

FRØYA KOMMUNE

HOVEDUTVALG FOR ALLMENNE- OG Saksliste TEKNISKE TJENESTER

Møtested:	Møtedato:	Kl.
	13.02.2020	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.

Kl. 09.00. – 09.30. – Orientering nye retningslinjer skjenkebevilling

Kl. 09.30. – 10.30. – Presentasjon VA

Kl. 10.30. – 10.40. – Pause

Kl. 10.40. – 11.30. – fortsettelse presentasjon VA

Kl.11.30. – 12.00. - Lunchpause

NB! Møtet avsluttes med befarung driftshall Nabeita (HASA-bygget)

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
9/20	20/239 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 16.01.20
10/20	20/242 REFERATSAK
11/20	17/1536 VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER
12/20	19/2865 HØRING - FORSLAG TIL ENDRINGER I MOTORFERDSELLOVEN OG FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKJØRETØY I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG
13/20	20/240 ORIENTERING/SPØRRERUNDE
14/20	19/1267 SANERINGSPLAN FOR SPREDT AVLØP I FRØYA KOMMUNE - NY BEHANDLING

Sistranda, 07.02.20

Kristin Furunes Strømskag
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

FRØYA KOMMUNE

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester		Møtebok
Møtedato: 13.02.2020	Arkivsaksnr: 20/239	Sak nr: 9/20
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
9/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 16.01.20

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 16.01.20 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 16.01.20

FRØYA KOMMUNE

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester		Møtebok
Møtedato: 13.02.2020	Arkivsaksnr: 20/242	Sak nr: 10/20
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
10/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020

REFERATSAK

Forslag til vedtak:

Referatet tas til orientering.

Vedlegg:

Delegerte saker pr. 05.02.20

FRØYA KOMMUNE

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2020	17/1536	11/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	Q14	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
37/17	Hovedutvalg for drift	06.06.2017
45/17	Hovedutvalg for drift	19.09.2017
11/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020

VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER

Forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester tilrår, med bakgrunn i prinsippet om likebehandling og samfunnsmessige interesser at de veier som tilfredsstiller en eller flere av følgende kriterier overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar:

- *Vegen ligger utenfor tettbebygde strøk*
- *Vegen har liten trafikk som ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomgangstrafikk*
- *Vegen betjener ikke almenne brukerinteresser eller offentlige formål og virksomheter*
- *Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere*

2. Dette berører disse veiene og veistrekningene i Frøya kommune:

1. Kjervågsundveien – fra avkjøring kirkegård og ut til endevei
2. Heiaveien
3. Hakkbuveien
4. Veita
5. Bua
6. Kvistaveien
7. Måsøvalveien
8. Nordskaget – fra parkeringsplass skole og til endevei
9. Tuvneset
10. Dyrøy boligfelt
11. Garnvikveien
12. Sjønhalsen
13. Dragsnesveien
14. Vikasundveien
15. Stølan
16. Nettet boligfelt fra barnehage til endevei
17. Stølan på Uttian
18. Steinfjærveien

19. Rabben boligfelt del I og II
20. Bekkaelvaveien
21. Rabbafeltet (1)
22. Rabbafeltet (2)
23. Nordhammarveien
24. Rabbastien
25. Doktorbakkan
26. Gulldokkveien
27. Hammarvikringen
28. Samvirkeveien
29. Hamarvikbakkan
30. Flatøyveien
31. Flatvalveien
32. Tøftistuveien
33. Skuthauveien
34. Varden
35. Gjæsing
36. Sørburøy – fra skole og til endevei
37. Fillingsnesveien
38. Åkervikhauan (Dyrvik boligfelt)
39. Nordskaget - Industriveien
40. Gjetøy
41. Myran
42. Nordhammarvika industriområde
43. Utfrøyveien – vei til Nutrimar

2. Forslaget legges ut på høring i 6 uker og kunngjøres i henhold til kommunens rutiner. I kunngjøringen bes aktuelle eiendommer/innehavere fremlegge evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.
3. Saken fremmes for ny behandling i Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester etter høringsfristens utløp. Saken legges frem for endelig behandling i kommunestyret.
4. Hovedplan for vei skal revideres. Dersom det blir behov for ekstern bistand, legges dette inn i driftsbudsjett 2021.

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for drift den 19.09.2017 sak 45/17

Vedtak:
Saken utsettes

Enstemmig.

Behandling:
Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for drift den 06.06.2017 sak 37/17

Vedtak:

- 1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.**

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

- 2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.**

Enstemmig.

- 3. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.**

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Behandling:

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

Følgende forslag til endring i pkt. 1 og pkt.3 i vedtak ble fremmet av Ap:

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

3. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

Rådmanns forslag:

1. Rådmannen innhenter ekstern bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger- investeringsbudsjettet.

Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.

Enstemmig.

3. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig til utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan

Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Forslag til vedtak:

3. Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester tilrår, med bakgrunn i prinsippet om likebehandling og samfunnsmessige interesser at de veier som tilfredsstiller en eller flere av følgende kriterier overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar:
 - *Vegen ligger utenfor tettbebygde strøk*
 - *Vegen har liten trafikk som ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomgangstrafikk*
 - *Vegen betjener ikke almenne brukerinteresser eller offentlige formål og virksomheter*
 - *Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere*
4. Dette berører disse veiene og veistrekningene i Frøya kommune:
 44. Kjervågsundveien – fra avkjøring kirkegård og ut til endevei
 45. Heiaveien
 46. Hakkbuveien
 47. Veita
 48. Bua
 49. Kvistaveien
 50. Måsøvalveien
 51. Nordskaget – fra parkeringsplass skole og til endevei
 52. Tuvneset
 53. Dyrøy boligfelt
 54. Garnvikveien
 55. Sjønhalsen
 56. Dragsnesveien
 57. Vikasundveien
 58. Stølan
 59. Nettet boligfelt fra barnehage til endevei
 60. Stølan på Uttian
 61. Steinfjærveien
 62. Rabben boligfelt del I og II
 63. Bekkaelvaveien
 64. Rabbafeltet (1)
 65. Rabbafeltet (2)
 66. Nordhammarveien
 67. Rabbastien
 68. Doktorbakkan
 69. Gulldokkveien
 70. Hammarvikringen
 71. Samvirkeveien
 72. Hamarvikbakkan
 73. Flatøyveien
 74. Flatvalveien
 75. Tøftistuveien
 76. Skuthauveien

77. Varden
 78. Gjæsinga
 79. Sørburøy – fra skole og til endevei
 80. Fillingsnesveien
 81. Åkervikhauan (Dyrvik boligfelt)
 82. Nordskaget - Industriveien
 83. Gjetøy
 84. Myran
 85. Nordhammarvika industriområde
 86. Utfryveien – vei til Nutrimar
-
5. Forslaget legges ut på høring i 6 uker og kunngjøres i henhold til kommunens rutiner. I kunngjøringen bes aktuelle eiendommer/innehavere fremlegge evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.
 6. Saken fremmes for ny behandling i Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester etter høringsfristens utløp. Saken legges frem for endelig behandling i kommunestyret.
 7. Hovedplan for vei skal revideres. Dersom det blir behov for ekstern bistand, legges dette inn i driftsbudsjett 2021.

Vedlegg:

1. Arkivsaksnr 17/1536 – saksframlegg av november 2018 – RULLERING AV HOVEDPLAN FOR KOMMUNALE VEIER OG EN VURDERING AV KOMMUNALE VEIER TIL PRIVATE
2. Kart over de aktuelle veier og veiområder.

Saksopplysninger:

Sak om kriterier for kommunale veger ble så tidlig som i 1983 behandlet av Frøya kommunestyre som besluttet at det skulle settes ned et utvalg som skulle se på hvilke kriterier som skulle legges til grunn ved klassifisering av kommunale veger. Utvalget la frem sak som ble behandlet av Frøya kommunestyre i møte den 4. juli 1985, sak 60/85 og hvor følgende vedtak for status kommunal vei ble lagt:

Pkt. 1 – Veg fram til skoler, almenningsskai, gravplasser, barnehager og andre kommunale institusjoner/tiltak.

Pkt. 2 – Veg hvor det forekommer offentlig rutebefordring (buss)

Pkt. 3 – Gjennomgående grendaveger

Pkt. 4 – Hovedveger i kommunale boligfelt.

Pkt. 5 – Veger som utelukkende tjener som adkomst til boliger blir vanligvis ikke vurdert som kommunal veg dersom det for enhver husstand ikke blir mer enn en gjennomsnittlig veglengde på 150 meter. En gjennomsnittlig veglengde mer enn 150 meter pr husstand, vurderes det om skal klassifiseres som kommunal veg eller om det skal ytes metertilskudd til vegen. For kortere gjennomsnittlige veglengde må det være en eller

annen form for offentlig interesse eller spesielle sosiale forhold. Dette må drøftes og avgjøres i hvert enkelt tilfelle.

Ovennevnte vedtak er ikke opphevet og er dermed gjeldende pr. dato.

Når det gjelder vedtakets pkt 5 erfares det at disse vilkår ikke er fulgt opp. Dette kan skyldes at oppfyllelsen av disse vilkår er tilnærmet uhåndterlig eller svært ressurskrevende med tanke på at eventuell endring av eiendommens status fra bolig til fritisbolig er gjort, nybygg er oppført, bygning er revet, det er etablert næringsvirksomhet etter vedtak osv. Videre er det ikke gjort opptak av privat vei til kommunal vei eller ytet tilskudd basert på disse forutsetningene.

Det fremkommer ikke i vedtaks form at kommunens økonomi er bakgrunnen for bestilling av utredning med vurdering om å privatisere kommunale veier, men hvor likhetsprinsippet/likebehandling skal være rådende. Rådmannen baserer derfor den videre saksvurdering knyttet til likhetsprinsippet blant innbyggere/brukere og samfunnsinteresser (herunder også økonomi)

Lovhjemler som har relevans i saken

Det er i all hovedsak veilovens bestemmelser som kommer til anvendelse i forbindelse med nedlegging av kommunale veier

- Veglova § 1 definerer offentlig veg som «veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden vedlike av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kap. IV. Alle andre veger eller gater blir i denne lova rekna for private.»
- Veglovens § 7 – hvor kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal vei skal legges ned.
- Veglovens § 8 – hvor kommunen kan gjøre vedtak om at veien skal legges ut til bruk som privat veg med privat drifts- og vedlikeholdsansvar.
- Veglovens § 54 – som fastsetter bestemmelser om at eiere og brukere av felles privat adkomstveg skal betale driftsutgifter til veien(e) i forhold til bruken.
- Veglovens § 55 – som fastslår at de som har plikter etter § 54 skal utgjøre et veilag.
- Veglovens § 56 – som omfatter bestemmelser om at kommunen skal avgjøre om det skal kreves bompenger for ferdsel på privat vei samt fastsette avgiftens størrelse og vilkår for bompengebrauken.

