersentral bak luke sikret med spesialbolter**
- **Kjøkken og garderobe med skyvedører**

Malthus Uniteam

Referanseliste

Hå kommune
5 stk Permanent boliger – i produksjon (mars 2015)

Sola kommune
3 stk Permanent bolig er– i produksjon (mars 2015)
(Rammeavtale)

Hå kommune
1 stk Permanent bolig - Overlevert september 2014

Sola kommune
1 stk Midlertidig bolig i tun
Overlevert august 2014
(Rammeavtale)

Sandnes kommune
Permanent bolig – robust institusjon for psykiatri/ rus
Overlevert november 2014
(Rammeavtale)

Vindafjord kommune.
2 stk Permanente boliger i tun.
(Rammeavtale)

Klepp kommune.
4 stk Permanente boliger i tun.
Overlevert, februar 2014

Klepp kommune.
Permanente boliger, 5 stk leiligheter over 2 etg.
Overlevert, oktober 2012

Stavanger kommune
4 stk Permanente boliger i tun
Overlevering, april 2012

Sandnes kommune
Permanente boliger, rammeavtale for leveranse over 3 år.
Første bolig levert mai 2010, siste bolig levert juni 2013.
Det er levert 12 stk boliger + bokollektiv med 10 soverom i avtalen

Tysvær kommune.
4 stk Permanente boliger i tun
Overlevering, desember 2011

Malthus Uniteam

Orienterende priser

	1 roms uten utv bod	1 roms med bod	2 roms m/enkeltseng med utv. bod	2 roms m/dobbeltseng med utv. bod	3 roms, 2 soverom med utv. bod
m² BTA	35	45	57	61	69
Pris eks mva					
Ordinær boligstandard	787 000	853 000	1 030 000	1 064 000	1 133 000
pr m²	22 486	18 956	18 070	17 443	16 420
Vandalsikker standard	908 000	988 000	1 212 000	1 240 000	1 338 000
pr m²	25 943	21 956	21 263	20 328	19 391
tillegg for saltak	66 500	85 500	108 300	115 900	131 100

Prisen er levert og montert komplett.
Uten møbler og gardin
Uten grunnarbeid og tilførsler for VA og strøm
Eks. mva

Følgende inngår i vandalsikker standard:

Toalett vask i stål

Stenderverk CC30

Våtromspanel på vegger og himling

Sluk i gulv
Oppbrett belegg

Vandalsikkert el utstyr

Listverk i alminium
Herdet glass

Malthus Uniteam

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Thomas Sandvik	**Arkiv:**	210
Arkivsaksnr.:	18/1387		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet
Kommunestyret

TERTIALRAPPORT, 1. TERTIAL 2018

Vedtak:
Forslag til vedtak:

Tertialrapport for 1.tertial 2018 tas til orientering

Vedlegg:

Saksopplysninger:
Tertialrapporten viser totalt et merforbruk på ca. 317 000 kr pr 1.tertial for hele kommunen. Det er imidlertid ikke regnskapsført en del refusjoner og tilskudd pr 1. tertial. Dette er refusjoner og tilskudd som utbetales etterskuddsvis - per ½-år i juni.

Vurdering:
Prognosene på skatteinngangen for 2018 ser positiv ut. Rådmannen forventer ikke på langt nær et like godt skatteår som i 2017. Prognosene fra KS peker mot at vi kommer til å få større skatteinngang enn det budsjettet har som forutsetning. Rådmannen har også fått flere signaler på at det vil komme betydelige utbetaling fra Havbruksfondet i 2018.

Tertialrapport

1.tertial 2018

Innhold

Tertialrapport 1
1.tertial 2018 1
Innledning 2
Rammeområdene 3
Rammeområde rådmann 3
10-faktor 3
Nærvær / sykefravær 4
Rammeområde oppvekst 4
10-faktor 4
Nærvær / sykefravær 5
Rammeområde helse 5
10-faktor 5
Nærvær / sykefravær 6
Rammeområde kultur og idrett 6
10-faktor 6
Nærvær / sykefravær 6
Rammeområde teknisk 7
10-faktor 7
Nærvær / sykefravær 7
Inntekter & Finans 8
Alle 8
Nærvær / sykefravær 8

Investeringsbudsjettet 2018 9
Kommentarer til investeringsbudsjettet: 10
Finans 11
Likviditet 11
Lånegjeld 11
Fonds 12

Innledning

Tertialrapporten viser totalt et merforbruk på ca. 317 000 kr pr 1.tertial for hele kommunen. Det er imidlertid ikke regnskapsført en del refusjoner og tilskudd pr 1. tertial. Dette er refusjoner og tilskudd som utbetales etterskuddsvis - per ½-år i juni.

Virksomhetslederne har rapportert månedlig i KF Bedre styring i 2018. Styringsverktøyet har gode muligheter for dokumentasjon og rapporteringsmuligheter, og rådmannen vil jobbe videre med å utvikle dette verktøyet for Frøya kommune.

Med i denne rapporten er 10-faktor undersøkelsen for 2018, og det er tatt med resultatet for 2016 også for sammenligning. Dette er lagt under de respektive rammene, og viser så langt det lar seg gjøre virksomhetene som tilhører rammen.

Virksomhetene har sine individuelle utfordringer, spesielt gjelder dette Teknisk som har et avvik. Kommenterer under hver ramme.

Prognosene på skatteinngangen for 2018 ser positiv ut. Rådmannen forventer ikke på langt nær et like godt skatteår som i 2017. Prognosene fra KS peker mot at vi kommer til å få større skatteinngang enn det budsjettet har som forutsetning. Rådmannen har også fått flere signaler på at det vil komme betydelige utbetaling fra Havbruksfondet i 2018.

Rammeområdene

Rammeområde rådmann

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
1000	Sum Rådmannen	14 125 325	0	14 125 325	12 916 199	1 209 126	39 369 664	33 %
1101	Sum Økonomi	4 015 549	0	4 015 549	3 678 601	336 949	11 481 977	32 %
1103	Sum Servicekontor	2 792 602	0	2 792 602	1 786 295	1 006 307	7 805 861	23 %
1120	Strategi og utvikling	1 529 624	0	1 529 624	1 424 084	105 540	4 159 943	34 %
	Sum ramme rådmann	22 463 100	0	22 463 100	19 805 179	2 657 922	62 817 445	32 %

Rammeområdet går samlet med et positivt avvik på 2,6 millioner kr. For rådmannen skyldes dette mindreforbruk på poster som forfaller senere i året.

For Servicekontoret skyldes dette i hovedsak at ansvaret for utleie av eiendommer der kommunen ikke driver tjenesteyting er flyttet til boligkontoret. Dette ansvaret er utskilt fra Teknisk, og bidrar til merforbruket på den virksomheten, da inntekten for disse eiendommene er ført på denne rammen, mens inntektsbudsjettet er igjen på Teknisk. Rådmannen vil komme med en budsjettjustering som retter opp dette, ca. 600 000 kr pr 1.tertial. Det øvrige midreforbruket skyldes poster som forfaller senere på året.

For Økonomi skyldes mindreforbruket poster som forfaller senere på året.

For strategi og utvikling skyldes det positive avviket i hovedsak merinntekter, bl.a. sykelønn hvor det ikke er benyttet vikar.

10-faktor

Svarområde			Frøya	Administrasjon
FAKTOR 1 Indre motivasjon	Motivasjonen for oppgavene i seg selv, det vil si om oppgavene oppleves som en drivkraft og som spennende og stimulerende. (Også kalt indre jobbmotivasjon)	2016	4,4	4,5
		2018	4,3	4,3
FAKTOR 2 Mestringstro	Mestringstroen gjenspeiler hver enkelt medarbeiders tiltro til egen kompetanse og mulighet til å mestre utfordringer i jobbsammenheng.	2016	4,3	4,4
		2018	4,3	4,4
FAKTOR 3 Autonomi	Medarbeidernes opplevelse av å ha mulighet til å jobbe selvstendig og gjøre egne vurderinger i jobben sin, basert på egen kompetanse, og innen en definert jobbrolle.	2016	4,4	4,6
		2018	4,3	4,5
FAKTOR 4 Bruk av kompetanse	Medarbeidernes opplevelse av å få brukt egen jobbrelevante kompetanse på en god måte i sin nåværende jobb.	2016	4,3	4,3
		2018	4,2	4,1
FAKTOR 5 Mestringsorientert ledelse	Ledelse som vektlegger at den enkelte medarbeider skal få utvikle seg og bli best mulig ut fra sine egne forutsetninger, slik at medarbeideren opplever mestring og yter sitt beste.	2016	4,1	4,2
		2018	3,9	3,9
FAKTOR 6 Rolleklarhet	Høy rolleklarhet innebærer at forventningene til den jobben medarbeideren skal gjøre er tydelig definert og kommunisert.	2016	4,4	4,3
		2018	4,2	4,1
FAKTOR 7 Relevant	Relevant kompetanseutvikling er avgjørende for at medarbeiderne til enhver tid er best mulig rustet til å utføre sine oppgaver med høy kvalitet, og er avgjørende for kvaliteten på de tjeneste som leveres,	2016	3,7	3,8
		2018	3,7	3,9
FAKTOR 8 Fleksibilitetsvilje	Medarbeiderens villighet til å være fleksibel på jobb og tilpasse sin måte å jobbe på til nye behov og krav.	2016	4,5	4,7
		2018	4,5	4,7
FAKTOR 9 Mestringsklima	I et mestringsklima motiveres medarbeiderne av å lære, utvikle seg og gjøre hverandre gode, fremfor å rivalisere om å bli best.	2016	4,2	4,3
		2018	4,1	4,0
FAKTOR 10 Prososial motivasjon	Motivasjon for å gjøre noe nyttig og verdifullt for andre, også kalt prososial motivasjon, er en viktig drivkraft for mange og har en rekke godt dokumenterte, positive effekter.	2016	4,7	4,8
		2018	4,7	4,6

10-faktor undersøkelsen for administrasjonen viser en liten nedgang på de fleste områdene. Resultatet vil bli tatt ned på hver enkel virksomhet, gjennomgått og jobbet videre med gjennom året.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykemelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Økonomi /rådmannsteam / lærlinger	2,3%	0,3%	1,2%	0,9%	4,8%	3,2%	92%
Strategi og utvikling	5,3%	1,6%	0,0%	14,8%	21,8%	1,2%	77%
OSK	2,2%	1,1%	4,0%	10,1%	17,3%	1,6%	81,1%

Rammeområde oppvekst

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
2010	Flyktningtjenesten	273 859	0	273 859	1 495 615	-1 221 755	599 962	
2020	Voksenopplæringen	20 633	0	20 633	276 408	-255 776	465	
2100	Dyrøy oppvekstssenter	1 710 515	0	1 710 515	1 628 867	81 648	4 711 822	35 %
2200	Mausund skole/SFO/barnehage	1 724 297	0	1 724 297	1 640 923	83 374	4 752 963	35 %
2300	Nabeita skole	5 542 508	0	5 542 508	5 437 239	105 269	15 196 772	36 %
2400	Nordskag oppvekstssenter	3 482 302	0	3 482 302	3 524 574	-42 272	9 579 416	37 %
2500	Sistranda skole	10 222 083	0	10 222 083	10 738 659	-516 576	27 387 940	39 %
2600	Sørburøy barne- og ungdomsskole	706 276	0	706 276	798 494	-92 219	1 954 363	41 %
2800	Nesset barnehage	2 395 792	0	2 395 792	2 312 999	82 793	6 605 247	35 %
2900	Musikk- og kulturskole	1 526 394	0	1 526 394	1 476 947	49 447	3 740 589	39 %
	Sum ramme oppvekst	27 604 659	0	27 604 659	29 330 725	-1 726 067	74 529 539	39 %

Rammeområdet oppvekst viser totalt pr 1.tertal et merforbruk på 1,7 millioner kr. Dette skyldes blant annet at tilskuddet for flykningene utbetales pr kvartal, og kommunen får da et avvik på tilskudd på 1 måned. I tillegg utbetales tilskuddet, på ca. kr 450 tusen, til voksenopplæringen etterskuddsvis per ½-år i juni. Når det gjelder skole og barnehage er inntekter på ca. kr 900 tusen ikke inntektsført for 1. tertial. Dette er refusjoner fra andre kommuner i forbindelse med fosterhjemsplasserte barn og refusjoner fra Utdanningsdirektoratet (U-dir) i forbindelse med videreutdanning. Disse inntektene blir regnskapsført i juni.

10-faktor

Svarområde			Frøya	*Barnehage*	*Skole*	*Kultur- og musikkskolen*	Snitt oppvekst
FAKTOR 1 Indre motivasjon	Motivasjonen for oppgavene i seg selv, det vil si om oppgavene oppleves som en drivkraft og som spennende og stimulerende. (Også kalt indre jobbmotivasjon)	2016	4,4	*4,8*	*4,5*	*4,5*	4,6
		2018	4,3	*4,5*	*4,4*	*4,6*	4,5
FAKTOR 2 Mestringstro	Mestringstroen gjenspeiler hver enkelt medarbeiders tiltro til egen kompetanse og mulighet til å mestre utfordringer i jobbsammenheng.	2016	4,3	*4,3*	*4,2*	*3,8*	4,1
		2018	4,3	*4,1*	*4,3*	*3,9*	4,1
FAKTOR 3 Autonomi	Medarbeidernes opplevelse av å ha mulighet til å jobbe selvstendig og gjøre egne vurderinger i jobben sin, basert på egen kompetanse, og innen en definert jobbrolle.	2016	4,4	*4,7*	*4,4*	*4,4*	4,5
		2018	4,3	*4,1*	*4,2*	*4,7*	4,3
FAKTOR 4 Bruk av kompetanse	Medarbeidernes opplevelse av å få brukt egen jobbrelevante kompetanse på en god måte i sin nåværende jobb.	2016	4,3	*4,7*	*4,4*	*3,9*	4,3
		2018	4,2	*4,2*	*4,2*	*4,5*	4,3
FAKTOR 5 Mestringsorientert ledelse	Ledelse som vektlegger at den enkelte medarbeider skal få utvikle seg og bli best mulig ut fra sine egne forutsetninger, slik at medarbeideren opplever mestring og yter sitt beste.	2016	4,1	*4,5*	*4,2*	*4,3*	4,3
		2018	3,9	*3,8*	*3,8*	*4,2*	3,9
FAKTOR 6 Rolleklarhet	Høy rolleklarhet innebærer at forventningene til den jobben medarbeideren skal gjøre er tydelig definert og kommunisert.	2016	4,4	*4,8*	*4,4*	*4,5*	4,6
		2018	4,2	*4,4*	*4,1*	*4,0*	4,2
FAKTOR 7 Relevant	Relevant kompetanseutvikling er avgjørende for at medarbeiderne til enhver tid er best mulig rustet til å utføre sine oppgaver med høy kvalitet, og er avgjørende for kvaliteten på de tjeneste som leveres,	2016	3,7	*4,2*	*3,5*	*4,4*	4,0
		2018	3,7	*3,7*	*3,4*	*3,8*	3,6
FAKTOR 8 Fleksibilitetsvilje	Medarbeiderens villighet til å være fleksibel på jobb og tilpasse sin måte å jobbe på til nye behov og krav.	2016	4,5	*4,6*	*4,4*	*3,9*	4,3
		2018	4,5	*4,4*	*4,4*	*3,7*	4,2
FAKTOR 9 Mestringsklima	I et mestringsklima motiveres medarbeiderne av å lære, utvikle seg og gjøre hverandre gode, fremfor å rivalisere om å bli best.	2016	4,2	*4,5*	*4,4*	*4,2*	4,4
		2018	4,1	*4,3*	*4,2*	*4,3*	4,3
FAKTOR 10 Prososial motivasjon	Motivasjon for å gjøre noe nyttig og verdifullt for andre, også kalt prososial motivasjon, er en viktig drivkraft for mange og har en rekke godt dokumenterte, positive effekter.	2016	4,7	*4,9*	*4,7*	*4,4*	4,7
		2018	4,7	*4,9*	*4,7*	*4,3*	4,6

10-faktor undersøkelsen for oppvekst viser en liten nedgang på de fleste områdene. Resultatet vil bli tatt ned på hver enkel virksomhet, gjennomgått og jobbet videre med gjennom året.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykmelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Oppvekst	2,0%	1,0%	1,5%	3,7%	8,1%	2,9%	89%

Rammeområde helse

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
3100	Sum Familie og Helse	10 748 514	-238 790	10 509 725	10 888 636	-378 913	27 754 332	39 %
3300	NAV - Sosialtjenesten	1 387 494	0	1 387 494	2 017 813	-630 319	3 825 230	53 %
3400	Sum PLO	21 695 344	0	21 695 344	22 155 069	-459 726	57 438 923	39 %
3500	Sum BAM	9 537 019	279 998	9 817 017	8 558 006	1 259 009	25 476 471	34 %
	Sum Helse og Mestrinig	43 368 371	41 208	43 409 580	43 619 524	-209 949	114 494 956	38 %

Rammeområdet Helse og mestring har totalt et lite merforbruk. Pleie og omsorg sitt merforbruk er knyttet opp mot lønn og forbruksartikler rettet spesielt mot ressurskrevende brukere på sykehjem. Tjenesten vil søke refusjon fra fond for disse utgiftene. Virksomheten vil da gå i balanse første tertial.