Privatisering av kommunale veier har i løpet av de siste 20 årene vært et tema i mange kommuner, og flere kommuner har valgt å nedklassifisere kommunale veier til privat vei. Det er lagt til grunn ulike vilkår av definisjoner på hva som skal være kommunalt ansvar kontra privat ansvar. Dette avhenger av den enkelte kommunes etablerte infrastruktur, geografisk tetthet m.m.

Vedlikehold av vei er et tema som opptar de fleste innbyggere i kommunene, og har engasjert mange i debatten om nedklassifisering av kommunal vei til privat veg. Dette er også forståelig da den enkelte bruker får en økonomisk forpliktelse i tillegg til andre offentlige avgifter som er besluttet, enten via særlovgivning eller ved forskrift.

Den samme utfordring (økonomi) opplever kommunene ved at det i Statsbudsjettet ikke overføres øremerkede midler til drifting av veier, og hvor kommunene opplever at flere og flere oppgaver i samfunnet tillegges kommunen med ansvar av tjenesteyting og forvaltning av de ulike behov og forpliktelser overfor innbyggerne. Her kan bl.a. nevnes helsetjenester, skole, barnehage, kultur- og friluftsliv, næringsutvikling, osv.

For tjenesteytingen innenfor fagområdene f.eks vann, kloakk, og avfallshåndtering har kommunene adgang til å kreve avgift jfr særlovgivningen/forskrifter med tilhørende gebyrregulativ, og til selvkost.

Vegloven har imidlertid ikke noen bestemmelse som gir kommunen adgang til å kreve avgift for veivedlikehold på kommunal vei.

De kommunale veiene i Frøya kommune blir dårligere år for år grunnet manglende bevilgninger til drift og vedlikehold. De midlene som avsettes til investeringer kan stort sett benyttes til nyasfaltering og årlige bevilgninger utgjør asfaltering av ca 600-800 m. Plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veger av 08.11.2018 viser et kapitalbehov på nesten 9 millioner, og ønsket standard på vegene med forsterking og asfaltering på alle grusveger er estimert til 23,5 millioner kroner. I tillegg er Fillingsnesveien på 4,3 km, Beinskardet på 2,2 km og Dyrvik boligfelt med 600 meter tilkommet. Kommunen har da pr dato 52,5 km veg som skal driftes og vedlikeholdes.

Tidligere politiske behandlinger i saken:

Sak 37/17 – Hovedutvalg for Drift – møte 06.06.2017

Prioriteringer vedrørende vedlikehold og oppgradering av kommunale veger, eventuell nedklassifisering av kommunale veier

Forslag til vedtak:

1. Rådmannen innhenter ekstern bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger – investeringsbudsjettet.
2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte idler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.
3. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan.

Vedtak:

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.
Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.
2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.
Enstemmig.
2. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.
Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

Følgende forslag til endring i pkt. 1 og pkt.3 i vedtak ble fremmet av Ap:

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.
Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.
2. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

Rådmannens forslag:

1. Rådmannen innhenter ekstern bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger- investeringsbudsjettet. Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.
- 2 . Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.Enstemmig.
2. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig til utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan
Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Sak 45/17 – Hovedutvalg for drift – møte 19.09.2017.

Vurdering om enkelte kommunale veier bør bli private

Forslag til vedtak:

Frøya kommune vedtar at følgende kriterier skal legges til grunn for endring av status fra kommunale veger til private:

- Veger fram til offentlige bygninger og anlegg
- Eksisterende kommunale veger som er regulert som offentlig veg
- Veger fram til definerte utfartssteder
- Veger fram til kirker, kirkegårder og minnesmerker
- Veger fram til industrivirksomhet
- Eksisterende kommunale veger i Øyrekka

Alle vedtak om omklassifisering av kommunale veger til private veger legges fram for kommunestyret for endelig godkjenning.

Vedtak:

Saken utsettes

Enstemmig.

Behandling: Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Drøfting i Hovedutvalg for Drift – 20.11.2018

RULLERING AV HOVEDPLAN FOR KOMMUNALE VEIER OG EN VURDERING AV KOMMUNALE VEIER TIL PRIVATE (vedlagte saksfremlegg ble skrevet men ikke fremmet til politisk behandling)

Saksframlegget ble drøftet i Hovedutvalg for drift i møte den 20.11.2018 og hvor følgende innspill fra hovedutvalget ble protokollert:

1. En vurdering hvordan Hitra har gjort det
2. Beholde veigrunn, veilag som vedlikeholder veien – sjekkes juridiske

3. *Veier til industriområder*
4. *Beholde kommunale veier*
5. *Veier med kun hytteeiere*
6. *Oversikt kommunale veier, og hvem bor der/antall?*
7. *Har et vedtak tilbakevirkende kraft?*
8. *Hva med f.eks Hjemmetjenesten?*
9. *Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd*
10. *Mest mulig rettferdighet skal gjelde – likhetsprinsippet – hvordan få til dette best mulig?*
11. *Er det mulig å søke refusjon fra oppsittere for vegvedlikehold?*
12. *Veier ut til grender beholdes, definisjon av «Hva er en grend» ?*
13. *Samkjøre vedlikehold med flere aktører i områdene (Eks. TrønderEnergi, kommune, private eiere)*

Rådmannen viser til nedenstående besvarelse på disse innspillene punkt for punkt.

1. Vurdering om hvordan Hitra har gjort det:

Debatten vedr privatisering av kommunale veger i Hitra startet allerede i 2001 og kommunestyret vedtok under budsjettbehandlingen for årsbudsjett 2002 å «spare» 500' ved å privatisere kommunale veger. I dette vedtaket var det ikke framarbeidet hvilke veger som skulle nedklassifiseres til privat veg. Det ble etter at utredninger var gjennomført foreslått å privatisere 2/3 av kommunale veger, nærmere bestemt 38 km veg for å nå den vedtatte innsparingsramme. Saken hadde mange prinsipielle forhold og politiske drøftinger.

Rådmannens forslag om hvilke veger som ble foreslått nedklassifisert ble lagt ut på høring og det fremkom mange innspill og motforestillinger til forslaget. Saken ble flere ganger politisk behandlet før endelig vedtak ble fattet av Hitra kommunestyre i 2008 om å nedklassifisere flere kommunale veier, herunder adkomstveier i kommunale regulerte boligfelt, unntatt de veier som var knyttet til offentlige tjenester så som; skole, barnehage, skoleskyss, ymse næringsområder, sentrumsarealer, gravplasser, kirker og kirkegårder, offentlige bruer og parkeringsplasser, fiskerihavner m.v. På de kommunale veger hvor det var skoleskyss ble det vedtatt at disse skulle forbli kommunale veger så lenge det var skoleskyss.

I vedtaket framkom det at ved endring av forutsetningene (f.eks at en kommunal vei ikke har skolebarn lengre, omklassifiseres til privat vei) skulle det iverksettes endring med varsel til eiere og brukere/opsittere om nedklassifisering fra kommunal til privat vei.

Dette er en krevende oppgave da kommunen kontinuerlig må holde seg orientert om det er barn med krav om skoleskyss som bebor strekningen.

Et annet moment kan være at det oppfattes urettferdig at kommunen, så lenge veien har status som kommunal vei, drifter og holder veien i forholdsvis bedre stand enn hva de private har anledning til, eller på den annen side ikke har hatt økonomi til å ha tilfredsstillende vedlikehold, og derav overfører en langt dårligere vei enn utgangspunktet var i 2008.

- Vedtak ble gjort i medhold av Veglovens § 8 med overføring av vedlikeholds- og driftsansvar til private.

- Etter vedtaket i kommunestyret kom det mange henvendelser fra brukere og oppsittere om hvordan veiene skulle driftes og vedlikeholdes. Hvem var det sitt ansvar å organisere dette? Hva når noen brukere av veien ikke ville delta på ordningen? Det var ønskelig at kommunen skulle innta meglerrollen mellom partene. Der hvor kommunen selv hadde boliger på privat vei var det forventet at kommunen skulle være medlem i veilagets styre osv. Kommunen hadde over flere år mye ressursbruk på henvendelser og veiledning overfor disse. Det ble etter hvert opprettet veilag på de ulike veistrekninger og hvor det ble utarbeidet vedtekter. Vedtektene er ulik fra veilag til veilag, men forutsetningene og bestemmelsene i Vegloven er førende. De fleste veilag har vedtatt en årsavgift for hver boenhet og i de tilfeller kommunen har boliger/boenheter eller andre kommunale anlegg (eks høgdebasseng) på veien, betaler kommunen årsavgift i tråd med bestemmelsene i vedtektene. Ordningen har etter en viss innkjøringsfase vist seg å fungere bra.
- Det er ikke kartlagt eierskap på veigrunnen eller belyst om kommunen fortsatt skal være eier i de tilfeller kommunen eier veigrunnen eller om den skal ommatrikuleres, dvs overføres veilaget eller andre rettighetshavere. Kommunen har hatt henvendelser fra private veilag i sak der kommunen via nærliggende reguleringsplan har tillatt bruk av privat vei som tilkomst til utbygger. Saksbehandler er ikke kjent med utfallet av denne henvendelsen.

2. Beholde veigrunn, veilag som vedlikeholder veien – sjekk det juridiske

Nedlegging av kommunale veier vil nødvendigvis skape stor motstand blant brukerne av veien. Dette fordi brukerne vil få et redusert tjenestetilbud, noe som vil oppfattes som urettferdig i forhold til andre brukere av kommunale veier. I den forbindelse bør det legges opp til en mest mulig likebehandling sett i forhold til andre private veier i nærområdet med sammenlignbar funksjon. Det vil si at veiens funksjon i stor grad er bestemmende for veiens status. Videre er det av stor betydning at nedleggelse av veier medfører marginale samfunnsmessige konsekvenser.

En annen følge av nedlegging av kommunale veier er at det i utgangspunktet vil ramme utkantene, mens sentrumsområdene i stor grad vil bli som i dag. Her er det som oftest både mye gjennomgangstrafikk og regulert til offentlig vei. I den grad det er mulig bør det søkes en størst mulig likebehandling sett i forhold til andre kommunale veier.

Det vil si at det er veiens funksjon som i stor grad blir bestemmende for veiens status. Samleveier og adkomstveier i sentrum, sentrumsnære områder og tettbebygde områder bør som hovedregel ha status som kommunal vei. Dette fordi disse veiene utgjør viktige elementer i et rasjonelt vei og transportsystem i kommunen. Videre vil veiene dekke samfunnsnyttige og almenne behov i forhold til sentrumsnære og viktige offentlige og private virksomheter så som; kollektivtrafikk, rådhus, skoler, barnehager, kulturhus, sykehjem, omsorgsboliger, offentlige kaier og havner, forretninger, kontorer m.v..

Hvilken standard bør de vegene som nedlegges som offentlig veg ha?

Kommunen har ingen rettslige forpliktelser til oppgradering av vegstandard før en kommunal nedleggelse med mindre det er inngått en skriftlig avtale om at en veg skal ha en viss standard. Rådmannen er ikke kjent med at kommunen har inngått slike avtaler.

Rettslig grunnlag for evt privatisering av kommunale veger:

Det rettslige utgangspunktet er Veglovens § 7 tredje ledd hvor kommunen kan fatte vedtak om at kommunal vei skal legges ned. Offentlig veg som blir nedlagt, blir privat vei. Dette følger av definisjonen i Veglovens § 1, der alle andre veier enn de som er offentlige, er private.

Et vedtak om nedlegging av offentlig veg etter Veglovens § 7 *eller* overføring av vedlikeholds- og driftsansvar etter Veglovens § 8 er ikke ansett som et forvaltningsvedtak etter Forvaltningslovens § 28, men som et politisk vedtak om at kommunen ikke lenger vil påta seg omkostninger og ansvaret med å holde veien åpen som offentlig vei.

Dette innebærer blant annet at de av kommunen sine innbyggere som berøres av vedtaket ikke har rett til forhåndsvarsel eller klagerett på vedtaket. Dette innebærer dermed at kommunen står fritt til å bestemme om og i tilfelle hvilke veier som kan legges ned som kommunale veier.

Kommunen vil likevel være bundet av alminnelige prinsipper om saklighet. Hensyn til kommunen sin økonomi vil utvilsomt være et saklig hensyn ved vurdering av om en kommunal vei skal legges ned.

Når det gjelder spørsmålet om nedleggelse av regulerte offentlige veier, det vil si veier der det finnes en reguleringsplan og denne sier offentlig veg, vil rådmannen anføre at det må gjennomføres en omregulering av vei fra offentlig til privat hvis veien nedklassifiseres til privat vei. Det vil derfor være en omfattende prosess med nedleggelse av disse veiene.

Veiens status må i så tilfelle sjekkes i hver enkelt reguleringsplan. Det antas at en eventuell formålsendring i reguleringsplanen anses som mindre vesentlig og med en kostnad på i underkant av 8.000 pr plan og med en høringsfrist på én til to uker. Men, hvis det kommer inn klage på høringen, utløser dette full høringsrunde med 6 ukers frist og kostnader knyttet til arealene i hver plan. Gjennomføring med nedklassifisering av kommunal vei i regulerte områder kan dermed utløse en omfattende, kostnads- og ressurskrevende prosess.

Men, kommunen kan gjennom vedtak kun overføre vedlikeholdsplikten, og ikke overføre eierskapet til vegkroppen, jfr Veglovens § 8.

Ved at kommunen opprettholder eiendomsretten til veigrunn for veier som privatiseres, gis kommunen en stor innflytelse over forhold knyttet til veiene og hvem som skal gis adgang til å bruke disse. Av den grunn bør kommunen opprettholde hjemmelen til grunnen til veiene som evt. nedlegges. Kommunen har derav muligheten til fastsettelse av vilkår om f.eks at veier som nedlegges skal være åpen for allmenn ferdsel. Veiene vil da være åpne for for nødvendig transport for utrykningskjøretøy, post- og renovasjonsbiler, skoleskysse etc.

3.Veier til industriområder

Vegnavn i tråd med brøyteavtaler

Det etterspørres oversikt til industriområder, Rådmannen velger også å ta med annen næringsvirksomhet i oversikten.

Industri/produktiv næringsvirksomhet

- 3.1.1. **Nabeita industriområde** – næring/offentlig (Hamos, Tensio, ElektroTeam, Driftshall Frøya kommune, bilverksted/bensinstasjon) 4 vegstrekninger – samlet 360 m
- 3.1.2. **Hammarvik næringspark** – næringsvirksomhet – (Bewi, Scales, Frøya transportsenter, bobiltømmestasjon)

- 3.1.3. **Hamarvik kai** – næringsvirksomhet (alt. tilførselsvei til Bewi, Scales, Frøya transportsenter, bobiltømmestasjon)
- 3.1.4. **Nordskag industriområde** – næringsvirksomhet (Salmar, Nutrimar) – 900 m
- 3.1.5. **Neset kai** – offentlig – almenningsskai og adkomst til Frøya næringspark – 303 m
- 3.1.6. **Sætervågen** – næring/offentlig (Seahell/fiskerikai) – to vegstrekninger – samlet 337 m
- 3.1.7. **Flatøya** – næringsvirksomhet (Måsøval fiskeoppdrett – landbase m.m. – 868 m)
- 3.1.8. **Tuvnes** – næringsvirksomhet/offentlig – Landbase Salmar/almenningsskai – 895 m
- 3.1.9. **Måsøyvalen** – næring og utleievirksomhet (fiskeoppdrett og utleievirksomhet) – 830 m
- 3.1.10. **Sistranda havn** – 2 vegstrekninger – samlet 491 + 56 m
- 3.1.11. **Ørnflaugvågen** – næringsvirksomhet (Ørnli Slip) landbase Mowi, almenningsskai – 1190 m
- 3.1.12. **Flatval kai** – næring – utleievirksomhet – liggekai brønnbåter – 580 m
- 3.1.13. **Gjetøy-Storaursøy** – næringsvirksomhet (feltstasjon, landbase oppdrett, utleievirksomhet – 1480 m

Næringsvirksomhet/turisme/gårdsbruk/kultur

- 3.1.14. **Dragsnes** – næringsvirksomhet (utleievirksomhet) gårdsbruk (sauehold)
- 3.1.15. **Svellingen** – næringsvirksomhet (turisme Håkon Vikaskag)
- 3.1.16. **Stabben** – utleievirksomhet næring (Titran rorbuer) kulturminner (Stabben Fort)
- 3.1.17. **Sula bo og servicesenter** – Næringsvirksomhet (utleie)
- 3.1.18. **Vikasundet** – næringsvirksomhet (Per Wågø AS)
- 3.1.19. **Bua** – næring – utleievirksomhet
- 3.1.20. **Hamarvik S-lag** – næring og boliger

Offentlig virksomhet/anlegg

Oppvekstsentre/barnehager

- 3.1.21. **Nabeita skole** – offentlig
- 3.1.22. **Sistranda skole** – offentlig
- 3.1.23. **Nordskag boligfelt** – oppvekstsenter – offentlig
- 3.1.24. **Dyrøy skole** – offentlig
- 3.1.25. **Mausund skole** – offentlig
- 3.1.26. **Sørburøy** – offentlig – skole
- 3.1.27. **Neset boligfelt** – offentlig – barnehage – to vegstrekninger
- 3.1.28. **Beinskardet** – offentlig og privat – (barnehage, omsorgsboliger, private boliger)

Rådhus/forretninger/offentlige kontorer m.m.

- 3.1.29. **Rådhuset** – 2 vegstrekninger
- 3.1.30. **Sistranda sentrum** – offentlige kontorer og forretningsvirksomhet
- 3.1.31. **Siholmen** – offentlige kontorer – Voksenopplæringa/Flyktningetjenesten
- 3.1.32. **Hamarvika** – driftshall – offentlig bygning

Sykehjem/omsorgsboliger

- 3.1.33. **Frøya sykehjem** – offentlig
- 3.1.34. **Beinskardet omsorgsboliger** – offentlig

Avfallsdeponi

- Kvisten søppelplass** – offentlig – 1180 m

Brannstasjoner

- 3.1.35. Nordskag brannstasjon
- 3.1.36. Sistranda brannstasjon
- 3.1.37. Mausund brannstasjon
- 3.1.38. Sula brannstasjon

Gravplasser/kirkegårder

- 3.1.39. Nordhammarvika gravplass
- 3.1.40. Sletta kirkegård
- 3.1.41. Setervolden gravplass
- 3.1.42. Kveldro gravplass
- 3.1.43. Måøy gravplass
- 3.1.44. Titran kapell
- 3.1.45. Loknes gravplass
- 3.1.46. Håvik gravplass
- 3.1.47. Sula kirkegård

Kaier/broer/molo

- 3.1.48. Sandvik havn – almenningskai
- 3.1.49. Bogøy/Smaløy – bro
- 3.1.50. Bremnes – almenningskai
- 3.1.51. Sula – molo
- 3.1.52. Nettet kai – almenningskai
- 3.1.53. Sætervågen kai – almenningskai og fiskerikai
- 3.1.54. Sistranda kai - fiskerikai
- 3.1.55. Gjetøy bro
- 3.1.56. Storaursøya bro
- 3.1.57. Sula – almenningskai
- 3.1.58. Titran – fiskerikai
- 3.1.59. Sørburøya – almenningskai
- 3.1.60. Gjæsinga – almenningskai
- 3.1.61. Ørnflaugvågen - almenningskai

Friluftsliv

- 3.1.62. Kjervågsund – utsiktspunkt

Pivat barnehage

- 3.1.63. Sistranda gml brannstasjon (privat barnehage – Kystbarnehagen
Kommunen brøyter adkomstveg og parkeringsplass – det kreves refusjon for brøyting av parkeringsplass.

4 Beholde kommunale veger

Kriteriene for hvilke veier som bør forbli kommunale og hvilke veier som bør overføres til privat drift er basert på en nøye vurdering utifra de vilkår som er vurdert opp mot likhetsprinsippet, samfunnsmessige interesser og kommunens økonomi.

Det anses fullstendig upraktisk å tenke seg at veier i sentrumsområder og i tettbebyggelse skal være private veier med bompengoordninger.