Bo- aktivitet og miljøtjenesten har et stort mindreforbruk, som skyldes at refusjonsnivået som ble lagt til grunn for budsjettet 2018 er for høyt. Dette vil rådmannen jobbe igjennom på nytt, i tråd med revisjonsberetningen for 2017. Et revidert budsjett for refusjonsordningen for ressurskrevende brukere vil bli lagt frem på dette området.

Familie og helse har et merforbruk som skyldes manglende refusjoner. Det er NAV som har det største avviket. Dette skyldes merutgifter på områdene bidrag livsopphold og boutgifter. Dette viser samme trenden som for årsregnskapet 2017, og tjenesten må derfor iverksette tiltak for å forhindre videre overforbruk.

10-faktor

Svaområde			Frøya	Barneverns tjenesten	Kommune helse	PLO Hjemmetjenest	Pleie- og omsorg - institusjon	Snitt helse
FAKTOR 1 Indre motivasjon	Motivasjonen for oppgavene i seg selv, det vil si om oppgavene oppleves som en drivkraft og som spennende og stimulerende. (Også kalt indre jobbmotivasjon)	2016	4,4	4,3	4,6	4,3	4,4	4,4
		2018	4,3	4,4	4,5	4,2	4,4	4,4
FAKTOR 2 Mestringstro	Mestringstroen gjenspeiler hver enkelt medarbeiders tiltro til egen kompetanse og mulighet til å mestre utfordringer i jobbsammenheng.	2016	4,3	3,9	4,5	4,4	4,4	4,3
		2018	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3	4,3
FAKTOR 3 Autonomi	Medarbeidernes opplevelse av å ha mulighet til å jobbe selvstendig og gjøre egne vurderinger i jobben sin, basert på egen kompetanse, og innen en definert jobbrolle.	2016	4,4	4,6	4,5	4,4	4,3	4,5
		2018	4,3	4,0	4,6	4,2	4,3	4,3
FAKTOR 4 Bruk av kompetanse	Medarbeidernes opplevelse av å få brukt egen jobbrelevante kompetanse på en god måte i sin nåværende jobb.	2016	4,3	4,8	4,5	4,2	4,4	4,5
		2018	4,2	4,4	4,4	4,1	4,3	4,3
FAKTOR 5 Mestringsorientert ledelse	Ledelse som vektlegger at den enkelte medarbeider skal få utvikle seg og bli best mulig ut fra sine egne forutsetninger, slik at medarbeideren opplever mestring og yter sitt beste.	2016	4,1	4,2	4,1	4,2	3,9	4,1
		2018	3,9	3,7	4,2	3,7	4,1	3,9
FAKTOR 6 Rolleklarhet	Høy rolleklarhet innebærer at forventningene til den jobben medarbeideren skal gjøre er tydelig definert og kommunisert.	2016	4,4	4,2	4,1	4,3	4,5	4,3
		2018	4,2	3,9	4,0	4,2	4,4	4,1
FAKTOR 7 Relevant	Relevant kompetanseutvikling er avgjørende for at medarbeiderne til enhver tid er best mulig rustet til å utføre sine oppgaver med høy kvalitet, og er avgjørende for kvaliteten på de tjeneste som leveres,	2016	3,7	3,9	3,8	3,7	4,0	3,9
		2018	3,7	3,6	4,1	3,5	3,9	3,8
FAKTOR 8 Fleksibilitetsvilje	Medarbeiderens villighet til å være fleksibel på jobb og tilpasse sin måte å jobbe på til nye behov og krav.	2016	4,5	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5
		2018	4,5	4,9	4,6	4,5	4,5	4,6
FAKTOR 9 Mestringsklima	I et mestringsklima motiveres medarbeiderne av å lære, utvikle seg og gjøre hverandre gode, fremfor å rivalisere om å bli best.	2016	4,2	4,5	4,4	4,0	4,2	4,3
		2018	4,1	4,0	4,2	4,1	4,1	4,1
FAKTOR 10 Prososial motivasjon	Motivasjon for å gjøre noe nyttig og verdifullt for andre, også kalt prososial motivasjon, er en viktig drivkraft for mange og har en rekke godt dokumenterte, positive effekter.	2016	4,7	4,4	4,8	4,7	4,8	4,7
		2018	4,7	4,5	4,9	4,7	4,8	4,7

10-faktor undersøkelsen for helse og mestring viser en liten nedgang på noen områder. Resultatet vil nå bli analysert på hver enkel virksomhet, og det vil bli satt inn tiltak i forhold til faktorer virksomhetene ønsker å beholde, og faktorer som virksomhetene ønsker å bedre.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykemelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Helse	1,8%	1,1%	3,1%	5,0%	11%	2,2%	86,8%

Rammeområde kultur og idrett

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
4100	Sum Kultur og Idrett	2 465 310	0	2 465 310	2 717 278	-251 970	6 718 908	40 %

Kultur og idrett har et merforbruk, som i hovedsak skyldes et etterslep av inntekter. Frøya kulturhus har hatt flere arrangementer siste periode, og noen av disse inntektene kommer inn i 2.tertial. Samme med Frøyahallene som har avvikende rutiner for fakturering i forhold til tertial.

10-faktor

Svarområde			Frøya	Kultur og idrett
FAKTOR 1 Indre motivasjon	Motivasjonen for oppgavene i seg selv, det vil si om oppgavene oppleves som en drivkraft og som spennende og stimulerende. (Også kalt indre jobbmotivasjon)	2016	4,4	4,6
		2018	4,3	4,6
FAKTOR 2 Mestringstro	Mestringstroen gjenspeiler hver enkelt medarbeiders tiltro til egen kompetanse og mulighet til å mestre utfordringer i jobbsammenheng.	2016	4,3	4,5
		2018	4,3	4,4
FAKTOR 3 Autonomi	Medarbeidernes opplevelse av å ha mulighet til å jobbe selvstendig og gjøre egne vurderinger i jobben sin, basert på egen kompetanse, og innen en definert jobbrolle.	2016	4,4	4,8
		2018	4,3	4,6
FAKTOR 4 Bruk av kompetanse	Medarbeidernes opplevelse av å få brukt egen jobbrelevante kompetanse på en god måte i sin nåværende jobb.	2016	4,3	4,6
		2018	4,2	4,4
FAKTOR 5 Mestringsorientert ledelse	Ledelse som vektlegger at den enkelte medarbeider skal få utvikle seg og bli best mulig ut fra sine egne forutsetninger, slik at medarbeideren opplever mestring og yter sitt beste.	2016	4,1	4,6
		2018	3,9	4,6
FAKTOR 6 Rolleklarhet	Høy rolleklarhet innebærer at forventningene til den jobben medarbeideren skal gjøre er tydelig definert og kommunisert.	2016	4,4	4,3
		2018	4,2	4,3
FAKTOR 7 Relevant	Relevant kompetanseutvikling er avgjørende for at medarbeiderne til enhver tid er best mulig rustet til å utføre sine oppgaver med høy kvalitet, og er avgjørende for kvaliteten på de tjeneste som leveres,	2016	3,7	4,0
		2018	3,7	4,1
FAKTOR 8 Fleksibilitetsvilje	Medarbeiderens villighet til å være fleksibel på jobb og tilpasse sin måte å jobbe på til nye behov og krav.	2016	4,5	4,8
		2018	4,5	4,6
FAKTOR 9 Mestringsklima	I et mestringsklima motiveres medarbeiderne av å lære, utvikle seg og gjøre hverandre gode, fremfor å rivalisere om å bli best.	2016	4,2	4,6
		2018	4,1	4,4
FAKTOR 10 Prososial motivasjon	Motivasjon for å gjøre noe nyttig og verdifullt for andre, også kalt prososial motivasjon, er en viktig drivkraft for mange og har en rekke godt dokumenterte, positive effekter.	2016	4,7	4,8
		2018	4,7	4,8

10-faktor undersøkelsen for Kultur og idrett viser en ganske lik situasjon på de fleste områdene, og scorer høyt i forhold til gjennomsnittet i kommunen. Resultatet vil bli tatt ned på virksomheten, gjennomgått og jobbet videre med gjennom året.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykemelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Kultur og Næring	1,3%	0,2%	3,5%	0,9%	6,0%	1,3%	92,7%

Rammeområde teknisk

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
5100	Tekniske tjenester	6 154 438	0	6 154 438	10 355 418	-4 200 980	13 705 298	76 %
	Sum skolebygg og utleiebygg	2 158 535	0	2 158 535	3 337 844	-1 179 311	6 082 047	55 %
5200	VAR-områder	-1 736 692	0	-1 736 692	-2 040 319	303 627	-2 100 000	97 %
5400	Brannvesen	1 287 900	0	1 287 900	1 588 408	-300 508	3 700 515	43 %
	Sum Teknisk	7 864 181	0	7 864 181	13 241 351	-5 377 172	21 387 860	62 %

Teknisk har et merforbruk pr 1.tertial. Det er imidlertid mange inntekter og utgifter ikke er periodisert.

Det er flere forhold som bidrar til merforbruket, lønn som senere i året skal fordeles til investeringsregnskapet, vedlikehold av bygg og elektriske installasjoner og andre driftsrelaterte utgifter. For skolebyggene er merforbruk på energi som er hovedårsaken til merforbruket.

Teknisk er inne i en omfattende omorganiseringsprosess, sammen med at ny virksomhetsleder skal rekrutteres. Dette gjør at tiltak i forbindelse med budsjett og regnskap vil bli tatt sammen med omorganiseringsprosessen og vilkårene for rekruttering av ny virksomhetsleder.

10-faktor

Svarområde			Frøya	Teknisk virksomhet
FAKTOR 1 Indre motivasjon	Motivasjonen for oppgavene i seg selv, det vil si om oppgavene oppleves som en drivkraft og som spennende og stimulerende. (Også kalt indre jobbmotivasjon)	2016	4,4	3,9
		2018	4,3	4,0
FAKTOR 2 Mestringstro	Mestringstroen gjenspeiler hver enkelt medarbeiders tiltro til egen kompetanse og mulighet til å mestre utfordringer i jobbsammenheng.	2016	4,3	4,2
		2018	4,3	4,3
FAKTOR 3 Autonomi	Medarbeidernes opplevelse av å ha mulighet til å jobbe selvstendig og gjøre egne vurderinger i jobben sin, basert på egen kompetanse, og innen en definert jobbrolle.	2016	4,4	4,4
		2018	4,3	4,2
FAKTOR 4 Bruk av kompetanse	Medarbeidernes opplevelse av å få brukt egen jobbrelevante kompetanse på en god måte i sin nåværende jobb.	2016	4,3	3,9
		2018	4,2	4,0
FAKTOR 5 Mestringsorientert ledelse	Ledelse som vektlegger at den enkelte medarbeider skal få utvikle seg og bli best mulig ut fra sine egne forutsetninger, slik at medarbeideren opplever mestring og yter sitt beste.	2016	4,1	3,8
		2018	3,9	3,6
FAKTOR 6 Rolleklarhet	Høy rolleklarhet innebærer at forventningene til den jobben medarbeideren skal gjøre er tydelig definert og kommunisert.	2016	4,4	4,2
		2018	4,2	3,6
FAKTOR 7 Relevant	Relevant kompetanseutvikling er avgjørende for at medarbeiderne til enhver tid er best mulig rustet til å utføre sine oppgaver med høy kvalitet, og er avgjørende for kvaliteten på de tjeneste som leveres,	2016	3,7	3,6
		2018	3,7	3,8
FAKTOR 8 Fleksibilitetsvilje	Medarbeiderens villighet til å være fleksibel på jobb og tilpasse sin måte å jobbe på til nye behov og krav.	2016	4,5	4,2
		2018	4,5	4,4
FAKTOR 9 Mestringsklima	I et mestringsklima motiveres medarbeiderne av å lære, utvikle seg og gjøre hverandre gode, fremfor å rivalisere om å bli best.	2016	4,2	3,8
		2018	4,1	3,6
FAKTOR 10 Prososial motivasjon	Motivasjon for å gjøre noe nyttig og verdifullt for andre, også kalt prososial motivasjon, er en viktig drivkraft for mange og har en rekke godt dokumenterte, positive effekter.	2016	4,7	4,2
		2018	4,7	4,3

10-faktor undersøkelsen for Teknisk viser en ganske lik situasjon på de fleste områdene, noe mer positivt utvikling enn de andre rammeområdene, men har likevel en del å gå på før de kommer opp på gjennomsnittet til kommunen. Resultatet vil bli tatt ned på virksomheten, gjennomgått og jobbet videre med gjennom året.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykemelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Teknisk	1,4%	0,2%	1,7%	4,0%	7,2%	1,6%	91,2%

Inntekter & Finans

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
8000	Frie inntekter.	-104 422 554	0	-104 422 554	-107 908 899	3 486 345	-308 113 636	35 %
9000	Finans	11 131 620	0	11 131 620	10 027 394	1 104 226	32 394 120	31 %

Avviket på frie inntekter skyldes litt høyre skattegang enn budsjettert. Avviket på finans skyldes avvik på renteutgifter i forhold til budsjettet.

Alle

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
	ALLE	10 474 684	41 208	10 515 892	10 832 556	-316 663	0	0,00

Totalt pr 1.tertial gir dette er merforbruk på ca. 317 000 kr.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykemelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Frøya kommune	1,9%	0,9%	2,3%	4,2%	9,2%	2,5	88,3%

Kommunens målsetting:

Vårt hovedmål er å beholde medarbeiderne langtidsfriske. Skulle du bli syk vil vi utnytte alle muligheter for å få deg raskt tilbake i jobb. Konkrete mål for Frøya kommune er at sykefraværet skal ned til 5,6 % pr. 31.12.18

Vi har rutiner for oppfølging av sykemeldte arbeidstakere, dette gjelder hva Frøya kommune som arbeidsgiver og den enkelte ansatte skal gjøre i forbindelse med fravær.

Alle virksomheter med over 10 % sykefravær blir innkalt til en samtale sammen med den som har det overordna ansvaret for virksomheten, personalsjef, hovedverneombud og hovedtillitsvalgt. Dette for å kartlegge evt. behov for bistand. Her kan vi også trekke inn Bedriftshelsetjenesten, Nav og Nav arbeidslivssenter.

Eller så kom prosenten for 1.tertial på 9,2 % for hele kommunen. Dette er jo mindre enn foregående år. 2016: 9,9 % og i 2017 10,4 %. Men ønsket hadde jo vært enda lavere selvsagt.

Investeringsbudsjettet 2018

Investeringstiltak 2018	**2 018**	**Status**
Bygging av kommunale utleieboliger	5 000	Planlegging pågår
Opparbeide næringsområder	25 000	Planlegging pågår, Uttian
Erverv MO	6 000	Gjennomført, kontrakter er underskrevet
Bygging av "Morgendagens omsorg"	10 000	Planlegging pågår, jobber med anbudspapirer til arkitektkonkurranse
Trafikksikkerhetstiltak	500	Igangsatt
Innkjøp elevpc'er	500	Tatt inn i totalplanen for digital løsning til oppvekst
Digital informasjon i hallene	100	Igangsatt
Digitalisering av reklame i idrettshallene	100	Igangsatt
Sikring av Stabben Fort	500	Igangsatt
Sistien	800	
Kommunalt hjelpemiddellager	100	Igangsatt
Liggekai Sistranda	21 500	Planlegging pågår, samtale med Trondheim Havn og gjennomført brukermøte
Basestasjon Nordskag	600	Gjennomført
Fiberkabel sjø Bremnestua - Nordskag	150	Gjennomført
Vannlekeutsyr	150	Igangsatt
Bygdetunet	200	Igangsatt
Opparbeidelse kulturpark - museum	200	Igangsatt
Konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse – kommuneplanens arealdel	700	Igangsatt
Senger og personløftere	100	Igangsatt
Medisinteknisk utstyr	100	Igangsatt
Branndører	300	Igangsatt
Investering utstyr avlastningsbolig barn/unge	120	Igangsatt
Bofelleskap med ca. 5 boenheter m/ base – for ungdom/unge voksen med særskilt behov	350	Planlegging pågår
Bofelleskap med 5 boenheter og «Frøya blå- seng»	350	Planlegging pågår
Nybygg og oppussing	5 000	Inngår i utbyggingen av Dyrøy oppvekstsenter
Musikk binge	430	Gjennomført
Vedlikehold Sula kapell	2 070	Overført DNK
Digitalisering av kartløsning	310	Overført DNK
Turistinformasjon	400	Planlegging pågår, bl.a. positive signaler fra grunneier
Kommunale bygg investeringer	3 000	Planlegging pågår

Kommunale kaier og bruer	1 000	Planlegging pågår
Kommunale veier	1 000	Planlegging pågår
Infrastruktur sentrumsområde	1 450	Planlegging pågår

Investerings tiltak VAR 2018		**2018**	**Status**
Løpende mindre investeringer kommunale avløp, samlepost	Avløp	1 500	Foreløpig ikke belastet
Sanering og oppgradering avløpsanlegg Nordskaget	Avløp	1 000	Under prosjektering (Rambøll)
Avløpsrenseanlegg Sistranda/Hamarvik	Avløp	20 000	Planlegges, behandles i egen sak
Opprydding kommunale avløpsledninger/overvannsproblemer-spesielt Sistranda	Avløp	3 500	Startes opp når ny driftsoperatør er ansatt (etter sommerferien)
Sanering og oppgradering avløpsanlegg Flatval 1	Avløp	3 000	Foreslått å inngå i Avløpsrenseanlegg Sistranda. Mulig oppstart 2020.
Nytt høydebasseng Bergheia	Vann	4 000	Under prosjektering (Trønderplan)
Vannledning Sistranda-Nordskaget	Vann	20 000	Pågående, andre del av et stort pågående prosjekt (3 deler)
Høydebasseng Bremnesnuva	Vann	6 000	Under prosjektering (Rambøll)
Løpende investering kommunale vannledninger, samlepost	Vann	1 500	Foreløpig ikke belastet
Vannledning Kjerkdalsvatnet-Bremnestuva	Vann	2 500	Under prosjektering (Rambøll).
Sanering og oppgradering VA Sistranda Midtre	Vann	2 500	Ikke oppstartet
Vannforsyning Sandvika	Vann	1 500	Ikke oppstartet

Kommentarer til investeringsbudsjettet:

Overfor er en oversikt over alle investeringstiltakene som ble vedtatt i budsjettet for 2018. De fleste prosjekter er startet opp, noen er pr 1.terital på prosjekteringsstadiet og vil derfor ikke ha noe forbruk pr d.d. Rådmannen vil komme tilbake til en mer utfyllende oversikt over investeringene for 2.terital.

Finans

I hht. finansreglementet skal Rådmannen skal minst tre ganger pr år (inkl pr 31.12) rapportere status for kommunens finansforvaltning til Kommunestyret. Finansrapporteringen inngår som en del av den generelle økonomirapporteringen. Innhold i rapporteringen er spesifisert i pkt 2.4, 3.7 og 4.7. Ved vesentlige endringer skal Kommunestyret orienteres så raskt som mulig:

- *Finansieringskostnad eller avkastning avviker negativt fra budsjett og en forventer ikke at dette rettes opp i løpet av budsjettåret*
- *Det har oppstått avvik mellom krav og rammer i finansreglementet og faktisk forvaltning*

Rådmannen ser ikke at det er avvik på disse punktene pr. 1.tertial 2018.

Likviditet

I hht. finansreglementet 2.4 Rutiner for rapportering

Kommunens generelle retningslinjer fremgår i pkt 1.5. For ledig likviditet og andre midler beregnet for driftsformål skal følgende fremgå:

- *Sammensetting av aktiva*
- *Markedsverdi, samlet og fordelt på de ulike typer aktiva*
- *Vesentlige markedsendringer og endringer i risikoeksponeringen*
- *Avvik mellom faktisk forvaltning og kravene i finansreglementet*
- *Markedsrenter og egne rentebetingelser*

			30.04.2018
I	Omløpsmidler		280 864 896
	kortsiktig gjeld		-58 465 788
		Arbeidskapital	222 399 108
	Premieavvik m/AGA		-3 041 616
	Ubrukte lånemidler		-66 408 241
	Korrigert arbeidskapital		**152 949 251**

II	Kasse, bank		89 115 879
	Aksjer, andeler		141 440 583
		Netto innskudd	230 556 462
	Herav		
	Fond		-215 395 277
	Ubrukte lånemidler		-66 408 241
		Grunnlikviditet	**-51 247 056**

Lånegjeld

I hht. finansreglementet 3.7 Rutiner for rapportering

Kommunens generelle retningslinjer fremgår i pkt 1.5. For gjeldsporteføljen og øvrige finansieringsavtaler skal følgende fremgå:

- *Sammensetting og løpetid for passiva*
- *Verdi, samlet og fordelt på de ulike typer passiva*
- *Vesentlige markedsendringer og endringer i risikoeksponeringen*
- *Avvik mellom faktisk forvaltning og kravene i finansreglementet*
- *Markedsrenter og egne rentebetingelser*
- *Opptak av nye lån og refinansieringer av eksisterende lån*

Lånegjelda har utviklet seg slik (hele tusen).

	2013	2014	2015	2016	2017	**2018.04**
Lånegjeld pr. 01.01.	462 560	597 085	700 098	791 457	775 993	**801266**
Avdrag i året	-22 277	-26 013	-27 766	-30 964	-30 731	**-10394**
Nye låneopptak i året	156 803	129 026	119 125	15 500	56 004	**51550**
Lånegjeld pr.30.04.2018	597 085	700 098	791 457	775 993	801 266	**842 422**
Herav videreutlån	-44 872	-66 561	-77 689	-87 944	-92 821	**-90718**
Netto lånegjeld	552 213	633 537	713 768	688 049	708 445	**751 704**
Nto gjeld i % av driftsinnt.	140	165	177	153	147	**156**

Fordeling av lånegjeld i kommune på ulike områder:	31.12.2017	**30.04.2018**
Lån til selvkostområdene (VAR) i kommune	142 700	**142 700**
Lån til kirkelige formål	686	**686**
Startlån	92 821	**90 718**
Lånegjeld på kommunens øvrige tjenesteområder	565 058	**608 318**
Kommunens totale langsiktige gjeld:	**801 266**	**842 422**

Fonds

I hht. finansreglementet 4.7 Rutiner for rapportering

Kommunens generelle retningslinjer fremgår i pkt 1.5. For langsiktige finansielle aktiva skal følgende fremgå:

- *Sammensetting av aktiva*
- *Markedsverdi, samlet og fordelt på de ulike typer aktiva*
- *Vesentlige markedsendringer*

Ingen. Svingningene i markedene og porteføljen i 2017 var vesentlig lavere enn det en må forvente på lengre sikt

- *Endringer i risikoeksponeringen*

Ingen.

- *Avvik mellom faktisk forvaltning og kravene i finansreglementet*

Ingen.

- *Markedsrenter og egne rentebetingelser*

Her kan det opplyses at 3 mnd. Nibor er 1 %. Effektiv rente i obligasjonsporteføljen er 2,2%

- *Delporteføljenes relative risiko*

Relativ risiko i aksjeporteføljen er pt 2,5 % (krav i finansreglementet inntil 5 %) og i obligasjonsporteføljen 1,1 % (krav i finansreglementet inntil 2,5 %)

- *Renterisiko for de rentebærende investeringene*

Her kan det opplyses at renterisikoen pt er noe lavere enn porteføljens referanseindekser

Tabellen nedenfor viser utviklingen i fondsmidlene (hele tusen).

	2013	2014	2015	2016	2017	**2018.04**
Fonds pr. 01.01.	143 129	165 215	178 912	190 385	219 059	**231 857**
Bruk i året	-17 088	-24 477	-21 819	-19 346	-18 565	**-16 461**
Avsetninger i året	39 174	38 174	33 292	48 019	31 363	**0**
Fonds pr. 31.08.2017	165 215	178 912	190 385	219 059	231 857	**215 396**

	Beholdning 01.01.	**Avsetninger**	**Bruk av fond i driftsregnskapet**	**Bruk av fond i inv.regnskapet**	**Beholdning 30.04.18**
Disposisjonsfond	kr 24 273		kr 1 495	kr 2 450	kr 20 328
Bundne driftsfond	kr 36 257		kr 416		kr 35 841
Ubundne investeringsfond	kr 151 314			kr 12 100	kr 139 214
Bundne investeringsfond	kr 20 013				kr 20 013
Samlede avsetninger og bruk av	kr 231 857	kr -	kr 1 911	kr 14 550	kr 215 396

For de øvrige punktene i denne rapporteringen, vises det til vedlagte rapport fra Grieg Investor.

Økonomisjef

Thomas Sandvik
29.05.2018

ENIGMA

AVKASTNINGSRAPPORT

Frøya kommune

31.12.2017 - 30.04.2018

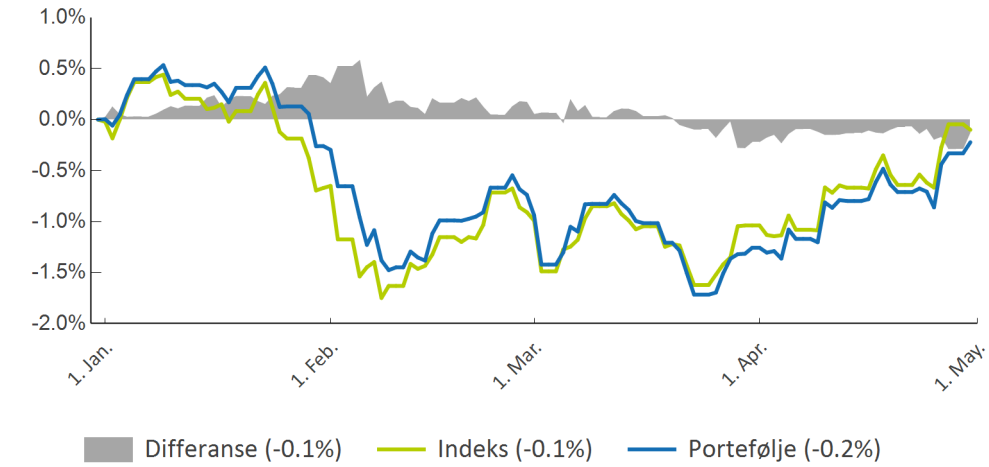
GRIEG INVESTOR

Totalportefølje

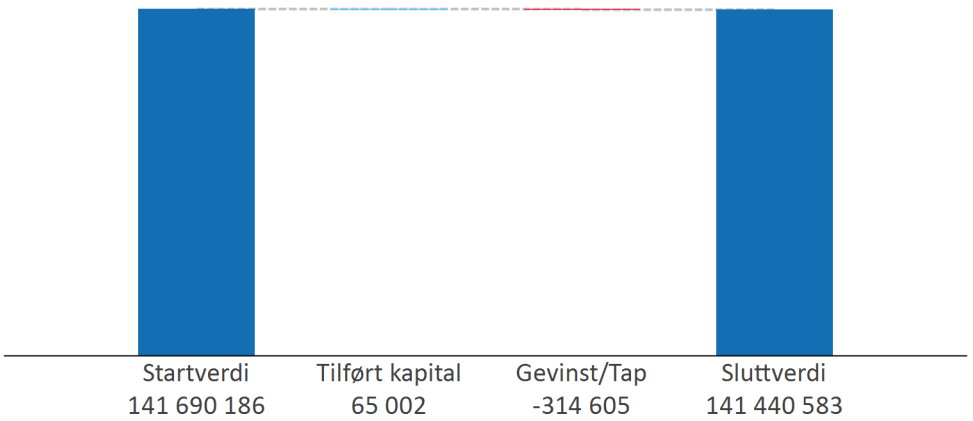
	Avkastning hittil i mnd (%)			Avkastning hittil i år (%)			Avkastning (NOK)			Allokering (%)			
	Port.	Indeks	Diff	Port.	Indeks	Diff	Hittil i mnd	Hittil i år	Markedsverdi	Port.	Strategi	Min-Max	Kontroll
Totalportefølje	**1.05**	**0.95**	**0.10**	**-0.22**	**-0.10**	**-0.12**	**1 465 385**	**-314 605**	**141 440 583**	**100.0**	**100**		**-**
Aksjer	**4.53**	**4.32**	**0.21**	**0.72**	**0.27**	**0.45**	**1 570 660**	**258 614**	**36 276 127**	**25.7**	**25**	**5-35**	**OK**
Norske Aksjer	6.67	6.79	-0.12	5.32	5.59	-0.27	835 503	675 040	13 366 040	36.9	35	20-50	OK
Globale Aksjer	3.32	2.99	0.33	-1.79	-2.53	0.74	735 158	-416 426	22 910 087	63.2	65	50-80	OK
Obligasjoner	**-0.10**	**-0.18**	**0.07**	**-0.54**	**-0.26**	**-0.28**	**-105 288**	**-573 242**	**105 095 657**	**74.3**	**75**	**65-95**	**OK**
Norske Obligasjoner	0.15	0.19	-0.04	0.18	-0.47	0.65	62 724	75 775	42 375 738	40.3	40	25-55	OK
Globale Obligasjoner	-0.27	-0.42	0.15	-1.02	-0.12	-0.91	-168 012	-649 017	62 719 919	59.7	60	45-75	OK
Kontanter							**13**	**24**	**68 799**	**0.1**	**0**		**-**

Totalportefølje

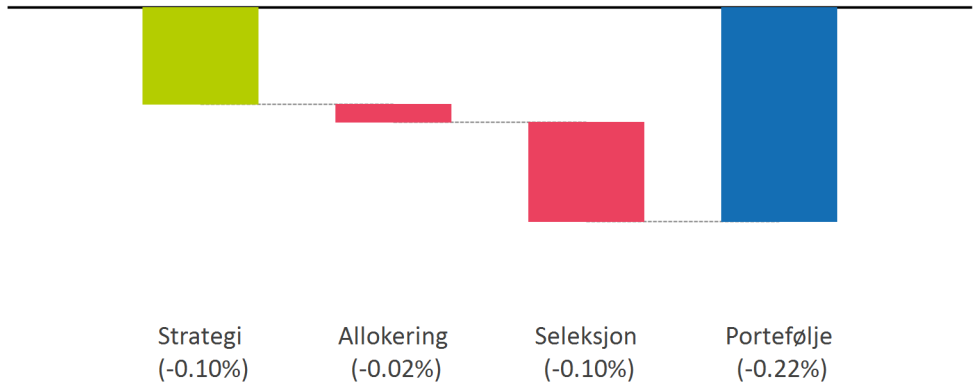
Avkastning i perioden (%)



Avkastning i perioden (NOK)



Bidragsanalyse (%)

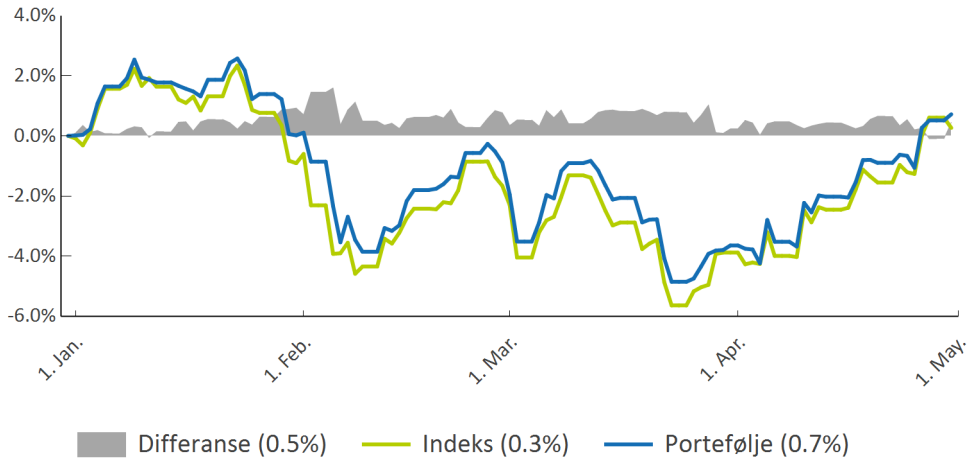


Aksjer

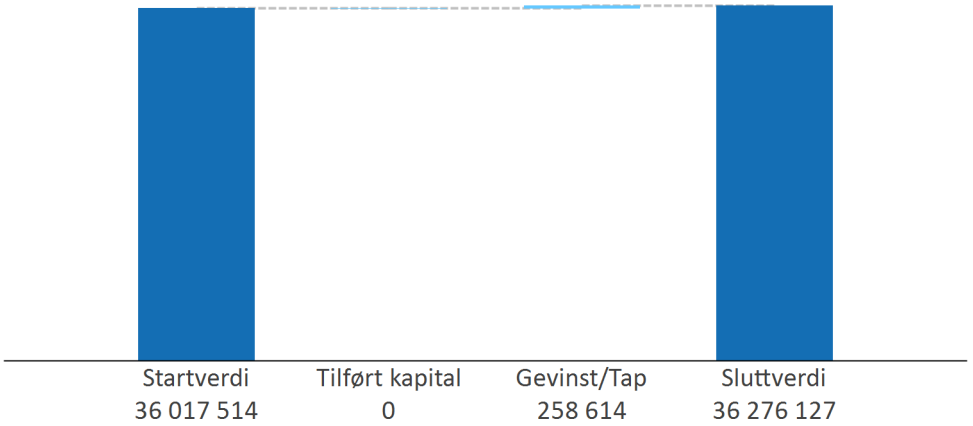
	Estimat	Kjøpsdato	Avkastning hittil i mnd (%) Port.	Indeks	Diff	Avkastning hittil i år (%) Port.	Indeks	Diff	Markedsverdi	Allok.	Referanseindeks
Aksjer			**4.53**	**4.32**	**0.21**	**0.72**	**0.27**	**0.45**	**36 276 127**	**25.7**	
Norske Aksjer			**6.67**	**6.79**	**-0.12**	**5.32**	**5.59**	**-0.27**	**13 366 040**	**36.9**	**OSEBX**
Arctic Norwegian Equities D		08.12.2015	6.22	7.15	-0.93	3.77	4.71	-0.94	3 276 289	24.5	OSEFX
Danske Norske Aksjer Institusjon I		21.02.2007	7.10	7.15	-0.05	6.37	4.71	1.66	3 740 505	28.0	OSEFX
KLP AksjeNorge Indeks II		08.12.2015	6.65	6.79	-0.14	5.52	5.59	-0.07	6 349 247	47.5	OSEBX
Globale Aksjer			**3.32**	**2.99**	**0.33**	**-1.79**	**-2.53**	**0.74**	**22 910 087**	**63.2**	**MSCI AC World**
ACM Global Core Equity RX		08.12.2015	2.69	2.99	-0.30	-0.63	-2.53	1.90	3 704 067	16.2	MSCI AC World
Delphi Global		23.03.2012	4.42	3.18	1.24	-1.80	-2.65	0.85	2 723 454	11.9	MSCI World
KLP AksjeGlobal Indeks II Hdg NOK		12.03.2010	3.16	1.94	1.22	-0.68	-0.31	-0.37	3 597 273	15.7	MSCI World Lokal Valuta
KLP AksjeVerden Indeks		03.12.2015	4.40	2.99	1.41	-2.11	-2.53	0.42	3 683 032	16.1	MSCI AC World
Nordea Stabile Aksjer Global Etisk		12.10.2010	4.61	3.18	1.43	-2.67	-2.65	-0.02	5 424 373	23.7	MSCI World
Storebrand Indeks - Nye Markeder		17.11.2014	0.49	1.56	-1.07	-2.33	-1.57	-0.76	3 777 888	16.5	MSCI Emerging Markets