Det har opp gjennom årene ikke vært en klar strategi over hvilke veier som skulle være kommunale, her er det nok tilfeldighetene som har spilt inn i uregulerte områder.

I regulerte områder, der kommunen enten er eier eller har tatt initiativ til reguleringen (f.eks boligfelt) har det gjennom reguleringsbestemmelsene vært føringer for at veien skulle være kommunal med tilhørende driftsansvar. Dette er også tilfelle i mange næringsområder enten i kommunal regi eller ved samarbeidsavtaler mellom partene.

Rådmannen er av den formening at kommunen har påtatt seg samfunnsansvaret med å tilrettelegge og etablere bolig- og næringsområder i en bred akse i kommunen, men hvor det ikke vil være like naturlig at det offentlige påtar seg drifts- og vedlikeholdsansvaret etter ferdigstillelse. Sett i perspektiv til likebehandling vil det være slik også for private utbyggere, at etableringskostnader med opparbeidelse er et aspekt, drift- og vedlikeholdskostnader et annet, og som ikke er innberegnet ved kjøp av tomt/arealer.

For å se dette i et annet lys, blir det sammenlignbart ved at å betale inn anleggsbidrag til f.eks strømleverandør, er det ikke dermed sagt at vi slipper å betale strømforbruket.

Ved siste endring i Veglova – [LOV-2018-06-15-38](#) med ikrafttredelse fra 20.07.2018 §54 er det imidlertid bestemt at det på privat vei påhviler eier, bruker eller den som har bruksrett å holde veien i forsvarlig og brukbar stand. I forskrift om slamtømming i Frøya kommune er det satt vilkår for veistandard for denne tjenesteytingen, det forutsettes derfor at vilkårene i § 54 skal ivaretas ved forskriftens bestemmelser om veien er kommunal eller privat.

5. Veier med kun hytteeiere

Ingen av de kommunale veiene har *bare* hytteeiendommer som benytter veien.

6.Oversikt kommunale veger og hvem bor der/antall

Komplett oversikt over alle kommunale veier følger som vedlegg til denne sak, og det vises også til ovenstående oversikt unntatt boliger og fritidsboliger. Det bemerkes at det ved telling av antall boliger kan boligene ha flere boenheter. Dette er ikke kartlagt. Når det gjelder spørsmål om antall personer som bor der, er det ikke adgang til å opplyse dette mtp Lov om personvern.

Veinavn	Bolig	Fritidsbolig	Skoleskyss	Offentlig	Gårdsbruk	Næringsdrivende
Kjærvågsundveien	2	6		1		
Heivein	8	8				
Hakkbuveien	2	1				1
Veita	14	23				
Tiran Kapell	2			1		
Stabbveien	6	19				1
Håvika	0	0				
Titranveien -Kvisten avfallplass	0	0		1		

Bua	6	7				1
Kvistaveien	14	17				
Måsøvalveien	14	7				2
Nordskag skole	11			1		
Tuvneset	4	4				1
Setervolden gravplass	0	0		1		
Bremnesveien	24	11		2		
Sandvikveien	5	7		1		
Kveldro	1	2		1		
Dyrøya boligfelt m/vei til Seashell	14	4				2
Dyrøy skole	16	2		1		
Garnvikveien	7	6				
Sjønhalsen	11	3				1
Dragsnesveien	7	15				1
Vikasundveien	17	11				1
Svellingen	14	1				1
Sletta kirke/Skagan	5	3		1		
Stølan	17	5				
Nasset boligfelt	14			1		
Nasset kai	11	2		1		3
Stølan på Uttian	18	10				1
Steinfjærveien	20	9				1
Siholmen	1			1		4
Rabben boligfelt I og II	51					
Nordhammervik gravplass	0	0		1		
Sykehjemsveien	5	0		1		
Nordhammarveien	45	3				
Doktorbakkan	13	3				
Gulldokkveien	24	4				
Hammarvikringen	34	6				3
Samvirkeveien	26	0				1
Hamarvikbakkan	16	0				
Nabeitveien	6	8		1		4
Flatøyvien	30	7				1
Flatvalveien	33	5	X			3
Loknesveien	4	9		1		
"Sula sykestue" Tøftistuveien	1	6				1
Skuthauveien	12	10				
Sula-Moloveien	0	0		1		
Gjetøy/Storaursøya	3	12		1		3
Aursøya	33	21				3
Synnvikveien	10	2		1		

Måøyveien	2	1				
Varden	5	0		1		
Gjæsingan	3	37				
Sørburøy	15	18		1		2
Innersian	0	0		2		
Ørndalsveien	1			1		
Øverveien	35	1				
Mellomveien med internatbakkan	48	0		1		2
Rådhusgata	0	0		1		
Beinskardet (alle veier)	46	0		3		
Fillingsnesveien	13	58			1	
Åkervikhauan	14	0				
Nordskag industriområde	1	3				2

7. Har et vedtak tilbakevirkene kraft?

Rådmannen er litt usikker i hva som er tanken bak dette spørsmålet, men en eventuell nedklassifisering av kommunal veg har ikke tilbakevirkende kraft mtp økonomiske forhold.

8. Hva f.eks med Hjemmetjenesten

P.t. har hjemmetjenesten brukere på 24 av 63 kommunale veier. Det vil variere hvilke veier som beferdes utifra tjenestebehov til den enkelte innbygger.

9. Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd

Frøya kommune har ingen ordning med driftstilskudd til private veier. Kommunen hadde en slik tilskuddsordning for mange år siden, men ordningen opphørte for mange år tilbake. Dette innebærer at private veier ikke gis tilskudd til drift og vedlikehold og brukerne av disse veiene bærer utgiftene fullt ut. Ut fra likebehandlingsprinsippet bør derfor kommunale veier som evt privatiseres som hovedregel følge samme prinsipp.

Dersom det vurderes en kommunal tilskuddsordning bør den være generell, dvs i utgangspunktet omfatte alle private veier. En eventuell innføring av en slik ordning vil dog medføre både administrative og reelle utgifter til tilskudd, og vil dermed undergrave de økonomiske utfordringer kommunen har med midler til vegvedlikehold.

10. Mest mulig rettferdighet skal gjelde – likhetsprinsippet – hvordan få til dette best mulig

Relevante kriterier ved vurdering av privatisering av kommunale veger:

Hvilke relevante vurderingskriterier er det som går igjen i flere kommuners forslag til privatisering av kommunale veger? Det er tale om en politisk vurdering, men kommunene ønsker å oppnå likebehandling med hensyn til hvilke kommunale veger som skal privatiseres.

Følgende vurderingskriterier er mest relevante:

- Omfanget av fast bosetting. Det er i hovedsak veger utenfor tettbebygde strøk som vurderes privatisert.
- Om vegen betjener næringsvirksomhet eller kommunale bygg og anlegg. Dersom det er slike interesser knyttet til vegen, vil forslag om privatisering sjelden fremmes. Hvis vegen uansett blir privatisert, må kommunen dekke sin vedlikeholdsandel på lik linje med andre brukere av vegen.
- Om vegen i reguleringsplan er regulert som offentlig. Dette trekker i retning av å ikke privatisere, da det må foretas endringer i reguleringsplanen og en må gå frem etter samme prosedyre som når ny reguleringsplan skal utformes. Veg i reguleringsplan som ikke er regulert som kjøreveg kan derimot privatiseres.
- Har kommunen planer om å utvide reguleringsplaner eller benytte eksisterende adkomst fra ett boområde til et nytt byggefelt (gjennomgangsvei)
- Om det er knyttet allmenntilgjengelige områder til vegen, f.eks dersom det er tale om adkomstvegen går til et friluftsområde.
- Sosiale kriterier, f.eks kommunale tjenester som skolebuss eller hjemmesykepleie, kan tale for at vegen ikke bør privatiseres.
- Vegen har lite trafikk
- Ligger utenfor tettbebygde strøk
- Betjener få eiendommer
- Ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomkjøring
- Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere
- Kommunens behov for etablering av ny infrastruktur (fiberkabel, bredbånd, fjernvarmenett osv.)

Historikk

Offentlig veg har i århundrer vært et samfunnsanliggende da den første vegloven ble stadfestet allerede den 28.juli 1824 som bakgrunn for bygging av offentlig veg som kun var framkommelig til fots eller på hesteryggen og reglene gjaldt hovedsakelig plikt til vedlikehold av disse. Etter hvert utviklet det seg en mer organisert bygging av veger til bruk for kjøretøy. Senere ble vegloven endret i takt med samfunnsutviklingen ...1851, 1912 og gjeldende lov av 21.06.1963, sist endret 15.06.18 med virkning fra 20-07-2018.

Formålet med vegloven er å trygge planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger, slik at trafikken på de kan fungere slik at trafikanter og samfunnet til enhver tid er tjent med vegen. Det er en overordnet målsetting for vegstyresmaktene å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til naboer, godt miljø og andre samfunnsinteresser.

Myndighetsutøvelse:

Veglovens § 7 tredje ledd jfr § 8 annet ledd gir kommunen adgang til å fatte vedtak om privatisering av kommunale veger.

Ordlyden i veglova § 7 tredje ledd gir ingen føringer for hva som skal legges til grunn for et vedtak om å privatisere kommunal veg, det blir derfor opp til kommunens skjønn å vurdere hva som er mest hensiktsmessig.

Det er heller ikke krav om opprusting av kommunal veg før den kan privatiseres.

Vegens status - rettsvirkninger:

Hvorvidt en veg er offentlig eller privat, gir anvisning på rettsvirkninger av ulik art. Et viktig kjennetegn ved offentlige veier er allmennhetens rett til adkomst og bruk. I tillegg vil det i henhold til veglova § 29 automatisk oppstå byggegrensebestemmelser som snevrer inn naboens råderett over egen grunn langs offentlig vei. En privat vei er derimot ikke underlagt slike bestemmelser og veieieren har i utgangspunktet alltid rett til å stenge en privat veg for allmenn ferdsel. Det må imidlertid gjøres unntak for de som har ervervet en *rett til ferdsel* på den private vegen samt friluftsløven § 3a som bestemmer at dersom vegen fører til utmark kan ikke eier stenge vegen for *umotorisert* ferdsel.