Aksjer

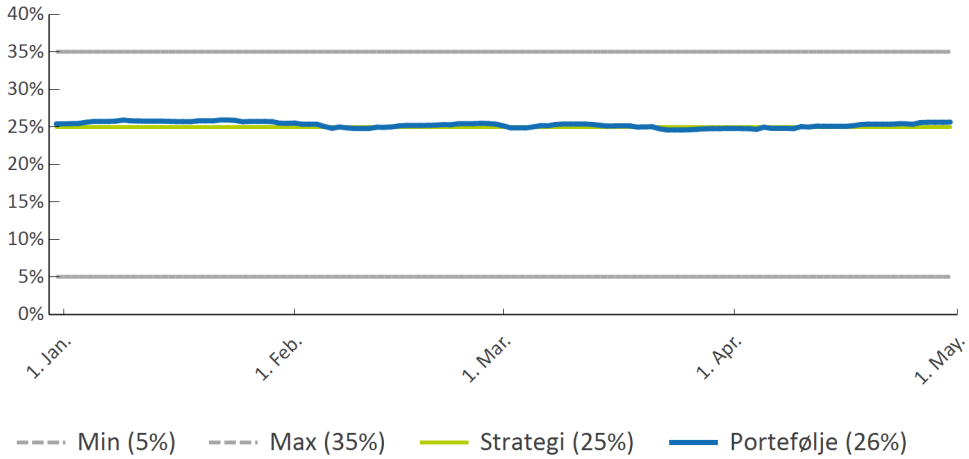
Avkastning i perioden (%)



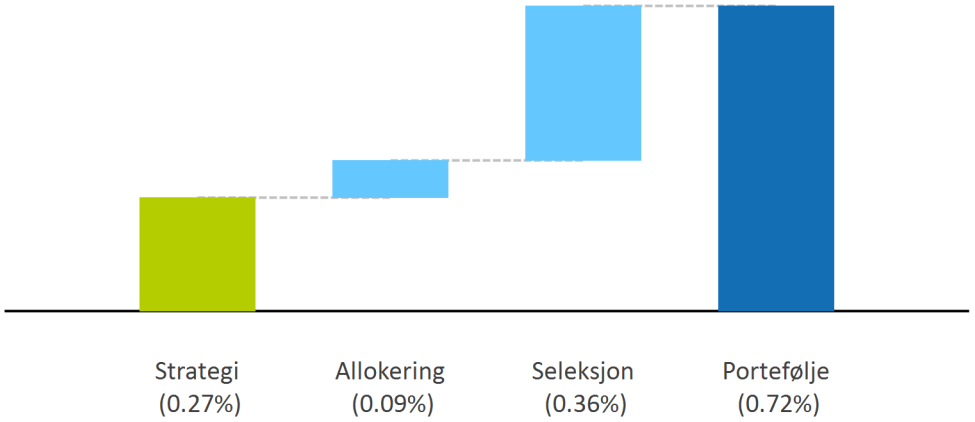
Avkastning i perioden (NOK)



Allokering i perioden (%)

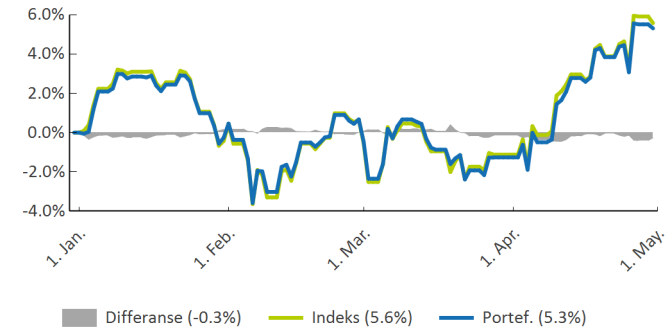


Bidragsanalyse (%)

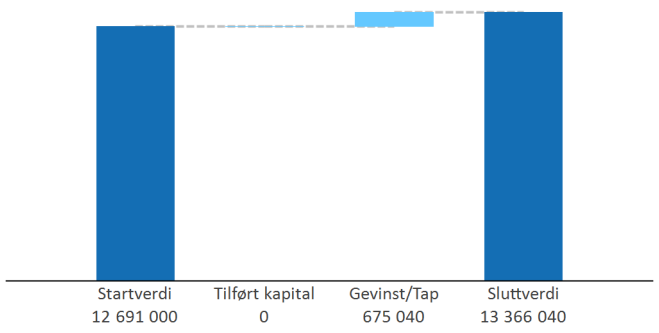


Norske Aksjer: 5.3% (-0.3%)

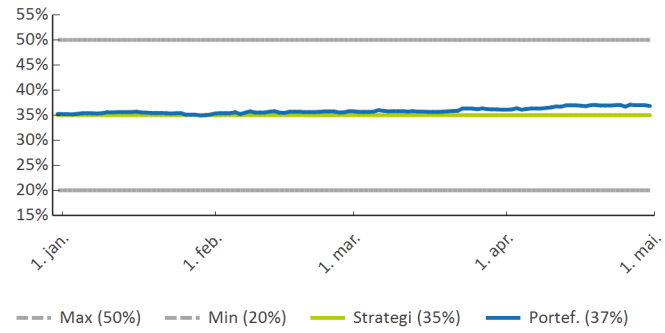
Avkastning i perioden (%)



Avkastning i perioden (NOK)

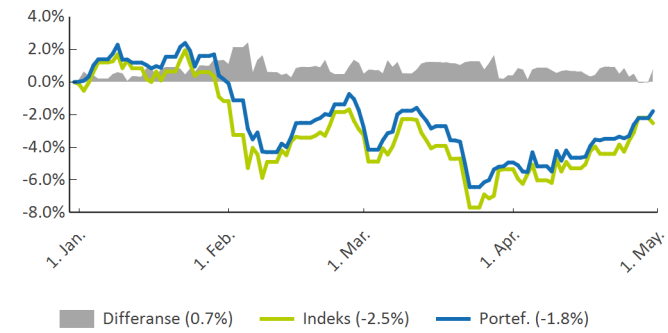


Allokering i perioden (%)

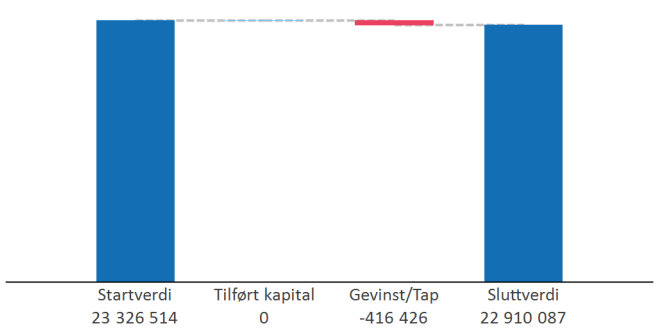


Globale Aksjer: -1.8% (0.7%)

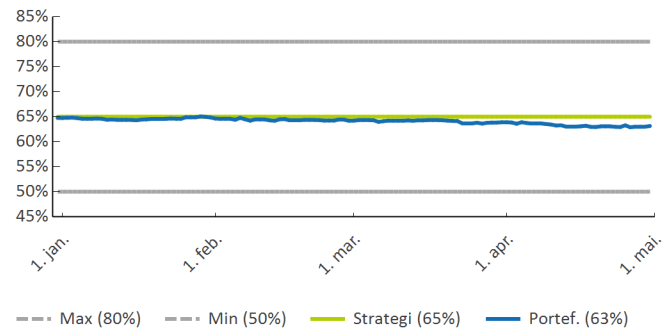
Avkastning i perioden (%)



Avkastning i perioden (NOK)



Allokering i perioden (%)

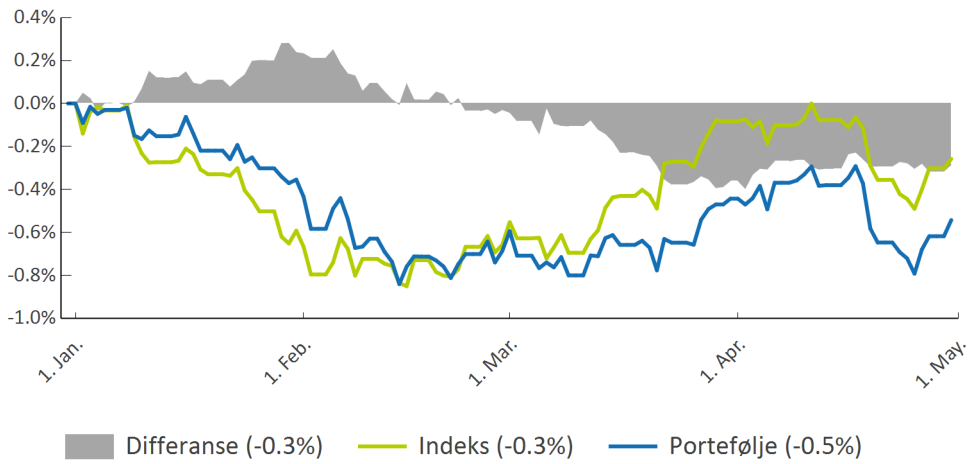


Obligasjoner

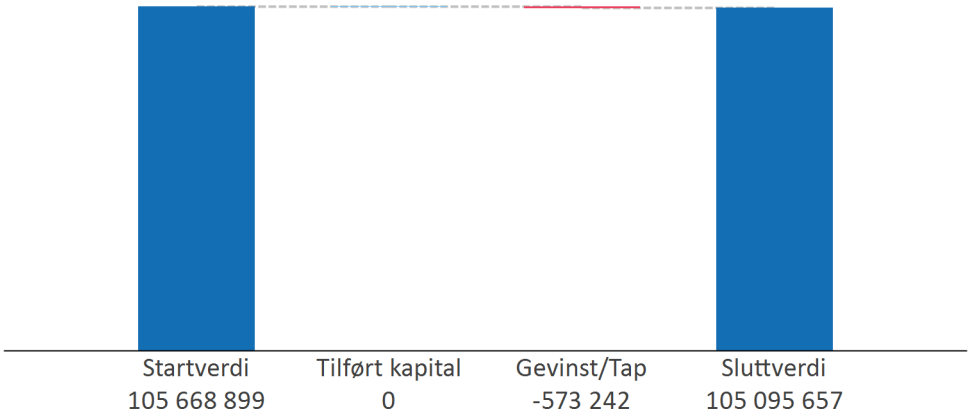
	Estimat	Kjøpsdato	Avkastning hittil i mnd (%) Port.	Indeks	Diff	Avkastning hittil i år (%) Port.	Indeks	Diff	Markedsverdi	Allok.	Referanseindeks
Obligasjoner			**-0.10**	**-0.18**	**0.07**	**-0.54**	**-0.26**	**-0.28**	**105 095 657**	**74.3**	
Norske Obligasjoner			**0.15**	**0.19**	**-0.04**	**0.18**	**-0.47**	**0.65**	**42 375 738**	**40.3**	**ST4X**
Alfred Berg Obligasjon		08.12.2015	0.14	0.19	-0.05	0.10	-0.47	0.57	10 556 809	24.9	ST4X
Danske Norsk Obligasjon Inst		12.10.2010	0.15	0.19	-0.05	0.24	-0.47	0.71	13 959 854	32.9	ST4X
DnB Obligasjon (III)		03.12.2015	0.15	0.19	-0.04	0.18	-0.47	0.65	17 859 075	42.1	ST4X
Globale Obligasjoner			**-0.27**	**-0.42**	**0.15**	**-1.02**	**-0.12**	**-0.91**	**62 719 919**	**59.7**	**BarCap Global Agg Government Hdg NOK**
KLP Obligasjon Global I Hdg NOK		28.09.2007	-0.39	-0.60	0.21	-2.27	-2.27	-0.01	14 521 600	23.2	BarCap Global Agg Corporates Hdg NOK
Payden Global Short Bond Fund Hdg NOK		08.12.2015	0.05	-0.04	0.09	-0.10	-0.10	-0.01	15 481 072	24.7	BarCap Global Agg 1-3 Yrs Hdg NOK
PGIM Global Corporate Hdg NOK		21.12.2017	-0.24	-0.60	0.36	-2.33	-2.27	-0.06	9 802 649	15.6	BarCap Global Agg Corporates Hdg NOK
Storebrand Global Obligasjon Hdg NOK		22.12.2009	-0.41	-0.42	0.01	-0.27	-0.12	-0.15	22 914 598	36.5	BarCap Global Agg Government Hdg NOK

Obligasjoner

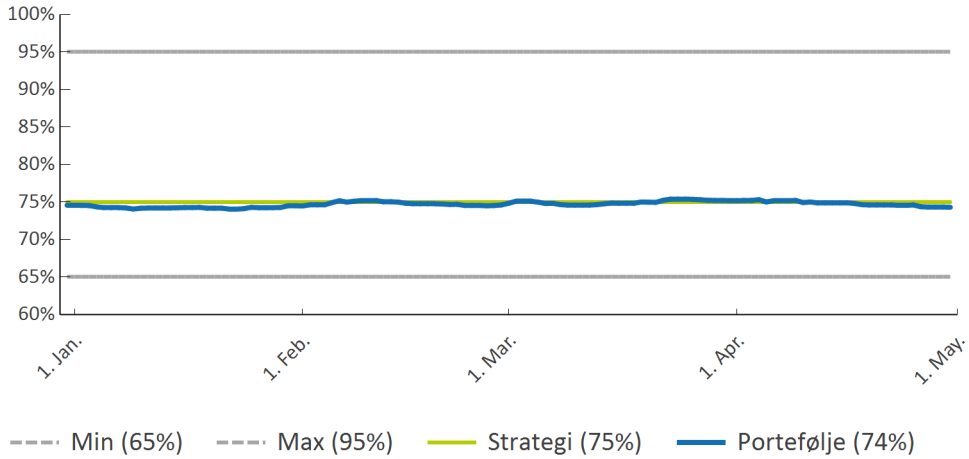
Avkastning i perioden (%)



Avkastning i perioden (NOK)



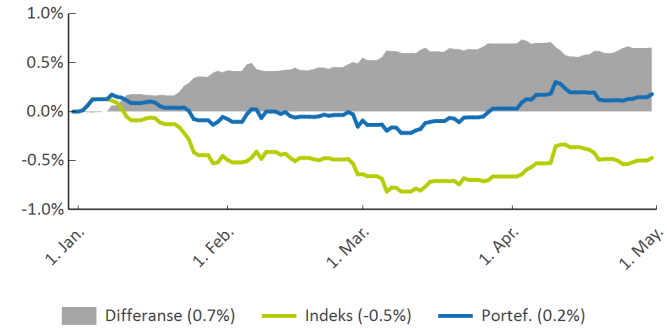
Allokering i perioden (%)



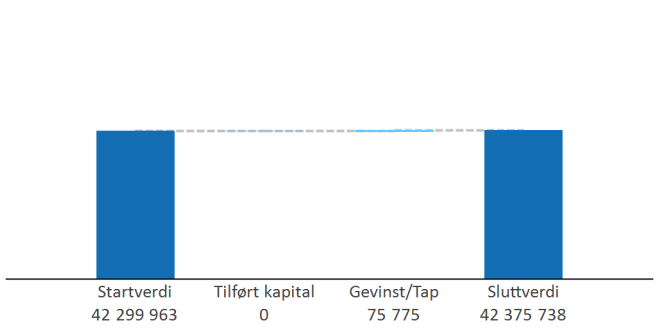
Bidragsanalyse (%)

Norske Obligasjoner: 0.2% (0.7%)

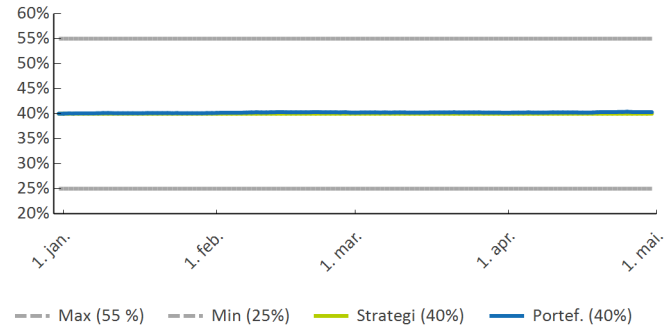
Avkastning i perioden (%)



Avkastning i perioden (NOK)

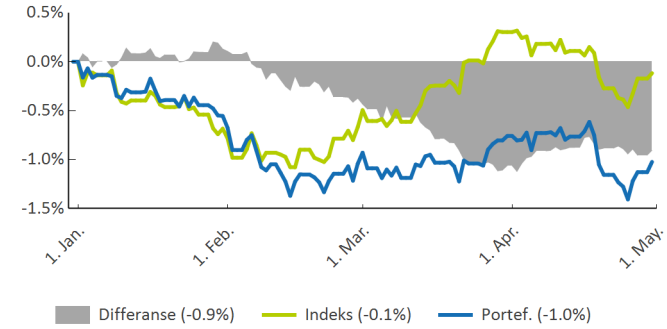


Allokering i perioden (%)

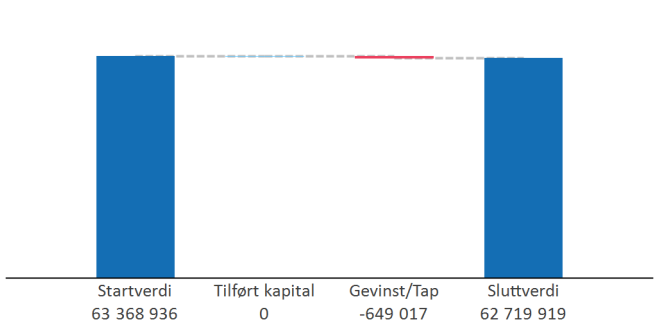


Globale Obligasjoner: -1.0% (-0.9%)

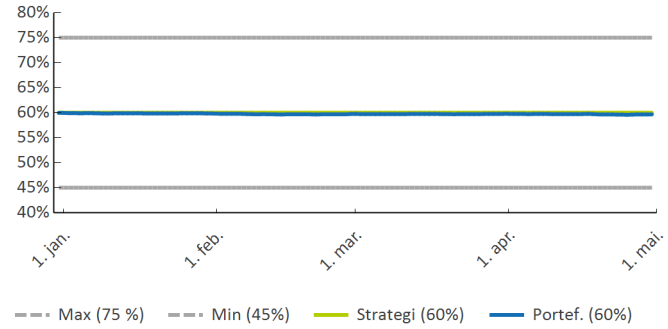
Avkastning i perioden (%)



Avkastning i perioden (NOK)



Allokering i perioden (%)



Kontanter

	Avkastning hittil i mnd (NOK)			Avkastning hittil i år (NOK)			Valuta				
	Start	Inn / Ut	Avkast.	Start	Inn / Ut	Avkast.	Markedsverdi (lokal valuta)	Kode	Kurs	Markedsverdi (NOK)	Allok.
Kontanter	**7 675**	**61 111**	**13**	**3 773**	**65 002**	**24**				**68 799**	**0.1**
Kontanter	**7 675**	**61 111**	**13**	**3 773**	**65 002**	**24**				**68 799**	**100.0**
Klientkonto NOK DNB	7 675	61 098	13	3 773	64 989	24	68 786	NOK	1.00	68 786	100.0
Påløpt rente	0	13	0	0	13	0	13	NOK	1.00	13	0.0

FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

Strategisk ledergruppe

Oppfølging av politiske vedtak – status KST per. 29.05.2018

Sak:	Status			Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
	Ikke igangsatt	Under arbeid	Ferdigs					
K-sak 3/16				Revisjon kommunedelplan Sistranda	**Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-14 vedtar Frøya kommunestyre at forslag til kommunedelplan Sistranda med planbeskrivelse med bestemmelser og tilhørende plankart, datert 13.05.16, legges ut på 2.gangs høring og offentlig ettersyn.** **Innspill fra Torbjørn Hammernes, grunneier Tuvneset/ Kjerka tas til** **Område B 3b, område før den gamle videregående skole, beholdes som offentlig formål/offentlig tjenesteyting.**	I sak 3/16 – lagt ut for 1. gangs høring I sak 80/17 ble saken utsatt I sak 116/16 ble saken lagt ut for 2. gangs høring	Mars 2018	Kristin/ Stian
K-sak 74/16				Eierskapsmelding for Frøya kommune 2016	**Eierskapsmeldingen for Frøya Kommune 2016 godkjennes som fremlagt.** **Eierandelene som står i regnskapets balanse og som ikke er med i eierskapsmeldingen vil Rådmannen fremme en egen sak på for å rette opp.**	Egen sak for å rette opp egenandelene er ikke lagt frem til politisk behandling, det vil bli gjort tidlig 2018.	Mars 2018	Thomas
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med handlingsprogram 2017 2020	Mulighet for å iverksette Dyrvik boligfelt trinn 2 utredes	Tatt opp under rådmannens orientering og det var enighet om å avvente kommuneplanenes arealdel.	2017	Jomar
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med handlingsprogram 2017 2020	Det må lages en oversikt over alle kommunale veier som inneholder prioriteringer i forhold til vedlikehold og oppgradering. Samtidig må det vurderes om enkelte kommunale veier bør bli private.	Vært oppe til behandling i HFD. Utvalget ønsker ytterligere utredning som nå er under arbeid. Tas opp til behandling i HFD våren 2018	2017/ Mars 2018	Arvid
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med handlingsprogram 2017 2020	Midlene til skolefrukt, kr 100.000 settes foreløpig av inntil det er vurdert om det er mulig å innføre frokost/lunch ved alle skoler/barnehager.	Iverksatt og midler for 2018 ligger i budsjettet.	2017	Roger
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med	Frivillighetssentralen vurderes med tanke på å få til rimeligere drift i løpet av 2017	Flere alternativer er vurdert. Forslag til anbefaling blir lagt frem tidlig 2018.	2017/ Februar 2018	Marit/ Line

Sak:	Status			Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
				handlingsprogram 2017 2020		Frivilligsentralen er flyttet til Frøyahallen. Saken er ferdig behandlet.		
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med handlingsprogram 2017 2020	Rådmannen bes legge fram en sak slik at kommunen så snart som mulig kan ha tilgjengelige næringsareal, også areal som ikke er sjønært	Under arbeid. Det prioriteres å få på plass opsjonsavtale for Hallaren. Beregning av kostnad/m^2 ferdig opparbeidet område under utarbeiding. Det er pt lite fokus på ikke sjønære næringsareal.	01-03-2017	Jomar
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med handlingsprogram 2017 2020	Vi ber om at rådmannen ser på organiseringen av helhetlig idrettspark slik at samhandling og ansvarsfordeling blir tydeliggjort. Sak på dette skal vil kulturutvalg innen 01.03.17.	Rådmannen har lagt inn en 20 % stilling i budsjett 2018 og økonomiplan. Saken er ferdig behandlet.	01-03-2017	Marit
K-sak 216/16				Budsjett 2016 og økonomiplan med handlingsprogram 2017 2020	Rådmannen bes om å utrede nye retningslinjer for utleie av ulike idresstanlegg. Vi ber om en utredning om hva det vil koste å tilby gratis leie for organisert idrettsaktiviteter 0-19 år. Dette skal kun gjelde for trening ikke for kamper, cup o.l. Sak til formannskap som kulturutvalg innen 01.03.17	Saken er forsinket, men vil bli lagt frem til politisk behandling i januar 2018.	01-03-2017	Marit/ Knut Arne
K-sak 6/17				Utredning av sammenslåing mellom Frøya brann- og redningstjeneste og Trøndelag brann- og redningstjeneste	Frøya kommune viser til foretatt utredningsarbeid ad sammenslåing mellom Frøya brann- og redningstjeneste og Trøndelag brann- og redningstjeneste (TBRT). En evt fortsatt kontakt ad dette avventes inntil pkt 3 i tidligere vedtak er gjennomført og meldt tilbake til kommunestyret. Vi ønsker samtidig en oversikt over kostnader sammenlignbare kommuner i Sør Trøndelag har knyttet til brann og redning. Dette bør være kommuner som er inne i TRBT og kommuner som står utenfor.	Hitra og Frøya kommune har satt ned en gruppe med styringsgruppe. Mandat for gruppen er bl.a. å utrede plattform for sammenslåing av brann og redningstjeneste, Hitra og frøya.	2018	Svanhild/ Arvid
K-sak 20/17				Morgendagens omsorg – trinn 2 Styringsgruppas tilrådninger	Styringsgruppa og prosjektgruppa for morgendagens omsorg trinn 2, avslutter sitt arbeid gitt i mandat fra KST sak 12716 og 76/16. Kommunestyret gjør følgende vedtak om «morgendagens omsorg – del 2» i samsvar med styringsgruppens tilrådning.	Se egen rapport Frøya si hjemmeside under fanen: POLITIKK / POLITISKE UTVALG / MØTEINNKALLINGR OG PROTOIKOLLER	2022	Svanhild/ Beathe/ Torny
K-sak 59/17				Skole- og barnehagebruksplan, sluttrapport	Se saken på Frøya si hjemmeside under fanen: POLITIKK / POLITISKE UTVALG / MØTEINNKALLINGR OG PROTOIKOLLER.	Oppfølging av vedtaket knyttet til: - Dyrøy OPVS – ombygging og rehabilitering. - Sistranda – utrede rom og kapasitets utfordringer knyttet til barnetrinnet, utrede oppvekstsenter mm.	Høst 2018 Høst 2019 2019	Roger

Sak:	Status			Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
						- Nabeita OPVS - Utrede barnehagekapasiteten fram i tid.		
K-sak 60/17				Sør-Trøndelag Fylkeskommune, moloprosjekt med gjestehavn på Sistranda og kai for «Fru Inger»	Frøya kommune vedtar å delfinansiere utbygging av gjestehavn for småbåter ved Frøya kultur- og kompetansesenter i samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommunes prosjekt for kai for «Fru Inger». Frøya kommune andel beregnes til maksimalt 3.35 mill. kr. Dette finansieres gjennom låneopptak i investeringsbudsjettet for 2018. Fremtidig eierskap og drift må avklares. Frøya kommune ser for seg en fordeling som baserer seg på samme prinsipp som for Frøya kultur- og kompetansesenter der fordelingen blir prosentvis andel ut fra den totale investeringen. Kommunestyret gir rådmannen fullmakt til å forhandle en endelig avtale på eierskap og drist med Sør-Trøndelag fylkeskommune. Endelig avtale legges frem til politisk godkjenning i formannskap.	Styret i FKKS har behandlet saken og har vedtatt at eierskap og drift av FKKS fordeles etter samme prinsipp og fordelingsbrøk mellom STFK og FK. Utbyggingen av molo er under ferdigstillelse.	Mars 2018	Roger
K-sak 61/17				Kommuneplanens arealdel – Planprogram og varsel om oppstart av planarbeid	Kommunestyret i Frøya kommune ber rådmannen vasle oppstart av arbeidet med revidering av kommuneplanens arealdel i henhold til plan- og bygningsloven § 11.12 Forslag til planprogram og kommunenes arealdel, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden 06.06.2017 til 31.08.17, jamfør plan- og bygningsloven §§4-1 og 11-13. Det bes særlig om innspill på fokusområder og strategier for revidering.	Forsinkelser på grunn av uforutsett hendelse. Planprogram (etter høring) legges frem i desember, 3 måneder forsinket ihht plan. Folkemøter gjennomført. Frist for innspill 31.08.18		Marit/ Kristin/ Stian
K-sak 62/17				Flytting – Gammelskolen Sistranda	Gammelskolen tas ned med tanke på lagring frem til evt egnet plass for gjenoppbygging er funnet. Frist for gjennomføring nedtaking settes til 10. august. Interessegruppa for gammelskolen kontaktes for evt dialog og samarbeid Kostnader med dette behandles i egen sak når et overslag foreligger.	Måtte gjennomføre nye befaring med ny tilbyder. Venter på tilbud. Det er søkt om dispensasjon for oppføring av gamleskolen på bygdetunet. Venter på at saken kommer til politisk behandling	Våren 2018	Marit/ Jomar
K-sak 66/17				Morgendagens Omsorg – Omstilling til ny organisering	Se saken på Frøya si hjemmeside under fanen: POLITIKK / POLITISKE UTVALG / MØTEINNKALLINGR OG PROTOIKOLLER		2019	Svanhild/ Beathe/ Torny
K-sak 68/17				Frøya IL – søknad om endring i leieavtalen av Golan gressbane	Frøya kommune godkjenner endringene Frøya IL ønsker når det gjelder leieavtalen. Rådmannen gis fullmakt til å underskrive revidert kontrakt	Leieavtale er inngått.		Marit/ Knut Arne

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
K-sak 76/17		Tomtevalg – Morgendagens omsorg	**Vedtak:** • **Kommunestyret vedtar å benytte Beinskardet til utbyggingen av fremtidens tjenester i «morgendagens omsorg» jfr. vedtak i K-sak 195/16. Rådmann bes om å starte arbeidet med regulering og ervervelse av dette området.** **Vedtatt med 17 mot 6 stemmer.** • **Kommunestyret vedtar at alle tjenestene som i dag inngår i pleie og omsorg samlokaliseres på det nye området.** **Vedtatt med 17 mot 6 stemmer.** • **Kommunestyret ber rådmann sette i gang en prosess for å selge dagens sykehjem på Hamarvik.** **Enstemmig.** • **Kommunestyret ber om at det i den videre planleggingen tas høyde for gode lokaler tilpasset innbyggernes behov, i fremtidens moderne kommune. (Ny kommunerolle)** **Herunder kan nevnes tilrettelagte lokaler for dagsenter eldre og dagsenter demente. Gode lokaler for rehabilitering, forvaltningskontor, aktivitører/livsglede, og det skal sees på om det skal tilrettelegges for et virtuelt behandlingsrom og lokaler for legevakt og ambulanse. Ta høyde for kommunale KAD –senger, lokaler for velvære/frisør/cafe, garasjer til hjemmetjenesten, gode uteområder for brukergruppene, seremoni og bårerom og tilrettelagte areal for pleie og omsorgsadministrasjonen.** **Enstemmig.** • **Utforming (estetikk) og plantegninger skal godkjennes politisk.** **Enstemmig.**	Forhandlinger pågår Ikke igangsatt, men er under planlegging mtp regulering Jobbes med i MO Kommer når alt er klart	2018	Thomas/ Beathe
K-sak 88/17		Utbygging av Holahauan boligfelt på Kverva	**1. Frøya kommunestyre vedtar å fullføre grunnerverv for nødvendig tomtekjøp til utbygging av boligfeltet Holahauan på Kverva/Nordskag.** **Enstemmig.** **2. Frøya kommunestyre vedtar å gjennomføre detaljprosjektering når det er solgt minimum fem tomter på området.** **Vedtatt med 12 mot 11 stemmer.** **3. Det forventes at rådmannen markedsfører boligfeltet på en positiv måte.** **Enstemmig.**	Grunnerverv gjennomført. Klart for annonsering.		Jomar