Hvis kommunen ønsker innflytelse på driften av en privat veg, må kommunen ha et *rettsgrunnlag*. Gjennom å yte økonomisk tilskudd, kan kommunen sette vilkår for bruken av private veger. Et slikt vilkår kan være at vegen skal holdes åpen for allmenn ferdsel. Et annet vilkår kan være at vegen holdes stengt for ferdsel som ikke angår bestemte formål. Et tredje vilkår kan være at det i en avtale mellom kommunen og vegens brukere avtales at det ikke skal innkreves bompenger. Disse vilkårene fordrer imidlertid at kommunen gir økonomisk tilskudd til drift og vedlikehold av den private vegen.

Hvis kommunen nedklassifiserer offentlig vei til privat vei, har kommunen ingen rett til å kreve at veien skal være åpen for alminnelig ferdsel. Det er således opp til veieier/bruker å bestemme hvorvidt veien skal være åpen for allmenn ferdsel, forutsatt at det ikke foreligger avtale som tilsier at veien skal være åpen for allmenn ferdsel. Så lenge veien er *klassifisert* som privat vei, har ikke kommunen myndighet til å sette krav til hvordan veien skal driftes og vedlikeholdes.

Hvis kommunen *oppretholder eiendomsretten* til veigrunnen for veier som privatiseres, gis kommunen en stor innflytelse over forhold knyttet til veiene og hvem som skal gis adgang til å bruke disse. Av den grunn bør kommunen opprettholde hjemmelen til grunnen til veien som evt nedklassifiseres. Kommunen har således mulighet til fastsettelse av vilkår om f.eks at veier som nedlegges skal være åpen for allmenn ferdsel.

Skilting på privat vei

Bakgrunnen for at man setter opp skilt på et privat område, er at det oppstår problemer med å få publikum til å respektere lover og regler som gjelder for et tilsvarende offentlig område. Typiske eksempler er ulovlig parkering på gårdsplasser/boområder, unødvendig kjøring på privat vei, parkering foran utkjørsler/garasjer, unødvendig kjøring i og parkering i borettslag osv. På offentlige områder blir dette regulert ved oppsetting av skilt som det er fattet vedtak for, og som derfor kan håndheves. For at håndheving av tilsvarende skilt på private områder må skiltene ordlyd/symboler være juridisk korrekte og holdbare.

For de skiltgrupper som vil være mest aktuelle for private områder er det Politiet som er den avgjørende skiltmyndighet. Selv om man eier eiendom, kan man ikke uten videre sette opp skilt man selv ønsker. Offentlige skilt vil ikke bli tillatt satt opp på private områder, med mindre det er fattet vedtak av skiltmyndighetene. Dette betyr at Politiet kan bestemme at et privat område skal skiltes og betraktes som et offentlig område. Dette kan gjelde borettslag, parkeringsplasser, osv.

Med bakgrunn i forannevnte må dermed alle skilt på veier som blir nedklassifisert til privat vei søkes godkjent av Politiet hvis kommunen fortsatt ser behov for samme eller annen type skilting.

Avtale om kommunalt vedlikehold

Har kommunen forpliktet seg til fremtidig vedlikehold av private veier? I såfall, vil det være et spørsmål om hvor omfattende en slik vedlikeholdsforpliktelse faktisk kan være.

Det er ikke kjennskap til, eller fremlagt noen dokumentasjon som viser at kommunen har forpliktet seg til fremtidig vedlikehold. På den annen side kan det være nødvendig å kvalitetssikre dette ved dokumentinnsyn på alle berørte eiendommer og den aktuelle vei. Dette er en komplisert og svært krevende oppgave både ressursmessig og økonomisk idet skylddelinger, matrikelbrev etc må

gjennomgå. Hvis slike rettigheter/avtaler ikke er til stede, innebærer dette at kommunen står fritt til å nedlegge veien og omklassifisere den til privat vei.

Vedlikeholdsplikt for private veger og kommunen som vegbruker

Veglova § 54 første ledd første punktum bestemmer at når en privat vei blir brukt som felles adkomst for flere eiendommer «*pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukbar stand*».

Bestemmelsen fastslår en felles vedlikeholdsplikt for privat vei som er gjenstand for felles bruk. I tillegg til grunneiere og de med formell rettslig bruksrett, vil også andre som utøver en faktisk tålt bruk være vedlikeholdspliktige. Dersom kommunen skal bruke en privat vei, må kommunen – på lik linje med andre brukere dekke sin vedlikeholdsplikt. Tolket en denne bestemmelsen statisk forstås kommunens andel av vedlikeholdsplikt at kommunen faktisk bruker veien som adkomst for kommunale anlegg (f.eks pumpestasjon, høgdebasseng, kommunal badeplass osv) lovpålagt tjeneste som skoleskyss. Hva gjelder den offentlige bruk av veien for tjenesteyting som avfallshåndtering, slamtjeneste, hjemmesykepleie m.m. anses ikke disse tjenestene å falle inn under kommunens vedlikeholdsandel/ansvar på privat vei.

11. Er det mulig å søke refusjon fra oppsittere for vegvedlikehold

Nei, kommunen har ikke adgang til å kreve avgift eller refusjon for veivedlikehold på kommunal vei, jfr Veglovens bestemmelser .

12.Veier ut til grender beholdes, definisjon av «Hva er en grend»

Definisjon grend – En grend eller et grendesamfunn er en samling med gårder, hus eller hytter. Grend betegner en gruppe av gårder som ligger mer eller mindre samlet og er skilt fra andre grupper med utmark, skog eller lignende. Grend er en mindre enhet enn en bygd, som således kan inneholde en eller flere grender. Grendene langs kysten kalles gjerne fiskevær. Den klassiske grenden består av ganske få hus, som oftest er bygd med en viss geografisk nærhet til hverandre.

Definisjon bygd - Ei bygd er gjerne et spredtbebygget område med en viss geografisk utstrekning, der bondegårdsbebyggelse ofte har vært selve grunnlaget for samfunnet. Bygd brukes særlig om den tettest bebygde, sentrale del av et landområde med gårder som utgjør en naturlig helhet og som er omgitt av *ubygder*, til forskjell fra *utkant* med mer spredt bebyggelse. Bygdene har tradisjonelt bestått av gårdsbruk og spredt bebyggelse i et kulturlandskap som har vært preget av innmark, utmark, jordbruk, husdyrhold, fangst og fiske. Bygder er gjerne større og mer løslig sammensatte enheter enn grender, fordi man også regner med områder uten bebyggelse i bygdene. Ei bygd kan således bestå av et eller flere grendesamfunn.

Definisjon tettsted Et tettsted er et tettbebygget område, et byområde, en by, et bebyggelses-tyngdepunkt, for eks. et industristed, fiskevær, bygdesentrum eller

kommunikasjonsknutepunkt. Eller, et tettbebygd sted defineres som et sammenhengende bebygd område, uavhengig av administrative grenser. Tettstedets yttergrenser flyttes stadig (dynamisk) etter hvert som tettstedet utvides med bebyggelse. I norsk dagligtale er tettsted et begrep for et bymessig område som ikke er stort nok eller viktig nok til å være by. Det typiske tettstedet i bygde-Norge består av butikker og andre service-bedrifter, samt boliger og kanskje hotell og industribygg. Tettstedet kan være kommunesenter med kommunale institusjoner som aldershjem, helsesenter og herredshus. I større tettsteder finner man også statlige institusjoner som sykehus, politi og domstoler. Et større tettsted med et sentralt forretningsstrøk vil vanligvis kalles en by.

Tettstedets sentrumsområder

Innenfor et tettsted opererer SSB med begrepene *sentrumskjerne* og *sentrumssone*. En *sentrumssone* er i denne sammenhengen definert som et område satt sammen av en eller flere sentrumskjerner og en sone på 100 meter rundt. En *sentrumskjerne* er definert som et område med mer enn tre ulike hovedgrupper med sentrumsfunksjoner. I tillegg til detaljvarehandel må offentlig administrasjon eller helse- og sosialtjenester eller andre sosiale formål.

Hvorvidt kommunen skal fortsette å ha kommunalt vedlikehold på grendeveger er et politisk spørsmål og hvilke kriterier som velges å legges til grunn ved en eventuell nedklassifisering til privat vei eller overføring av drifts- og vedlikeholdsansvar.

13.Samkjøre vedlikehold med flere aktører i områdene (Eks. TrønderEnergi, kommune, private eiere

Rådmannen anser det som en utfordrende oppgave hvis kommunen skal påta seg ansvar med samkjøring for vedlikehold og drift overfor andre bedrifter og private veieiere. Dette vil i praksis bety at kommunen påtar seg ansvaret for at drift og vedlikehold utøves og deretter må bruke mye ressurser på refusjonsberegninger overfor forannevnte aktører.

Det er ikke uvanlig at bedrifter og private veieiere inngår brøyteavtaler med de eksterne firma som kommunen har avtale med på tjenesteytingen.

Et annet moment som bør drøftes i sakens anledning, er om kommunen bør reforhandle avtaler med næringslivet. Kommunen drifter og vedlikeholder mange veier til næringslivet og hvor kommunen selv ikke har noe anlegg eller andre interesser på den aktuelle vei.

Her bør brukere og oppsittere av veien selv dekke hele eller deler av kostnadene knyttet til drift og vedlikehold.

Alternativ vegdrift i forhold til privat veilag

I de fleste kommuner hvor kommunal vei har blitt privatisert har det blitt dannet veilag men i Alvdal kommune er det etablert en annen driftsform ved å etablere et eget foretak.

Alvdal kommune: (Alternativ veidrift framfor etablering av veilag på hver rode)

Alvdal Vei er sannsynligvis den første overbygning over private veier som er foretatt i landet. Alvdal kommunestyre vedtok i 2004 å omklassifisere totalt 52 km kommunal vei. 19 veier ble omklassifisert til privat vei og delt inn i 12 veilag. Etter ønske både fra kommunen og oppsitterne ble Alvdal Vei dannet.(eget foretak som organiserer drift og vedlikehold på disse private veiene)

Formålet for Alvdal vei er å organisere og forvalte innkreving av avgifter og kommunalt tilskudd. Alvdal Vei skal være ansvarlig for innkreving av vederlag for bruk av veiene, påse at de enkelte veilag vedlikeholder veiene og at det blir utført nødvendige kontroller for bruken av veiene.

Av de 12 veilagene som ble delt inn i 2004, er 11 medlem hos Alvdal vei. Etter søknad kan også andre veier bli tatt opp som medlem.

Alvdal vei har opprettet styre og vedtekter og styret består av 5 medlemmer, hvorav et medlem er fra Alvdal kommune.