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
K-sak 91/17		Fiber Bremnestua - Nordskag	**Frøya kommune ser positivt på prosjektet med å få ført fiberkabel fra Bremnestua til Nordskaget under forutsetning at den føres helt frem til sentralen på Nordskaget.** **Frøya kommune setter av kr 150.000,- i investeringsbudsjettet for 2018 til gjennomføring av prosjektet.** **Frøya kommune ser positivt på etablering av en basestasjon på Nordskag.** **Frøya kommune setter av kr 600.000,- i investeringsbudsjettet for 2018 til etablering av basestasjon på Nordskaget.** **Blir kommunens andel høyere enn kr 600.000,- vurderes prosjektet på nytt.**	Arbeidet er i gang. Avtale med Telenor underskrevet		Thomas/ Frode
K-sak 92/17		KystNorge – oppsigelse av avtale	**Avtalen med Kystkulturveien AS/KystNorge AS sies opp fra dags dato.** **Vi ber om at KystNorge AS initierer en evaluering med samarbeidskommunene og medlemsbedriftene i løpet av 2017.** **I løpet av første halvår 2018 tar Frøya kommune en evaluering av ordningen for å se om den bør fortsette eller om Frøya kommune skal jobbe frem andre løsninger for å fremme turist- og opplevelsesnæringene i Frøya kommune.**	Avtalt workshop ble avlyst. Ny dato er nå satt til 31.1.18	2018	Marit
K-sak 99/17		Revisjonsrapport sanering/utbygging av slamavskillere Rabben 1	**Kommunestyret ber rådmannen påse at saker som skal behandles politisk er forsvarlig utredet. I den grad det er behov for kompetansehevende tiltak ber kommunestyret om at rådmannen iverksetter slike tiltak. Når det gjelder kapasitetshevende tiltak ber vi om at dette evt vurderes i forbindelse med budsjettet for 2018.2. Rådmannen bes om å kartlegge den tekniske infrastrukturen slik at administrasjonen kan gjøre konkrete økonomiske vurderinger i utbyggings- og dispensasjonssaker.** **Kommunestyret ber rådmannen legge fram utkast til retningslinjer for behandling av dispensasjonssøknader i løpet av høsten.** **Rådmannen bes rapportere til kommunestyret om oppfølgingen av punkt 1-3 innen utgangen av 2017.**	Kartlegging er delvis tatt tak i, og kommer som en del av hovedplan vann og ligger i hovedplan avløp. Hensyntatt i budsjett for 2018. Arbeidet med retningslinjer for dispensasjonssaker er ikke startet opp med bakgrunn i kapasitet. Det sjekkes om konsulent kan hjelpe med dette.	2018	Jomar
K-sak 115/17		Utbedring og reparasjon av kai Bogøya	**Formannskapet vedtar en ramme på 3.100.000,- for utbedring av Bogøya kai. Prosjektet startes umiddelbart etter vedtak og finansieres ved bruk av ikke benyttede midler fra investeringsbudsjettet 2017 for teknisk avdeling.**	Prosjektet er igangsatt.	2018	Jomar
K-sak 116/17		RO Rapport – Morgendagens omsorg	**Kommunestyret tar vedlagte rapport fra Ressurssenter for omstilling i kommunenen (RO) til orientering.** **Helse og omsorgstjenestene legger rapporten sammen med kommunens overordna plaverk til grunn for utarbeidelse av fremtidige strategier, innsatsområder og prioriteringer.** **Helse og omsorgstjenestene utarbeider nøkkelindikatorer for måloppnåelse. Disse skal danne grunnlag for fremtidige aktiviteter og ressursbruk innenfor morgendagens omsorgstjenester. Indikatorene blir et styringsverktøy som skal vedtas politisk.**	Inngår som en del av MO. Inngår i arbeidet med å innføre/implementere målstyring i FK Saken er egentlig ferdig 260518 bsme	2018	Beathe

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
K-sak 117/17		Vurdering om Frøya kommune skal kjøpe kysthaven	**Frøya kommune ønsker ikke å bruke rett til å kjøpe deler eller hele Kysthaven i h.h.t. punk 11.1 i leiekontrakt av 24.10.07** **Det jobbes videre med om det er mulig å leie kun en etg, og at det jobbes videre med framleie av den andre etg etter 2021. Dette innebærer at BAM må inn i andre lokaler, og at åpen barnehage får plass i den ene etg vi fortsatt ønsker å leie.**	Vedtatt Videre arbeidet med utredning startes i 2018.		Thomas
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Foreslått økning av årsverksrammen reduseres med 6 årsverk.** **Tilsammen utgjør dette ca 4 mill.**	Gjennomført, og orientert i HFD. BSME	Januar 2018	Svanhild
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**2 av stillingsressursene øremerket Heia opprettes midlertidig ut juni, jfr tanken om at en må starte opp med toppet bemanning, for så å redusere bemanningen når beboerne har bodd seg inn. Evaluering av bemanningsnorm gjennomføres i løpet av april, og sak behandles i Hovedutvalg for drift i mai.** **Utgjør en reduksjon på kr 654 622,-.**	Orienteres i HFD i april Sak i junimøtet i HFD bsme	April 2018	Beathe
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Rådmannen ønsker å ha en spesiell fokus på sitkagranbekjempelse. Vi ber om at det utarbeides en plan for dette innen 01.03.18.**	Søkt Miljødirektoratet, kr 800.000,-	Februar 2018	Jomar
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Det iverksettes et prøveprosjekt med gratis SFO som en språkarena på Nordskag oppvekstsenter frem til sommeren 2018. Det er viktig at foreldrene motiveres slik at tilbudet blir benyttet. Ordningen evalueres i forhold til effekt på språkutvikling og integrering. Kostnader kr: 81 828,-**	Pt er det 16 elever som benytter seg av tilbudet.	Januar 2018	Roger
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Innføring av digitale hjelpemidler til alle grunnskoleelever iverksettes i løpet av 2018. Det er allerede avsatt kr 500 000.- til innkjøp av elev-PCer i investeringsbudsjettet.** **Det avsettes i tillegg kr 1 076 000,- til formålet i 2018. Midlene tas fra driftsfond IKT.** **Det legges en plan for rullering fremover.**	Ass.rådmann Hemne vært med på møte i Forum Oppvekst og orientert om deres prosess og erfaring.	Juni 2018	Roger
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Dagsenter for eldre tilbys i dag kun en dag hver 14. dag. Vi ber om at en ser på muligheten til å tilby dette oftere, noe som innebærer at det må vurderes å ta i bruk alternative lokaler til dette frem mot realisering av morgendagens omsorg.** **Saken behandles i hovedutvalg for drift.** **Dagsentertibudet for eldre øker med en dag pr uke. Midler til økning av dagsenter til eldre dekkes innenfor rammeområdet.**	Gjennomført og oppstartet i mars 2018	Februar 2018	Beathe
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**20% stillingsressurs til daglig leder i Frøya storhall tas ut og fremmes som egen politisk sak.**	Saken er ferdig behandlet og oversendt beskjed til Frøya Storhall AS. Har hatt eget møte med daglig leder for veien videre.	Januar 2018	Marit
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Vi ber om at Frøya sykehjem vurderes med tanke på behovet for boliger både med og uten base fremover. Kan det være et alternativ å ombygge/ rehabilitere bygget istedenfor å bygge nye boliger? Finnes det rehabiliteringstilskudd?** **Kan det tenkes at bygget kan brukes som kommunale boliger kombinert med hybler for utleie?** **Det settes av kr 200.000,- til mulighetsstudie rundt fremtidig bruk av Frøya sykehjem. Avsatte midler til disposisjonsfondet reduseres tilsvarende.**		Mai 2018	Thomas

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Kommunestyret ber om at det jobbes videre med hvordan Frøya kommune skal yte heldøgns tjenester på en effektiv og god måte innenfor BAM og rus/ psykiatri, jfr rådmannens forslag til økning av stillinger i 2018.**		Høst 2018	Beathe
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Vi har mange minoritetsspråklige elever i Frøyaskolene. Vi ber om at fokuset holdes oppe i forhold til Tiltaksplana for minoritetsspråklige elever. Vi er kjent med at skolene har ulik praksis. En bør nå analysere resultatene av opplæringa, og enes om en felles beste praksis for å nå mål, og ut fra dette evt oppdatere tiltaksplana.**	Er en del av språkplan som er implementert. Det er opprettet en nettverksgruppe ledet av Tover Karlsen.	April 2018	Roger
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Vi ber om at utbygging av vann og avløp vurderes tatt over flere år med tanke på kapasitet ved teknisk og belastningen dette vil gi den enkelte husstand i Frøya knyttet til gebyrutviklingen.**		Mars 2018	Jomar
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Vedlikehold/ rehabilitering av Froan kapell tas foreløpig ut av investeringsbudsjettet. Det sjekkes ut kriterier for evt avvikling av listeførte kirkebygg.**	Marit tar kontakt med Den Norske Kirke ved Ranita.	Januar 2018	Marit
K-sak 142/17		Budsjett 2018 og økonomiplan med handlingsprogram 2018-2021	**Vi er kjent med at midler fra Havbruksfondet er tenkt brukt til prosjekt Froheim. Vi ber om at rådmannen setter press på å få utbetalt midlene.**		Januar 2018	Svanhild
K-sak Tema		Orientering fra Øyrådet	Utrede plassering av Øyrådet sett opp mot den yvrige rådsstrukturen vi har.	Se på mandat og vedtekter mm. Øyrådet v/Håvard Holde OS må involveres	April	Marit
K-sak 35/18		MO- Romprogram	**1. I omsorgsboligene skal det være bokollektiv med beboerrommene av begrenset størrelse og større fellesareal. Rommen skal være på ca. 31 m², med eget bad og med mulighet for installasjon av tekjøkken, jfr. Husbankens anbefalinger** ***2. Rådmannen bes gjennomføre en arkitektkonkurranse. Det innholdsmessige skal ivaretas slik skissene nå foreligger, da det er et grunnlaget for investeringstilskudd fra Husbanken*** **3. Dette vedtaket iverksettes kun om kommunen får innvilget husbankstøtte som omsøkt.**	Oppstartet	Mai 2018	Thomas
K-sak 34/18		Klage over reguleringsplan for Sætervågen	**Saken utsettes.** **Kommunestyret ber om at det settes igang en reguleringsendring for det aktuelle området. Vi ber om at klageren blir muntlig og skriftlig orientert.**			
K-sak 41/18		Helse og mestringsdebatt 2017 Fokusområder og mål for tjenestene 2018-2021	**1.** Kommunestyre vedtar følgende fokusområder for 2019-2021 for rammeområdet helse og mestring a. Morgendagens omsorg/tjenester b. Tjenesteutvikling c. Tverrfaglig samarbeid helse/oppvekst d. Kvalitetssikring og internkontroll **2.** Virksomhetene selv utarbeider forslag til lokale mål ut fra fokusområdene. Rådmann legger så frem disse for HFD, som ut fra innspill fra KST og virksomhetene jobber videre med å definere mål og tiltak	Tas opp i HFD i september /oktober 2018		Beathe

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
			3. Kommunestyret tar vedlagte måleparametre for virksomhetene til orientering			
K-sak 42/17		Eierskapskontroll – eierstyring i FK	1. Kommunestyret er tilfreds med at eierskapsmeldingene oppfyller KS sine anbefalinger og at det er fokus på habilitet i styrende organer. 2. Kommunestyret ber rådmannen om at det inntas en beskrivelse av et årshjul for kommunens eierstyring i fremtidige eiermeldinger og at eiermeldingene rulleres årlig. 3. Kommunestyret ber rådmann legge frem sak vedrørende opprettelsen av et eierutvalg for Frøya kommune. 4. Kommunestyret ber rådmann legge frem en egen sak for valg av eierrepresentant med vararepresentant til Trondheim Havn IKS. 5. Kommunestyret ber rådmannen sikre at valgte eierrepresentanter med vara i IKS, benevnes med navn i vedtaksprotokollen. 6. Kommunestyret ber rådmannen orientere kontrollutvalget om oppfølgingen av denne eierskontrollen i løpet av 2018 7. Kommunestyret tar for øvrig rapporten til orientering.			Thomas
K-sak 50/18		Frøya nye helsehus - Forpleiningskonsept	1) Kommunestyret vedtar at driften av kjøkken og kantine med nytt forpleiningskonsept i Frøya nye Helsehus organiseres som kommunal enhet. 2) Rådmann bes vurdere organisasjonsform når det nye kjøkkenet er etabler og nytt forpleiningskonsept er innført.	Vedtatt i KST i april		Roger
K-sak 51/18		Revisjon av vedtekter SFO	Revisjon av vedtekter for skolefritidsordningen vedtas. Hovedutvalget ber om at det utredes og fremmes politisk sak om at søskenmoderasjonen også skal gjelde mellom barnehage og SFO. Inntektstap i 2018 justeres ifm. Revidert budsjett			Roger
F-sak 104/17		Bobiltømming: Anbud bygging og drift	**Formannskapet vedtar at anbudsutlysningen trekkes.** **Rådmannen vurderer andre løsninger og tar saken tilbake til formannskapet høsten 2017.** **Det vurderes om vi kan bruke eksisterende slamavskillere som Frøya kommune allerede har etablert rundt om i Frøya kommune.**	Fått inn 2 anbud. Sak (7/18) behandlet i FSK 15.1.18. Vedtak utsatt.	April 2018 (Ferdigstilt anlegg)	Jomar

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
F-sak 112/17		Oppstart av reguleringsplanarbeid for utvidelse av Nordhammervika industriområde	**Formannskapet vedtar å utvide økonomisk ramme for reguleringsplanarbeidet til 2.300.000,-** **Det avholdes møte med beboerne i området før førstkommende kommunestyremøte.** **Vi ønsker samtidig et estimat på kostnader for ferdig opparbeidet næringsareal for å se om det er realistisk å få solgt området etter at det er ferdig opparbeidet.** **Deretter oppfordrer vi administrasjonen til å gå videre med vurdering av andre områder som er utpekt/ aktuelle som aktuell som næringsareal.**	Avsluttes med bakgrunn i utfordringer knyttet til erverv av eiendom. Antatt kostnad ca. 500.000,- Ingen samarbeidspartnere vil forfølge kommunen med økonomiske krav		Jomar
F-sak 117/17		Småbåthavn – erstatning tomt og naust	**Formannskapet gir rådmannen fullmakt til å utarbeide og signere en avtale med Dagfinn Nordskag innenfor de rammer som er skissert for forlik i mailkorrespondanse av 2.6.2017.** **Hovedelementene i forliket, fra mail 2.6.2017:** • **Frøya kommune utfører utdyping til -1,5 meters dybde LAT iht forslag i brev av 21. april 2017 jfr. skisse utarbeidet i møte 4. april.** • **Partene møtes for å avklare og avtale koordinater for området som skal utdypes. Koordinater/skisse detaljeres i forliksavtalen.** • **Kommunen skal foreta og fremlegge en kontrolldybdemåling etter at avtalt utdyping er gjennomført for å dokumentere at avtalt dybde i området er oppnådd.** • **Kommunen flytter flytebrygge med forankringer mv til egnet lagringssted under anleggsperioden, og tilbakefører dette etter endt utførelse. Ev. skader utbedres av kommunen.** • **Kommunen betaler kr 110.000,- i økonomisk kompensasjon til Nordskag i saken. Beløpet bør utbetales kort tid etter at avtalen er formalisert.** • **Det detaljeres nærmere frister for utførelse, kontrollmåling mv. i forliksavtalen.** • **Når forpliktelsene i forliket er oppfylt, har partene ikke ytterligere å kreve av hverandre i saken.** **Spørsmål knyttet til punkt 05 i tilleggsavtalen av 2008 skal være avklart før signering. Punkt 5 båtopptrekk. «Det skal etableres tilgang/rett til båtopptrekk i nærheten av nausttomten, med mulighet for båtopptrekk med bil».** **Signert avtale legges frem for formannskapet.** **Det innhentes tilbud på videre utdyping av småbåthavna. Kostnadene legges frem for formannskapet for godkjenning.**	Saken er under arbeid. Det ble ikke oppnådd enig om gjennomføring og dermed foreligger det ikke forlik. Nordskag har tatt ut stevning mot kommunen. Forhandlingsmøte i mars.	2018	Jomar

Sak:	Status			Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
F-sak 123/17		?		Salg av tomter i Beinskardet	**1. Formannskapet tar sak 104/15 fra hovedutvalg for forvaltning til etterretning, og godkjenner vedtak fattet av hovedutvalg for forvaltning datert 19.11.2015, sak 104/15.** **Vedtatt med 4 mot 3 stemmer.** **2. Frøy Eiendom AS tildeles tomt nr. 72, 73, 74, 75, 76, 77 og 79 i Beinskardet boligfelt.** **Tomtene tildeles på vanlige betingelser. Det innebærer at alle tomtekostnadene skal være betalt innen tre – 3 – måneder f.o.m dato for tildelingsvedtak. Dersom bygging ikke er igangsatt innen to – 2 – år f.o.m. dato for tildelingsvedtak skjøtes tomtene tilbake til kommunen. Ved tilbakeføring av tomtene til kommunen, betaler kommunen tilbake det innbetalte beløp uten renter med fratrekk for tinglysingsgebyr og dokumentavgift for tinglysing av skjøte.** **Enstemmig.** **3. Saken skaper ikke presedens for fremtidige saker vedr. kjøp, salg og utbygging av kommunens eiendom.** **Enstemmig.** **4. Saken oversendes til kontrollutvalget for en lovlighetskontroll.** **Det understrekes at dette vedtaket gjøres som en følge av mulige feilvurderinger gjort administrativt i saksbehandlingen, og skal derfor ikke skape presedens i andre saker der det søkes dispensasjon.** **Vedtatt med 6 mot 1 stemme.** **5. Vedtaket fattes i hht. Kommuneloven § 13, første ledd, og begrunnes med at neste kommunestyremøte ikke er før høsten 2017. Kommunestyret forelegges vedtaket i neste møte, jfr. kommuneloven § 13, andre ledd.** **Enstemmig.**	Saken er gjennomgått og avsluttet.		Jomar
F-sak 128/17				Reguleringsplan for «Steinalderstien»	**Det sendes søknad om tillatelse til tiltak (byggesøknad) for Steinalderstien med søknad om dispensasjon fra krav om reguleringsplan i kommunedelplan for Sistranda. Dispensasjonssøknaden forutsettes oversendt Sør Trøndelag Fylkeskommune og Fylkesmannen i Sør Trøndelag for vurdering og uttalelse.**	Saken er utført og avsluttet		Jomar/ Otto
F-sak 135/17				Næringsarealer	**Frøya formannskap gir rådmannen i oppdrag å gå videre med realisering av Skarpneset industriområde. Trinnvis utbygging vurderes. Kostnader i forbindelse med grunnerverv og realisering vil fremmes i egen sak.**	Under arbeid med noe nedprioritert da tilgjengelig ressurser benyttes for realisering av andre prosjekt knyttet til næringsareal.	2018	Jomar
F-sak 147/17				Søknad om oppstart av reguleringsplan i Avløysvågen på Frøya kommunes sin eiendom 5/10	**1. Det gis ikke tillatelse på henvendelse til kjøp eller festeavtale av gnr. 5, bnr 10. Ved eventuelt salg av nevnte tomt, så må denne tilbys på like vilkår til alle tidligere interessenter.** **2. Frøya kommune legger eiendom gnr 5, bnr 10 ut for salg.** **3. Søker kan igangsette regulering av område avsatt til småbåthavn og naust.**	Ny sak kommer for å avklare alternativer rundt pkt 2 i vedtak.	Jan 2018	Jomar/ Otto