Alvdal vei fordeler midler til veilagene som sørger for opprusting og vedlikehold av veiene. Utbetalingen skjer etter antall meter vei og ved større utbedringer. Kapitalen kommer fra innkrevde avgifter og kommunalt tilskudd. Alvdal kommune bidrar årlig med 200 000 tusen kroner (2010) til Alvdal vei.

I første omgang ble det besluttet at alle fastboende og hytteeiere som bruker veiene skal betale avgift til veilaget og etter høringer blant veilagene ble det oppnådd enighet om betalingsformer.

Erfaringene fra Alvdal vei er at de har hatt en god prosess både med kommunen og veilagene som er medlemmer. Tilslutningen blant bygdefolket om medlemskap ligger på 85% av de som fikk tilsendt giroer (alle innbyggere (enkelpersoner)) over 18 år og alle hytteeiere). Påstanden er at veivedlikeholdet er blitt mye bedre etter at veiene ble privatisert.

Brøyting

Ved konkurranseutsatt rammeavtale for perioden 2019-2024 mottok kommunen ett tilbud fra hver rode. Det erfares at færre og færre viser interesse for brøyteavtaler med kommunen. Mulig årsak til dette er at brøyterne har beredskap 6 mndr pr sesong og hvor det også kreves store investeringer på maskinelt utstyr for oppgaveløsningen. Beredskapsgodtgjørelse har en økning på 180.600 pr år og timepriser har en samlet økning på 2.450,- pr time. Dette utgjør til sammen en økning på brøytebudsjettet med kr 509.805,50.

Med bakgrunn i den høye økningen for vintervedlikehold kapitalmessig ble det før kontrahering av brøyteavtale med entreprenører, beregnet om oppgaven kunne utføres til en lavere pris i egen regi. Dette viste seg å bli dyrere idet vi da har måttet ansatt mere personell for å forestå oppgaven, idet våre 3 medarbeidere på anleggssiden allerede er i en vaktordning med brøyting og strøing på kommunale veier i sentrum og andre offentlige uteanlegg i kommunen. I tillegg server disse mannskapene begravelser både på Fast-Frøya og i øyrekka.

Kommunen har et stort etterslep på vedlikehold av kommunale veier, og de årlige bevilgninger til drifting blir for knappe. Etterslepet øker dermed år for år og veistandarden på mange kommunale veier har ikke ønskelig kvalitet sett fra et brukerperspektiv.

Innenfor denne rammen skal det grøftes, vedlikeholdes og skiftes ut stikkrenner, siktrydding, overvannshåndtering, tømning sandfangkummer, gatefeiling, grusing, høvling, skraping av vei, brøyting og strøing, setting og opptak av brøytestikker, oppmerking, vedlikehold og drift gateløys osv.

Vurdering/Konklusjon:

Eiendomsrett til veggrunnen

Definisjonen på en offentlig vei er at veien er åpen for allmenn ferdsel og blir holdt vedlike av det offentlige. Hvem som eier veggrunnen er ikke avgjørende.

Ved nedklassifisering av kommunal vei til private er det nødvendig å kartlegge hvem som har eiendomsrett til veien. Erfaringene viser at mange «kommunale» veier opprinnelig har vært i privat eie. Det vil ofte være en fordel for oppsitterne å få til en løsning med kommunen om å overta eiendomsretten til veien, og deretter danne et veilag hvor alle deltagere har sine plikter.

Naturskadeerstatning er et poeng i denne sammenheng. Hvis veien blir tatt av skred eller flom, så finnes det store muligheter for å få statlig erstatning til private veier. Samme erstatning er ingen selvfølge hvis veien er offentlig eid. Dette kan være et argument for at en privatisert vei også bør eies av veibruker og ikke av det offentlige. Kommunen bør på den annen side foreta en overordnet vurdering med tanke på det offentliges samfunnsmessige ansvar generelt sett.

Der kommunen ønsker å nedklassifisere kommunal vei til privat vei og fortsatt ønsker å ha en viss kontroll med vegen, bør kommunal vei hvor kommunen selv er grunneier og/eller er bruker av veien inngå særavtale eller betale tilskudd til veglaget.

Det må kartlegges om vegen er utskilt som egen matrikkelenhet i eiendomsbasen hos kommunen. Ved innføring av ny Matrikkellov hadde kommunene adgang til å matrikkelføre veggrunn som sin egen, med overgangsordninger som gjaldt ut 2012. Det opplyses at denne matrikkuleringen delvis er utført i Frøya kommune.

Det må vurderes om veien må ommatrikuleres til privat eie, eller om kommunen fortsatt skal stå som eier og overføre drift og vedlikehold til private som i denne sammenheng oppfattes som veiholder. Hvis vei i regulerte områder som har betegnelse offentlig vei (offentlig trafikkområde) skal overføres til private, må reguleringsendring (formålsendring) gjennomføres.

Veglys

På de vegstrekninger hvor kommunen har etablert veglys langs offentlig vei og som evt blir overført til private, vil det også være naturlig at eierskap og driftsansvar for veilysene overføres til den aktuelle vei.

Som tidligere nevnt ovenfor kommunal vei til offentlige bygninger, så som; skole, barnehage, omsorgsboliger, sykehjem osv må ha status kommunal vei. På de veier hvor slik bygningsmasse ligger på deler av veien og ikke er i enden av veien, bør resterende veistrekning overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar. Videre må veier fram til offentlige kaier og kaianlegg fortsatt være kommunal vei. Dette med bakgrunn i almenne brukerinteresser. På veier der kommunen har høgdebasseng, renseanlegg m.m. som i hovedsak betjener øvrig bebyggelse, bør drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres private og hvor kommunen betaler sin andel til veilag.

Videre vil Rådmannen presisere det offentliges ansvar med tilrettelegging med adkomst for forflytningshemmede, noe som også tilsier behov for at veier til offentligrettede bygg og anlegg skal være kommunal vei. Tilsvarende bør veier som utgjør viktige forbindelseslinjer til annet offentlig

vegssystem med regional tilknytning (gjennomgangsveier) være en del av det kommunale veinettet med kommunalt drifts- og vedlikeholdsansvar.

For å skille forskjellene i Veglovens § 7 og § 8 kan det oppsummeres som følgende:

Et vedtak om nedlegging av kommunal i § 7 medfører at kommunen nedlegger kommunal vei (offentlig vei) og overfører vedlikehold- og driftsansvar samt overføring av eierskap, dvs ommatrikkulering. Dette betyr at kommunen ikke vil ha noen rettighet til å f.eks godkjenne avkjørsel fra kommunal vei. Hvis et vedtak fattes på dette grunnlag bør det i hvert enkelt tilfelle undersøkes hvordan eierforholdene til veien er. Her kan det være mange løsninger og som tidligere nevnt er det veieier som beholder en viss disposisjonsrett over veien og viser det seg at kommunen ikke har eierskapet til en tidligere kommunal vei kan en få visse utfordringer. Det kan for eksemel vises til pbl § 27-4 om at eiendommen må være sikret adkomst til vei som er åpen for allmenn ferdsel. Når det gjelder privatisering av veg i regulerte boligfelt kan vedlikeholdsansvaret overføres, men en må være sikker på at alle har tilstrekkelig adkomst. Reguleringssituasjonen vil nok kunne være forskjellig, noen veier er kanskje regulert til offentlig vei, mens andre er regulert for eksempel til felles vei.

Veglovens § 8 andre ledd medfører at drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres til private og hvor kommunen fortsatt vil ha en viss disposisjonsrett over vegbruken. Det er naturlig å se det slik at veieier bl.a. kan avgjøre hvem som skal ha eller få rett til å bruke vegen.

Blir vedlikeholdet og driftsansvaret overført til private, vil kommunen kunne bli ansvarlig for fortsatt en andel av vedlikeholdet dersom de er eier eller bruker av eiendommer knyttet til den aktuelle veien og bli en aktør i veilaget. Veilaget vil få den råderetten som de blir tillagt av grunneiere til veien gjennom lagets vedtekter og for øvrig Veglovens § 55. Dersom kommunen er eier av veggrunn kan det være fornuftig at det utarbeides standard vedtekter som kan brukes i den forbindelse. Det vil være viktig at veien fortsatt skal være åpen for allmenn ferdsel, jfr pbl § 27-4.

Med bakgrunn i forannevnte anbefaler Rådmannen av hvis kommunestyret velger å overføre drifts- og vedlikeholdsansvaret på kommunal vei til private, bør kommunen fatte vedtak i medhold av Veglovens § 8, andre ledd.

I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med 52% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt.

Med bakgrunn i drøftinger i saken, vurderinger om likebehandling og prinsippet bak samfunnsmessige interesser foreslår Rådmannen at følgende veier vurderes overført til privat drift og vedlikeholdsansvar:

VEGER SOM BØR VURDERES OVERFØRT TIL PRIVAT DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSANSVAR

Veg nr	Vegnavn	Ant meter	Grus/Asfalt	Innleid brøyting	Brøyting egen regi	Merknad	Kart nr
1	Kjervågsundveien- fra avkjøring kirkegård og ut til endeevei	2263	Grus	x		Tursti på ende av veg	1
2	Heiveien	70	Asfalt	x			1
3	Hakkbuveien	150	Asfalt	x			1
4	Veita	330	Asfalt	x			1
5	Bua	3600	Grus	x		Turistnæring	2