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV
F-sak 153/17		Opprettelse av fond for ressurskrevende brukere	**Frøya kommunestyre oppretter et fond på 5 000 000 kr som øremerkes ressurskrevende brukere** **Merinntekter, som følge av økte refusjoner utover budsjett, settes inn i fondet** **Finanseringen av dette fondet gjøres gjennom økt skatteinngang for 2017, og den nødvendige avsetningen til fondet foreslås gjennomført i egen sak, - sak 17/2237** **Rådmann administrerer ordningen og rapporterer status og bruk til hovedutvalg for drift.** **Kjente, økte utgifter pr d.d. innenfor pleie og omsorg og Sistranda skole for 2017, som følge av ressurskrevende brukere justeres av dette fondet**	Jobber med retningslinjer for utbetaling/overføring Iverksatt 230518 bsme	Mars 2018	Beathe
F-sak 166/17		Utvikling av næringsarealer Hallaren og Nesset	**Rådmannen sjekker i første omgang ut om eierne ønsker å selge, og til hvilken pris. Intensjonsavtale om evt tomteerverv skrives.** **Rådmannen gjennomfører deretter en kalkyle på kostnad for ferdig opparbeidet næringsareal på Nesset og Hallaren.**	Under arbeid med prioritet på ferdigstillelse av Hallaren	2019	Jomar
F-sak 167/17		Tomteerverv i forbindelse med reguleringsplan Nordhammervika industriområde del 2	**Formannskapet vedtar å stanse videre arbeid med utvikling og regulering av område N1 i Nordhammervika for industriformål.** **Rådmannen gis i oppgave å se på om det er mulig å gjennomføre en vurdering av arealfomål for denne del av Nordhammervika gjennom det pågående arbeidet med kommunedelplan for Sistranda. N1 avsettes til formål LNF, som i nåværende plan, og hele eller deler av N2 avsettes til boligformål.** **Videre må det gjennomføres forhandling med kontraktspartner vedrørende terminering av kontrakter knyttet til regulering.**	Saken er avsluttet.		Jomar
F-sak 168		Sentrumsplan Sistranda	**Saken utsettes til kommunedelplan Sistranda er vedtatt.**			Jomar
F-sak 187/17		Avlastningsbolig for barn	1. **Sluttregnskapet godkjennes som framlagt med en overskridelse på kr. 342.325,- inkl. mva + innestående kr. 86.820 inkl.mva.** 2. **Uteområdet ferdigstilles innen 1. mai. Det settes av kr 150 000,- til formålet.** 3. **Manglende dekning finansieres ved andel av salg av 4 kommunale boliger på Nordskag** Nytt punkt 2: Uteområdet ferdigstilles innen 1. mai. Det settes av kr 150 000,- til formålet.		Mai 2018	Jomar/ Otto
F-sak 191/17		Ordførers orientering	**Evaluering av den politiske organiseringen i Frøya kommune. Formannskapet bestiller sak på en evalueringsprosessen på dagens organisering.**		April 2018	Roger
F-sak 10/18		Godtgjøringsreglement for folkevalgte	**Det tas inn et nytt punkt, 9.3 i reglement for folkevalgtes arbeidsvilkår, med følgende tekst:** ***Folkevalgte, (untatt ordfører) som ligger inne med en fast godtgjørelse og som blir sykemeldt, beholder sin faste godtgjørelse de første 3 månedene av sykefraværet. Deretter tas den faste godtgjørelsen ut inntil vedkommende er friskmeldt. Sykemelding skal leveres Frøya kommune.*** **Vedlagte reglement vedtas som gyldig fra kommunestyrets vedtak.**	Iverksatt bms		
F-sak 24/18		Reguleringsplan Sistien	**Planarbeid for Sistien begrenses i utstrekning. Dette innebærer at deler av opprinnelig foreslått trase utelates og at planområdet dekkes av området melllom eiendommene 20/2 og 22/2 inkl. disse eiendommene.**			

Sak:	Status	Saksnavn	Vedtakstekst	Oppfølging/ Kommentarer	FRIST	ANSV

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Thomas Sandvik	**Arkiv:**	210
Arkivsaksnr.:	18/1389		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

TERTIALRAPPORT, 1. TERTIAL 2018 - KULTUR OG NÆRING

Forslag til vedtak:

Tertialrapport for Kultur og idrett for 1.tertial 2018, tas til orientering

Vedlegg:

Tertialrapport Kultur og Næring 1.tertial 2018

Saksopplysninger:

Kultur og idrett har totalt er merforbruk pr. 1.tertial 2018 på 251 970 kr.

Vurdering:

Kultur og idrett har et merforbruk, som i hovedsak skyldes et etterslep av inntekter. Frøya kulturhus har hatt flere arrangementer siste periode, og noen av disse inntektene kommer inn i 2.tertial. Samme med Frøyahallene som har avvikende rutiner for fakturering i forhold til tertial.

FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

Kultur og idrett
Tertialrapport 1. tertial 2018

Ansvar		Budsjett	Budsjettendring	Budsjett inkl. endring	Regnskap	Avvik i NOK	Budsjett 2018	Forbruk i %
4100	Kultur og næring	1 000 027	0	1 000 027	722 241	277 786	2 908 933	25 %
4101	Frøya hallen	347 076	0	347 076	755 732	-408 656	884 762	85 %
4102	Frivilligsentralen	482 861	0	482 861	307 675	175 185	1 363 482	23 %
4103	Biblioteket	512 329	0	512 329	501 154	11 174	1 319 276	38 %
4200	Frøya kultur- og kompetansesenter	123 017	0	123 017	430 476	-307 459	242 455	178 %
4100	**Sum Kultur og Idrett**	**2 465 310**	**0**	**2 465 310**	**2 717 278**	**-251 970**	**6 718 908**	**40 %**

Kultur og idrett har et merforbruk, som i hovedsak skyldes et etterslep av inntekter. Frøya kulturhus har hatt flere arrangementer siste periode, og noen av disse inntektene kommer inn i 2.tertial. Samme med Frøyahallene som har avvikende rutiner for fakturering i forhold til tertial.

10-faktor

Svarområde			Frøya	Kultur og idrett
FAKTOR 1 Indre motivasjon	Motivasjonen for oppgavene i seg selv, det vil si om oppgavene oppleves som en drivkraft og som spennende og stimulerende. (Også kalt indre jobbmotivasjon)	**2016**	**4,4**	**4,6**
		2018	**4,3**	**4,6**
FAKTOR 2 Mestringstro	Mestringstroen gjenspeiler hver enkelt medarbeiders tiltro til egen kompetanse og mulighet til å mestre utfordringer i jobbsammenheng.	**2016**	**4,3**	**4,5**
		2018	**4,3**	**4,4**
FAKTOR 3 Autonomi	Medarbeidernes opplevelse av å ha mulighet til å jobbe selvstendig og gjøre egne vurderinger i jobben sin, basert på egen kompetanse, og innen en definert jobbrolle.	**2016**	**4,4**	**4,8**
		2018	**4,3**	**4,6**
FAKTOR 4 Bruk av kompetanse	Medarbeidernes opplevelse av å få brukt egen jobbrelevante kompetanse på en god måte i sin nåværende jobb.	**2016**	**4,3**	**4,6**
		2018	**4,2**	**4,4**
FAKTOR 5 Mestringsorientert ledelse	Ledelse som vektlegger at den enkelte medarbeider skal få utvikle seg og bli best mulig ut fra sine egne forutsetninger, slik at medarbeideren opplever mestring og yter sitt beste.	**2016**	**4,1**	**4,6**
		2018	**3,9**	**4,6**
FAKTOR 6 Rolleklarhet	Høy rolleklarhet innebærer at forventningene til den jobben medarbeideren skal gjøre er tydelig definert og kommunisert.	**2016**	**4,4**	**4,3**
		2018	**4,2**	**4,3**
FAKTOR 7 Relevant	Relevant kompetanseutvikling er avgjørende for at medarbeiderne til enhver tid er best mulig rustet til å utføre sine oppgaver med høy kvalitet, og er avgjørende for kvaliteten på de tjeneste som leveres,	**2016**	**3,7**	**4,0**
		2018	**3,7**	**4,1**
FAKTOR 8 Fleksibilitetsvilje	Medarbeiderens villighet til å være fleksibel på jobb og tilpasse sin måte å jobbe på til nye behov og krav.	**2016**	**4,5**	**4,8**
		2018	**4,5**	**4,6**
FAKTOR 9 Mestringsklima	I et mestringsklima motiveres medarbeiderne av å lære, utvikle seg og gjøre hverandre gode, fremfor å rivalisere om å bli best.	**2016**	**4,2**	**4,6**
		2018	**4,1**	**4,4**
FAKTOR 10 Prososial motivasjon	Motivasjon for å gjøre noe nyttig og verdifullt for andre, også kalt prososial motivasjon, er en viktig drivkraft for mange og har en rekke godt dokumenterte, positive effekter.	**2016**	**4,7**	**4,8**
		2018	**4,7**	**4,8**

10-faktor undersøkelsen for Kultur og idrett viser en ganske lik situasjon på de fleste områdene, og scorer høyt i forhold til gjennomsnittet i kommunen. Resultatet vil bli tatt ned på virksomheten, gjennomgått og jobbet videre med gjennom året.

Nærvær / sykefravær

Virksomhet	Egenmelding 1-16 dager	Sykemelding 1-16 dag	Sykemelding 17-56 dag	Sykemelding 56 dag	Totalt	Permisjoner	Nærvær
Kultur og idrett	1,3%	0,2%	3,5%	0,9%	6,0%	1,3%	92,7%

Virksomhet: kultur og idrett

Navn leder: Marit Wisløff Norborg

Status i arbeidet med fokusområder/ mål for virksomheten

Mål: Frøya er en attraktiv og blomstrende kulturkommune

- Skape gode relasjoner mellom innbyggere, frivilligheten og næringslivet
- Bruke kulturplanen som et overordnet strategidokumentet
- Stimulere til at alle får delta aktivt i kulturlivet

Om virksomheten - tjenesteproduksjon

Frøya kulturhus

Frøya kulturhus fikk høsten 2017 i oppdrag fra politikerne å øke aktivitetene i kulturhuset, blant annet med den hensikt å øke inntektene. Hovedfokuset i 2018 er derfor å gjøre nettopp det. Som en positiv konsekvens av dette, har kulturhuset satt i gang en rekke nye tilbud som f.eks. Jazzcafe, ulike utstillinger og barnebursdager og private kinovisninger. Ikke alle tilbud er inntektsgivende, men nye spennende aktiviteter og tilbud trekker også et bredere publikum.
I tillegg har kulturhuset en større satsning på egenproduksjoner enn tidligere, med blant annet Titranspelet, Barnas Dag og Jul på Frøya.
Nytt av året er også at kulturhuset satser på kinoforestillinger i vinterferien, påskeferien, sommerferien, høstferien og juleferien.
Frøya kulturhus har innledet samarbeid med KultArr-gruppa i kulturskolen, der ungdommer jobber med å arrangere aktiviteter for barn og ungdom. Sammen planlegger man et større arrangement i høst rettet mot ungdom.
Hittil i år har kulturhuset hatt 22 kulturarrangementer med billettsalg mot fjorårets 15.
Hittil i år har kulturhuset hatt 128 kinoforestillinger med billettsalg mot fjorårets 93.

Kulturhuset har oppnådd et lite overskudd på inntektene i forhold til budsjett, hittil i år. Lønnsutgiftene har derimot økt, som en direkte konsekvens av økt aktivitetsnivå.

Frøya kulturhus vil fortsatt ha fokus på økt aktivitet i 2.halvår, både på kino og kultur. Det planlegges arrangementer for målgrupper i alle aldre, deriblant ungdom og eldre.
Det jobbes med høstprogrammet i skrivende stund, og det vil bli distribuert til alle husstander på Frøya og Hitra i løpet av sommeren.

Det overordnede målet til Frøya kulturhus i 2018 er å nå budsjettmålet på inntekter.

Frøya bibliotek

Målet for 2018 er å øke antall voksne lånere, jobbe med digitalisering, beholde antall utlån for barn og ungdom.
Målet for i fjor er nådd med økt utlån av barnebøker og ungdomsbøker, aktivisering av barn og ungdommer til å lese, tilby gode og aktuelle faktabøker for dem og biblioteket. Dette vil biblioteket arbeide videre med. Biblioteket arbeider med 2 prosjekter. Skjønnlitteratur fra verden, som er en serie med 4 foredrag om litteratur fra 4 forskjellige land. I løpet av februar og mars 2018 realiserte vi 2 av dem. Det andre prosjektet er digitalisering. Biblioteket deltar aktiv i digitalisering i Frøya kommune og har vært på studietur til Danmark og Sverige i mars 2018, kurs for kommunalansatte er planlagt til oktober 2018: datahjelp på Frøya folkebibliotek – med oppstart januar 2018,. Alt dette skal føre til øke antall voksne brukere på biblioteket. I tillegg, har vi to dager med åpent kveldsbibliotek, tirsdager og torsdager.

Frøya folkebibliotek jobber videre med alle aktiviteter som vi hadde i fjor, pluss 3 nye aktiviteter som er rettet til voksne lånere: Datahjelp, Språkhjelp, Strikkehjelp. Disse aktivitetene er også for å øke antall av voksne lånere.

Vi fortsetter med samme aktiviteter på Frøya bibliotek:

- Lesestund for barn fra grunnskolen
- Lesestund for barnehager
- Bokprat
- Sjakk for barn og ungdom
- Språk kafé
- Jul med engler
- Bokbussbesøk
- Arrangementer som er knyttet til bokbuss
- Forfatterbesøk
- Sommerles (Digital lesekampanje for 1.-7. klasse som varer fra 1. juni til 31. august.)
- Bokring
- Morsmålsdag
- Utstillinger
- Datahjelp
- Språkhjelp
- Strikkehjelp

Stabben Fort

Sikringen av Stabben Fort, utvendig, er nå ferdigstilt. Fokuset nå er på Kommandobunkeren. Kommandobunkeren har utfordringer knyttet til vanninntrenging og korrosjon av armering. Korrosjonen av armeringa gjør at de ekspanderer, noe som skaper sprekkdannelser i betongen. Får dette fortsette vil det etterhvert sprenges ut biter av betongen. Det er ingen fare for konstruktiv svikt da både tak og vegger er svært tykke og er bygget for å tåle bombing. Største endring vil skje hvis betong over åpninga i den øvre delen sprenges ut av armeringen. Det er også her vi finner de største sprekkene. Hvilke muligheter som finnes for å stoppe utviklinga med korrosjon og oppsprekking av betong vil bli undersøkt nærmere.
Vanninntrenging: Det ser ut til å være mest vanninntrenging i overgang mellom utvendig tak og vegg til øvre del av bunkeren.
Forslag til tiltak:

- Ta bort masser over taket på nedre del av bunkeren.
- Tekke betongdekket/taket med kraftig papp/ membran. Gjerne flere lag slik at skarpe steiner ikke punkterer
- Legge tilbake de samme massene over papp/membran.
- Fjerne løs «bom» i himling innvendig og pusse sår.

Rapporten er utarbeidet av Fylkeskommunen etter befaring.

Frøya bygdetun

Grunnet hærverk må vinduene på hovedhuset i tunet restaureres. Glass er knust og sprosser ramponert. Karm og rammer ser ut til å være i god stand. Det er mange forskjellige typer/generasjoner vinduer i bygget, noe som er viktig å videreføre ved å kun restaurere rammene.
Til restaureringa bør det brukes:

- Sylinderblåst glass eventuelt krongglass hvis dette er brukt.
- Linoljekitt
- Linoljemaling.

Rapporten er utarbeidet av Fylkeskommunen etter befaring.

Helhetlig idrettspark
Kommunestyret har omdisponert en 20 prosent stilling fra virksomheten strategi og utvikling til daglig leder i Frøya Storhall AS. Denne er effektivisert. Virksomhetsleder har jevnlig kontakt med daglig leder i Frøya Storhall og utarbeider nå retningslinjer for salg av pakker til lag og organisasjoner. Daglig leder er kontaktperson for salg av pakker og har god kontakt med de tjenestene som leies ut av de kommunale tjenestene. Dette er Frøyahallen, basishallen, svømmebasseng, terapibad, kino, kultur og kompetansesenter og frivilligsentralen.

Frivilligsentralen
Frivilligsentralen har vært og er ennå på flyttefot fra den gamle sentralen.
Lokalene i samråd med Frøya hallen er veldig bra og vi holder på med oppussing av kjøkken for å kunne håndtere de aktivitetene som nå blir lagt der i forbindelse med flyttingen.
Ansatt i frivilligsentralen har fått et arbeidsmiljø og samarbeider bra med daglig leder for Frøya hallen.
Aktiviteter har vært allsang, eldrecafe, bingo og gretne gamle gubber frokostklubb som er faste arrangementer. Vi bruker både lokale artister og fra den kulturelle spaserstokken på allsangcafe.
Vi har også startet et samarbeid med PLO om utvidet dagsentertilbud som vi har på sentralen hver onsdag.
Lørdager har vi fast språkcafe som noen av flyktningene selv har ansvar for sammen med frivillige.
Frivilligsentralen har også opprettet et samarbeid med livsglede for eldre, både frivillige og sykehjem og er i dialog med de når de trenger bistand.
Vi jobber også med sommerjobb for ungdom og sommerøya for barn mellom 13-18 år. For sommeren 2018 har Frivilligsentralen mottatt kr. 93 000 til sommerøya for barn.
Opprettelse av ny hjemmeside under oppfølging.
Virksomhetsleder og daglig leder har vært på årsmøte i frivilligsentralene i Oslo.

Frøyahallen og basishallen.
Det er nå installert digital reklame i Frøyahallen. Arbeidet med å selge reklame har startet og opplæring i bruk av digital reklame har startet.
Både Frøyahallen og basishallen er populære og er brukt både dag, kveld og helger. Frøyahallen er fullbooket hele uken med aktiviteter og har ingen flere timer å leie ut. Det nye er play puls og bursdagsfeiringer i hallen og i basishallen. Bursdagsfeiring skaper nye inntekter.
Frivilligsentralen har flyttet inn i Frøyahallen og vi har fått et godt samspill og et enda bedre arbeidsmiljø for de ansatte og bedre bruk av ressursene.

Spillemidler:

Frøya kommune har vært meget aktiv i å søke spillemidler de senere år, dette gjelder både for kommunale og private anlegg. I 2018 sendte vi 5 søknader på ordinære anlegg og 1 søknad på nærmiljøanlegg. Søknadene gjelder Frøya Storhall kr. 8 000 000, Frøya Klatrehall kr. 2 500 000, Ekstra garderober Frøya Storhall kr. 400 000, ekstra garderober storhallen kr. 1 200 000 samt kr 112 000 for utskifting av skillevegger i Frøyahallen. Nærmiljøanlegget det er søkt på er sykkelløype ved Nabeita. Oppvekstsenter med kr 193 000.

Tidligere har vi fått innvilget kr 1 000 000 til klubbhus på Frøya Motorsportsenter samt kr. 722 000 til løpebaner ved Frøya Idrettspark. Disse søknadene har vi søkt om forlenget frist for ferdigstilling. Dette er innvilget til oktober 2018. Uten realisering vil midlene bli inndratt. Frøya kommune har allerede forskuttert disse midlene.

Andre prosjekter der vi er innvilget midler er skateanlegg ved Sistranda skole med kr. 300 000 samt hinderløype/aktivitetsanlegg på samme sted med kr. 184 000. Disse anleggene er ikke realisert på grunn av utsatt flytting av gamle Sistranda skole. Anleggene må realiseres innen juni 2019 om ikke midlene skal dras inn.

Det er store restanser på spillemidler i Trøndelag fylke, søknadsbeløpene er tre ganger større enn bevilgede midler fra sentralt hold. For enkelte anlegg må man beregne å motta midler opp til 4 år etter søknad og realisering.

Kulturmidlene 2018:

Årets kulturmidler på kr. 310 000 ble utlyst med søknadsfrist 1.4.2018. Vi mottok i alt 36 søknader, noe som er bra. Antall søknader fra grendelag var 15 og fra idretten 12. andre søknader var 9 i antallet. Formannskapet behandlet saken og fordelte midlene til alle lag unntatt idretten som behandles og fordeles av Frøya Idrettsråd ifølge avtale mellom Frøya kommune og idrettsrådet.

Fordelingen mellom idretten og øvrige lå på samme nivå som tidligere år, av kr. 310 000 gikk kr. 210 000 til idretten. Idrettsrådet fordelte midlene på bakgrunn av antall aktive barn og unge i alderen 0-19 år. Noe som er i tråd med anbefalinger fra sentralt hold som bruker samme fordeling.

Grendelagene ble tilgodesett med til sammen kr 84 000. Dette kommer på toppen av det lagene mottok fra SalMar-fondet i desember.

Når det gjelder årets SalMar-fond har vi fått signaler om en tildeling på kr. 450 000 med utlysning før sommerferien.

Sletringen:

Frøya kommune har etter lang tid kommet i dialog med Kystverket i forbindelse med bruk, eventuelt leie av Sletringen. Den nye venneforeningen med leder Arne Johansen deltok i møtet og er satt i direkte kontakt med Kystverket om videre utvikling i saken. Fra kystverket møtte senioringeniør Bjørn Relling og ansvarlig for teknisk utstyr Harald Sørdal. Knut Arne Strømøy fra Frøya kommune formidlet kontakten og deltok i møtet. Den nye venneforeninga har moderert ønske om bruk av Sletringen og holmen fyret står på. Den store utfordringa er fortøyninger på stedet som er vanskelig tilgjengelig på grunn av strøm og vind. Arne Johansen lanserte nye tanker til løsning som Kystverket nå vurderer, signalene var positive

Sykefravær og nærvær

Bemanning	1. tertial
Antall ansatte	13
Antall årsverk	10,23
Sykefravær %	6,0 %
Nærvær	92,7

Kommentarer:

En rådgiver i 100 prosent stilling er flyttet fra virksomheten strategi og utvikling til kultur og idrett.

20 prosent stilling til Daglig leder i Frøya Storhall er effektivisert.

Investeringsprosjekter

Nummer	Navn	Tidligere års budsjett	Årets budsjett	Total budsjett	Regnskap
551436	Digital informasjon i hallene	100 000	0	100 000	92 000
551437	Digitalisering av reklame i idrettshallene	600 00	0	600 000	130 463
	Stabben Fort	500 000	500 000	1 000 000	635 000

Kommentarer:

Resterende faktura på prosjektnummer 551437, digitalisering av reklame i idrettshallen har ikke kommet til Frøya kommune.

Dato: 29.05.18

Marit Wisløff Norborg

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Knut Arne Strømøy	**Arkiv:** C01 &52
Arkivsaksnr.: 18/1416	

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

GRATIS HALL- OG BANELEIE 2018

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune vedtar at barn og ungdom bosatt i kommunen skal tilbys gratis halleie, tilbudet gjelder barn og ungdom i alderen 0-19 år bosatt i Frøya kommune. Tilbudet følger skoleruta.
2. Tilbudet gjelder for anlegg i Frøya kommune.
3. Tilbudet gjelder organisert trening for barn og ungdom drevet i regi av lag som er tilsluttet Norges Idrettsforbund og er medlem i Frøya Idrettsråd. Andre arrangementer og cuper inngår ikke i ordningen.
4. Ordningen innføres fra oppstart av skoleåret 2018 – 2019.
5. Kostnadene for andre halvår 2018 på kr. 250 000 tas fra «Havbruksfondet» og overføres virksomheten Kultur og idrett.
6. Kommunestyret ber om at kostnadene inntil kr. 560 000 innarbeides i budsjett for 2019 og økonomiplan med handlingsprogram 2019 – 2022.
7. Midlene deles ut til lagene etter dokumenterte søknader hvert halvår, fordelingen gjøres i tett samarbeid med Frøya Idrettsråd.
8. Frøya kommune vedtar vedlagte retningslinjer for tildeling av gratis halleie.
9. Kommunestyret forutsetter at sparte leieutgifter brukes til reduksjon av treningsavgifter for målgruppen.

Vedlegg:
-Retningslinjer

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:
I kommunestyresak 216/16 «Budsjett 2017 og økonomiplan med handlingsprogram 2017-2020» fikk rådmannen følgende oppdrag. «Rådmannen bes om å utrede nye retningslinjer for utleie av idrettsanlegg. Vi ber om en utredning om hvor mye det vil koste å tilby gratis leie for organiserte idrettsaktiviteter 0-19 år. Dette skal kun gjelde for trening og ikke for kamper, cup o.l.».

I sak 17/171 ble det lagt frem sak som viste kostnadene til ordningen, men saken ble returnert for å utarbeide kriterier. Denne saken inneholder derfor en kostnadsberegning og forslag til kriterier. Kriteriene er for øvrig diskutert med leder i Frøya idrettsråd som bifaller ordningen.

Rådmannen har valgt å definere organisert idrett til den aktiviteten som drives i regi av lag og organisasjoner som er tilsluttet Frøya Idrettsråd. Aktiviteter der lagene stiller med trenere.

Rådmannen har innhentet lagenes kostnader fra alle lag som har utgifter til leie av anlegg i Frøya kommune for barn og unge i alderen 0-19 år. Kostnadene beløper seg etter innhentede tall fra lagene til kr. 560 000 basert på siste kjente tall. Leieutgiftene skriver seg fra både kommunalt og idrettsanlegg anlegg i privat eie.

Dette er for øvrig den klart største gruppen i kommunen når det kommer til leik, trening og fysisk fostring. Lag og organisasjoner på Frøya har registrert over 550 aktive barn og unge.

Det kan videre opplyses at Sør-Trøndelag fylkeskommune har avsatt et beløp som etter søknad fordeles på kommuner som tilbyr gratis treningstider til barn og ungdom. Det opplyses at potten er kr 900 000 for 2017, en pott som fordeles på søkerne da etter innbyggertall for den enkelte kommune. Frøya kommune har fått mellom kr. 15 000 og 20 000 de siste årene på bakgrunn av halvert leie i Frøyahallene fra 2012.. Det opplyses videre at det er mellom 14 og 17 kommuner som har denne ordningen og søker fylket om støtte. Det er noe usikkert om denne ordningen vil videreføres i den nye fylkeskommunen.

Frøya kommune har også andre anlegg der man leier gratis lokaler, dette gjelder bla. Frøya sjakklubb, bridgeklubb mannskor og andre.

Det kan for øvrig legges til at «øvinger» ved Frøya kultur- og kompetansesenter er gratis. Betaling/husleie utløses først ved arrangementer med inntektspotensial.

Rådmannen foreslår at kostnadene for andre halvår tas fra «havbruksfondet», dette utgjør kr. 250 000. Pengene overføres til virksomheten Kultur og idrett som har ansvaret for tildelingen til de ulike lagene. Havbruksfondet er det gitt muntlig signaler om kommer i november, den endelige summen er ikke klar men midlene er mer enn tilstrekkelig.

For 2019 legges totalbeløpet på kr 560 000 inn i budsjett.

Som en del av inndekningen foreslår rådmannen et påslag på 50% av vedtatte satser når det gjelder utleie til lag/organisasjoner hjemmehørende utenfor Frøya kommune. Dette er det samme prissystemet Frøya Storhall har lagt seg på. Dette er for øvrig en inntektspost som er vanskelig å beregne da man på forhånd aldri har oversikt over etterspørsel.

Det er flere måter å gjennomføre ordningen på, men saken er diskutert med Frøya Idrettsråd som ønsker seg en ordning der penger til gratis halleie deles ut til de enkelte lagene på bakgrunn av tilbakemelding av de faktiske utgiftene lagene har hatt. Beløpene må dokumenteres før tildeling.

Frøya Idrettsråd ser også for seg å delta i fordelingen sammen med Frøya kommune etter samme modell som brukes når idrettens andel av «drifts og aktivitetstilskuddet» deles ut. Rådmannen støtter denne modellen da idrettsrådet sitter med størst oversikt over antall barn som kan omfattes av tiltaket.

Å prioritere gruppen barn og unge er for øvrig helt i tråd med retningslinjene som gjelder fra KUD til lokale lag og foreninger. Det gis tilskudd til lag som har idrett og fysisk aktivitet som sitt primære formål, og driver idrettslig virksomhet for barn og ungdom. Lag som mottar sentrale midler skal være selveide og frittstående foreninger, med utelukkende selvstendige medlemmer. Alle lag som kan motta tilskudd på være medlemmer av Norges Idrettsforbund eller olympisk og paralympiske komite.

Det er kjent at flere norske barn og unge ikke lenger har råd til å delta i organisert idrett, noe som er skadelig for den tradisjonelle norske idrettskulturen. Styret i Norges Idrettsforbund har dette som et av sine mest sentrale tema for tiden under arbeidstittelen «Idrettsglede for alle». Den sterke veksten i organisert barneidrett har ført til at93 prosent av alle under 18 år er eller har vært med i en idrettsklubb. De siste årene har andelen unge jenter økt betraktelig og gjort medlemslistene tilnærmet kjønnsnøytrale. Dette gjør idretten til et enda mer effektivt verktøy for å sikre unges opplevelse av tilhørighet. Det er på denne bakgrunn Norges Idrettsforbund har satt barneidretten høyt opp på agendaen. Nå er det viktigste spørsmålet hvordan idrettsklubbene landet rundt skal sikre at alle unger har råd til å være med på leken.

Å sørge for gratis bane/arenaleie vil være et viktig bidrag i denne jobben.

Vurdering:

Ønsker man å være en kommune som satser på barn og unge, og ikke minst ønsker en befolkning som har lagt et godt grunnlag for god folkehelse allerede i sine barneår, kan gratis anleggsleie for lag og organisasjoner den beste og mest effektive sponsoravtalen en kommune kan inngå!

Idrett og friluftsliv spiller definitivt en viktig rolle i det norske samfunnet. Frivillige organisasjoner satt i rette sammenheng, er og skal være et middel til demokratisk læring og et middel til utvikling av ansvar og selvstendighet. Organisasjonene som ramme skaper muligheter for møte mellom mennesker, som kan føre til identitetsdannelse og sosialisering. Dette gjelder ikke minst barn og unge.

Folkehelsemeldingen, Resept for et sunnere Norge, Stortingsmelding nr. 16 (2002-2003)
«*Folkehelsearbeid innebærer å svekke det som medfører helserisiko, og å styrke det som bidrar til bedre helse. De negative påvirkningsfaktorene virker helsenedbrytende, enten det er ting vi spiser eller drikker, eller de befinner seg i det sosiale eller fysiske miljøet rundt oss. Positive faktorer handler blant annet om styrkende faktorer i miljøet rundt oss, om vårt forhold til våre nærmeste og de nettverk vi inngår i, og i hvilken grad livet oppleves å ha mening og å være forutsigbart og håndterbart».*

Det er en samfunnsoppgave å legge til rette for at så mange barn og unge som mulig, kan ta del i organisert idrett. Mye av dette samfunnsansvaret utføres daglig gjennom lag og organisasjoner. Å tilby gratis halleie for barn og unge vil gjøre det mulig for alle barn, uten å ta hensyn til familiens inntekt å delta i leik, trening og fysisk aktivitet.

Rådmannen vil videre påpeke at det i kommuneplanens samfunnsdel står at folkehelsekonsekvenser skal vurderes i alle politiske saksfremlegg. I denne saken er det folkehelse som er det beste argumentet både når det gjelder fysisk aktivitet, holdningsskapende arbeid, et mangfoldig fritidstilbud og et aktivt frivillighetsarbeid. Gratis halleie vil forhåpentligvis føre til en sprekere befolkning samt fylle våre flotte idrettsanlegg med glade barn i full aktivitet. I tillegg mener rådmannen at idretten er en av de beste arenaene for integrering og at dette tiltaket vil gjøre terskel for å delta i organisert idrett enda lavere.

Rådmannen ønsker en evaluering av ordningen etter perioden 2019 – 2022 for å vurdere effekten.

Retningslinjer for utbetaling av «gratis hall/baneleie for barn og unge» i Frøya kommune.

1. Ordningen gjelder for barn og unge innenfor aktiv organisert idrett, der lagene leier arena samt stiller med trener.

2. Lagene som søker refusjon må være tilsluttet Norges idrettsforbund (eller andre nasjonale forbund) og være medlem av Frøya Idrettsråd.

3. Aktive det søkes refusjon for må være medlem av laget/organisasjonen som søker.

4. Midlene som er bevilget til formålet fordeles på lagene i tett samarbeid med Frøya Idrettsråd.

5. Lag som søker og oppfyller kriteriene for tildeling må dokumentere faktiske utgifter samt legge frem en oversikt over antall aktive i gruppen.

6. Overgår de faktiske utgiftene beløpet som er bevilget fordeles midlene forholdsvis etter antall aktive i de ulike lag. (Samme modell som kommunale «driftstilskudd for organisasjoner og lag» og midler bevilget av kulturdepartementet).

7. Refusjon for treningsavgift for barn og unge gjelder ikke for anlegg laget selv eier og driver.

8. Refusjonen gjelder for barn/unge bosatt i Frøya kommune og anlegg lokalisert i Frøya Kommune

9. Ordningen evalueres etter utgangen av 2022.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Siv-Tove Skarshaug	**Arkiv:**	033
Arkivsaksnr.:	18/1410		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

ORDFØRERS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Siv-Tove Skarshaug	**Arkiv:**	033
Arkivsaksnr.:	18/1411		

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Formannskapet

RÅDMANNS ORIENTERING