6	Kvistaveien	2130	Asfalt 1000m Grus 1130	x			2
7	Måsøvalveien	830	Asfalt	x		Næring (Måsøval)	3
8	Nordskaget – fra park.plass skole og til endevei	116	Grus	x			3
9	Tuvneset	630	Grusveg	x		Tidl 895 m 335 m veg solgt til Salmar	9
10	Dyrøy boligfelt	208	Asfalt	x		Komm. slamavskiller	14
11	Garnvikveien	720	Grusveg	x			12
12	Sjønhsalen	380	Asfalt	x		Tilførselsveg til turisme (Dragsnesv.)	12
13	Dragsnesveien	1656	Grusveg	x		Turistnæring	12
14	Vikasundveien	1106	Asfalt	x			11
15	Stølan	686	Asfalt til gml skole Grus til boligfelt	x		Komm.boligfelt	11
16	Neset boligfelt – fra barnehage til endevei	200	Asfalt	x		Komm. boligfelt	10
17	Stølan på Uttian	420	Asfalt	x		Privat boligfelt	9
18	Steinfjærveien	305	Asfalt	x		Privat boligfelt	9
19	Rabben boligfelt del I og II	1272	Asfalt		x	Trygdeboliger	8
20	Bekkaelvveien	35	Asfalt		x	Privat bolig	8
21	Rabbafeltet	25	Grus		x	Komm. Utleiebolig	8
22	Rabbafeltet	150	Grus		x	Privat bolig	8
23	Nordhammarveien	900	Asfalt		x	Trygdeboliger	7
24	Rabbastien	150	Grus		x	Veg til Havheim eldreboliger	8
25	Doktorbakkan	578	Grus		x		7
26	Gulldokkeveien	710	Asfalt		x	Hammervolden boligfelt	7
27	Hammarvikringen	434	Asfalt		x	Vei til industri	7
28	Samvirkeveien	587	Asfalt		x	Næring (coop)	7
29	Hamarvikbakkan	343	Asfalt		x	Komm. boligfelt	7
30	Flatøyveien	950	Asfalt		x	Næring	6
31	Flatvalveien	580	Asfalt		x	Næring	6
32	Tøftistuveien	220	Asfalt	x		Sula	17
33	Skuthauveien	170	Asfalt	x		Sula	17
34	Varden	310	Asfalt	x		Mausund boligfelt	17
35	Gjæsinga	750	Grus	x			18
36	Sørburøy – fra skole til endevei	699	Grus	x			18
37	Fillingsnesveien	4300	Grus	x			4
38	Åkervikhauan	600	Asfalt	x		Dyrvik –komm.b.felt	10
39	Nordskagveien	900	Asfalt	x		Industriområde	3
40	Gjetøy	710	Asfalt	x			17
41	Myran	390	Asfalt		x	Samleveg	8

42	Nordhammarvika ind.område	544	Asfalt		x	Brøytes fram til port Aqualine (Scales)	19
43	Utfrøyveien	500	Asfalt	x		Vei til Nutrimar	3

VEIER SOM TILRÅS Å FORTSATT HA KOMMUNAL DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Veg nr	Vegnavn	Ant meter	Grus/Asfalt	Innleid brøyting	Brøyting egen regi	Merknad	Kart nr
1	Titran kapell		Grus	x		Lovpålagt	1
2	Stabbveien	1250	Asfalt	x		Kulturminne – almenne interesser	1
3	Håvika	160	Grus	x		Gravplass – lovpålagt	1
4	Titranveien – Kvisten avf.plass	1180	Grus	x		Kommunalt anlegg med driftsansvar	2
5	Nordskag skole	280	Asfalt	x		Offentlig bygning	3
6	Setervolden	350	Grus	x		Gravplass – lovpålagt	
7	Bremnesveien	2952	Asfalt – 2452 Grus 500	x		Kai–allmenn interesse	16
8	Sandvikveien	580	Grus	x		Kai-allmenn interesse	16
9	Kveldro	640	Grus	x		Gravplass-lovpålagt	13
10	Dyrøy skole	270	Asfalt	x		Offentlig bygning	14
11	Sletta kirke	130	Grus	x		Kirke-lovpålagt	11
12	Neset boligfelt	240	Asfalt	x		Barnehage-off.bygning	10
13	Neset kai	303	Asfalt	x		Kai-allmenn interesse	10
14	Havneveien	250	Grus		x	Veg til fiskerihavn og liggekai	8
15	Nordhammar gravplass	161	Asfalteres	x		Gravplass-lovplagt	14
16	Sykehjemsveien	434	Asfalt		x	Offentlig bygning	7
17	Nabeitveien	180	Asfalt		x	Off. bygning (Hamos, driftshall m.m.)	7
18	Loknesveien	1293	Grus	x		Kirkegård-lovpålagt	
19	Sula-Moloveien	40	Asfalt	x		Off.anlegg	17
20	Aursøya	770	Asfalt	x		Feltstasjon – almenne interesser – næring (Den Muntre Matros)	17
21	Synnvikveien Mausund	400	Asfalt/Grus	x		Kirkegård-lovpålagt – vannverksanlegg	17
22	Måøyveien	40	Asfalt	x		Offentlig bygning – Mausund skole	17
23	Sørburøy skole	851	Asfalt	x		Offentlig bygning	18
24	Innersian Fra Fv til idr.hall	130	Asfalt		x	Frøyahallen – offentlig bygning	8
25	Ørndalsveien	410	Grus/asfalt		x	Høgdebasseng og Steinaldersti	8
26	Øverveien	440	Asfalt		x	Offentlige bygninger-Øvergården	8
27	Mellomveien med internatbakkan	690	Asfalt		x	Samleveg med gjennomgående trafikk	8

						–sentrumsnær	
28	Rådhusgata	205	Asfalt		x	Offentlige bygg – Rådhus/Skoler/sv.hall m.m.	8
29	Beinskardet Myran	400	Asfalt		x	Gjennomgangsvei/samlevei	8
30	Beinskardet	280	Asfalt		x	Samleveg – gangvei til internatbakkan	8
31	Sætervågen kai	150 m2	Betong	x		Fiskerikai-almenne interesser	14
32	Sistranda havn	325	Betong	x		Fiskerikai-almenne interesser	8
33	Sistranda skole	1915 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
34	Frøya ungd.skole	1200 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
35	Svømmehall	900 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
36	Rådhuset	3500 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
37	Frøyahallen	2000 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
38	Nordskag oppv.s.	1000 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	3
39	Nabeita oppv.s.	3500 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	6
40	Dyrøy skole	800 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	14
41	Neset barnehage	1200 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	10
42	Mausund skole	400 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	17
43	Sørburøy skole	200 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	18
44	Nordskag brannstasjon	40 m2	Grus	x		Uteområde-parkering	3
45	Sistranda brannstasjon	1000 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering Off. virksomhet	8
46	Sætervågen	400 m2	Betong	x		Almenningskai – almenne interesser	14
47	Sørstyrøy Ørnflaugvågen	250 m2	Betong	x		Almenningskai – almenne interesser	15
48	Gangveg Hamarvik	357	Asfalt 307 Grus 50		x	Trafikksikkerhet	7
49	Mausund brannstasjon	10	Grus	x		Uteområde-parkering Off. virksomhet	17
50	Sula brannstasjon	10	Grus	x		Uteområde-parkering Off. virksomhet	17
51	Gangveg Rådhuset	230	Asfalt	x		Trafikksikkerhet	8
52	Vasskaiveien	254	Asfalt	x		Fiskerikai	1
53	Kjerkdalsvatnet renseanlegg	300	Grus	x		Kommunalt renseanlegg	16

Hovedplan for vei

Hovedplan for vei av 2009 er ikke vedtatt politisk og Rådmannen ønsker å få fullmakt til å leie inn faglig bistand ved revidering og utarbeidelse av denne- idet arbeidet er såpass omfattende at det synes vanskelig å få løst oppgaven i egen regi. Det foreslås derfor at dette tas med i budsjett for 2021.

Hovedplan for vei revideres uavhengig av hvilke valg kommunestyret fatter med tanke på evt overføring av kommunale veier til private. Denne vil være et godt styringsdokument med tanke på vedlikeholdsbehov, vedlikeholdskvalitet og økonomiplanlegging.

Informasjonsformidling

Saken med vurdering om privatisering av kommunale veger har ikke vært ute på høring blant innbyggerne, men saken har vært omtalt i media (lokalavisa Hitra-Frøya) og kommunen har mottatt en rekke innspill fra ulike aktører og innbyggere i kommunen ved tidligere behandlinger av saken. Idet saken er av stor samfunnsinteresse og inngripen i den enkeltes økonomi vil Rådmannen foreslå at saken legges ut til høring før endelig vedtak fattes i kommunestyret. Det er videre av interesse å få fremskaffet evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.

Kan vedtaket påklages?

Evt vedtak som fattes forutsetter at forslag om nedleggelse av kommunale veier til private veier legges ut til offentlig høring, før evt endelig vedtak om nedleggelse gjøres.

Vedtak om nedleggelse av kommunal vei til privat vei gjøres i medhold av Veglovens bestemmelser. I følge Vegloven er det ikke klageadgang på vedtak som gjøres om nedleggelse av kommunale veier. Kommunen kan dog legge høringsuttalelser til grunn for endelig vedtak.

Ikrafttredelse av vedtaket

Gjelder fra det tidspunkt vedtaket treffes.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel;

- ✓ Arbeide for medvirkning fra alle grupper i befolkningen.

Økonomiske konsekvenser:

De kapitalbehov som er beregnet for opprusting og vedlikehold av kommunale veier vil være urealistisk med tanke på kommunens økonomiske situasjon. Mengde vei bør derfor reduseres og de minst samfunnskritiske veiene bør privatiseres.

I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med over 50% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt. I denne beregningen er det tatt med vintervedlikehold i form av avtaler med eksterne entreprenører så som beredskapskostnader, brøyting og strøing, innleie av feiing samt kostnader med grusing etc., lønn egne ansatte, strømkostnader gatelys.

Kommunen bruker gjennomsnittlig 2,3 mill pr år i drift og vedlikehold av kommunale veger. Ved å overføre drifts- og vedlikeholdsansvar jfr sakens innstilling antas det en besparelse på ca. 1 million pr år.

FRØYA KOMMUNE

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2020	19/2865	12/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Øyvør Helstad	K01 & 13	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
12/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020

HØRING - FORSLAG TIL ENDRINGER I MOTORFERDSELLOVEN OG FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKJØRETØY I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG

Forslag til vedtak:

Frøya kommune har følgende merknader til endringsforslagene i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag:

Frøya kommune anbefaler at det opprettholdes en restriktiv holdning til motorferdsel i utmark.

Ved vurdering etter motorferdselloven § 6 om tillatelse av bruk av båter med elektrisk motor på innsjøer under 2 kvadratkilometer bør det i tillegg til naturverdier og spesielt fugleliv, også legges vekt på om tillatelsen genererer økt ferdsel som kan ha negative effekter for friluftslivet.

Vedlegg:

Oversendelsesbrev
Høringsnotat

Saksopplysninger:

Klima- og miljødepartementet her sendt på høring forslag til en rekke endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag:

- Departementet foreslår å endre bestemmelsen om prøveordningen med catskiing slik at lettere beltekjøretøyer (som snøscooter og ATV med belter) også kan anvendes.
- Departementet foreslår også å gi kommunene myndighet til å tillate ferdsel med båt med elmotor på vann som er mindre enn 2 kvadratkilometer.
- Videre inneholder forslaget endringer i myndigheten til å gi tillatelser og dispensasjoner til motorferdsel, utvidelse av oppsynsmyndighetens adgang til å kontrollere og ilegge overtredelsesgebyr, innføring av plikt for kommunene til å rapportere inn vedtak om snøscooterløyper til en nasjonal database, samt enkelte andre mindre endringer.

Høringsfrist er 4. mars 2020.

Vurdering:

Den mest aktuelle endringen for Frøya kommune er at kommunene kan tillate båter med elmotorer på vann under 2 kvadratkilometer. Selv om denne lovendringen blir vedtatt, er det ikke påkrevd for Frøya kommune å innføre en slik forskrift, eller å behandle søknader positivt.

Frøya kommune har mange små vann, og alle vann er under 2 kvadratkilometer. Motorferdsel på vannene i Frøya kommune er i dag ikke tillatt. Kommunen har mulighet til å gi dispensasjon i gjeldende lovverk, enten gjennom en generell forskrift eller ved enkelttillatelser etter søknad. Frøya kommune har ikke innført en slik generell forskrift, men det forekommer enkelttillatelser for adkomst til fritidseiendom.

Selv om en elektrisk motor ikke støyer eller forurensar, kan det ha andre negative konsekvenser som økt ferdsel i områder som igjen kan påvirke naturmangfold og friluftsutøvere negativt. Frøya kommune vurderer det derfor slik at det fortsatt bør være en streng holdning til bruk av motorkjøretøy på innsjøer. Ved vurdering etter motorferdselloven § 6 om tillatelse av bruk av båter med elektrisk motor på innsjøer under 2 kvadratkilometer bør det i tillegg til naturverdier og spesielt fugleliv, også legges vekt på om tillatelsen genererer økt ferdsel som kan ha negative effekter for friluftslivet.

Behovet for bruk av båt på de små vannene som finnes i Frøya vurderes som liten, men at det kan være hensiktsmessig å benytte motorisert båt for å komme enklere fram til fritidsbebyggelse. I dag er det ikke tillatt med motorisert ferdsel på vannene i Frøya. Av denne grunn er det usikkert om hvor stor interessen er for bruk av motorisert båt til fritidsformål, for eksempel sportsfiske.

Det vurderes som positivt at Statens naturoppsyn får utvidet myndighet til å utføre kontroll og kan ilegge overtredelsesgebyr.

FRØYA KOMMUNE

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester		Møtebok
Møtedato: 13.02.2020	Arkivsaksnr: 20/240	Sak nr: 13/20
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
13/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

FRØYA KOMMUNE

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.02.2020	19/1267	14/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	M41	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
71/19	Hovedutvalg for forvaltning	16.05.2019
116/19	Hovedutvalg for forvaltning	15.08.2019
113/19	Kommunestyret	26.09.2019
14/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020
/	Kommunestyret	

SANERINGSPLAN FOR SPREDT AVLØP I FRØYA KOMMUNE - NY BEHANDLING

Forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 26.09.2019 sak 113/19

Vedtak:

Kommunestyret vedtar saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse.

Enstemmig.

Planen evalueres etter 4 år.

Vedtatt med 14 mot 5 stemmer.

Kommunestyrets behandling i møte 26.09.19:

Rep. Bjørnar Grytvik meldte seg inhabil som tjenestemann.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Ap:

Kommunestyret vedtar saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse.

Enstemmig.

Følgende forslag til tillegg i vedtak ble fremmet av V, H, Sp og Frp:

Planen evalueres etter 2 år.

Falt med 5 mot 14 stemmer avgitt Tone Måsøval, Bjørgvin Ervik, Per Johan Johansen, Berit Flåmo, Pål Terje Bekken, Helge Borgen, Gustav Gjevik, Sveinung Gundersen, Vida Zubaite Bekken, Randi Rabben, Anne Katrine Finne, Ann Kristin Kristoffersen, Gunn Heid Hallaren og Torbjørn Måsøval.

Følgende forslag til tillegg i vedtak ble fremmet av Ap:

Planen evalueres etter 4 år.

Vedtatt med 14 mot 5 stemmer avgitt av *Roar Hammernes, Knut Arne Strømøy, Martin Nilsen, Susann Sæther og Arvid Hammernes.*

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for forvaltning den 15.08.2019 sak 116/19

Vedtak:

Hovedutvalget for forvaltning (HFF) sender saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse til kommunestyret for sluttbehandling.

Enstemmig.

Behandling:

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for forvaltning den 16.05.2019 sak 71/19

Vedtak:

Saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse i Frøya kommune legges ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker.

Enstemmig.

Behandling:

Hovedutvalg for forvaltning behandling i møte 16.05.19:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse i Frøya kommune legges ut på høring og offentlig ettersyn i 6 uker.

Enstemmig.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/239

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 16.01.20

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 16.01.20 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 16.01.20

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester:

Møtested:	Møtedato:	Møtetid:	Av utvalgets medlemmer møtte
Kommunestyresalen	16.01.2020	14:00 - 16:00	7 av 7
Fra og med sak:	1/20		
Til og med sak:	7/20		

Faste representanter i Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester i perioden 2019-2023

Frp: Aleksander Søreng, Leder Terje Grytvik	H: Eirik Bjørgan	Ap: Roger Tvervåg Gunn Heidi Hallaren
Sp: Camilla Jensen, nestleder	R: Dordi Hammer	

Faste representanter med forfall:

Sp: Camilla Jensen, nestleder	Ap: Gunn Heidi Hallaren	
---	-----------------------------------	--

Vararepresentanter som møtte:

Sp: Arnstein Antonsen	Ap: Nils Jørgen Karlsen	
---------------------------------	-----------------------------------	--

Merknader:

1. Innkalling med saksliste ble enstemmig godkjent.
2. Sak 2/19 og 7/19 ble behandlet før sak 3/19.

Underskrift:

Aleksander Søreng
Aleksander Søreng
Leder

Dordi Hammer
Dordi Hammer
Protokollunderskriver

Veronica Furuviik
Veronica Furuviik
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester
Møtedato: 16.01.2020

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
1/20	20/28 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 14.11.19
2/20	18/2437 GNR 8 BNR 1: KLAGE PÅ RAMMETILLATELSE OG IGANGSETTINGSTILLATELSE TIL OPPFØRING AV REKKEHUS - 11 BOENHETER
3/20	18/442 GNR 65 BNR 386: KLAGE PÅ VEDTAK - IGANGSETTINGSTILLATELSE TIL OPPFØRING AV SJØHUS
4/20	18/55 AVLØPSRENSSEANLEGG SISTRANDA - HAMARVIK - FLATVAL
5/20	20/30 REFERATSAKER
6/20	20/31 ORIENTERING/SPØRRERUNDE
8/20	20/59 (UTGÅR) MØTE I HOVEDUTVALG FOR ALLMENNE- OG TEKNISKE TJENESTER DEN 16.01.2020
7/20	18/3360 GNR 19 BNR 121 KLAGE PÅ VEDTAK VEDR. NEDSETTELSE AV TVANGSMULKT

1/20

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 14.11.19

Vedtak:

Protokoll fra møte 14.11.19 godkjennes som fremlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 14.11.19 godkjennes som fremlagt.

2/20

GNR 8 BNR 1: KLAGE PÅ RAMMETILLATELSE OG IGANGSETTINGSTILLATELSE TIL OPPFØRING AV REKKEHUS - 11 BOENHETER

Vedtak:

1. Klagen tas ikke til følge
2. Saken oversendes Fylkesmannen i Trøndelag for endelig avgjørelse

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Klagen tas ikke til følge
2. Saken oversendes Fylkesmannen i Trøndelag for endelig avgjørelse

3/20

GNR 65 BNR 386: KLAGE PÅ VEDTAK - IGANGSETTINGSTILLATELSE TIL OPPFØRING AV SJØHUS

Vedtak:

1. Klagen tas ikke til behandling jfr. fvl. § 29.
2. Vedtaket kan påklages av part eller annen med rettslig klageinteresse, jfr. forvaltningsloven § 28.
En eventuell klage må fremsettes skriftlig innen tre uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part, jfr. forvaltningsloven § 29.

Enstemmig.

Hovedutvalg for tekniske og allmenne tjenesters behandling i møte 16.01.2020:

Arnstein Antonsen ber sin habilitet vurder da han er søskenbarn med klager og venn med han som skal bygge.
Arnstein Antonsen ble enstemmig vurdert habil.

Forslag til vedtak:

1. Klagen tas ikke til behandling jfr. fvl. § 29.
2. Vedtaket kan påklages av part eller annen med rettslig klageinteresse, jfr. forvaltningsloven § 28. En eventuell klage må fremsettes skriftlig innen tre uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part, jfr. forvaltningsloven § 29.

4/20

AVLØPSRENSSEANLEGG SISTRANDA - HAMARVIK - FLATVAL**Vedtak:**

Saken utsettes til neste møte 13/02.

Enstemmig.

Hovedutvalg for tekniske og allmenne tjenesters behandling i møte 16.01.2020:

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av Frp, Sp, H:

Saken utsettes til neste møte 13/02.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommunestyre vedtar å bygge et nytt felles mekanisk avløpsrenseanlegg for avløpsområdene Sistranda- Hamarvik-Flatval med rensegrad tilpasset forurensningsforskriften §13-8 «Utslipp til mindre følsomt område».
2. Kommunestyret slutter seg til Rådmannens forslag om å etablere avløpsrenseanlegg på gnr/bnr 9/2 på Hamarvika. Det inngås forhandlinger om kjøp av parsell med eier av gnr./bnr. 9/2.
3. Tiltaket gjennomføres innenfor en kostnadsramme på 58 mill. kroner eks. mva. i tråd med kommunestyrets budsjettbehandling i desember 2018. Det er tidligere bevilget 35 mill. i økonomiplanperioden 2018-2021 og fullfinansiering med restrerende 24 mill. er inntatt i økonomiplanen for 2020-2023 jfr. vedtak i kommunestyret sak 185/19 den 12.12.2019.

5/20

REFERATSAKER**Vedtak:**

Referatene tas til orientering.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

6/20

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

Rådmannens orientering:

- Avklaringer med HOAT i hva som ligger i KST vedtak i budsjett i desember 2020 om hva som tenkes med klima -og miljøplan kontra eksisterende klima- og energiplan. Konklusjon: Det innarbeides miljø som en del av dagens klima- og energiplan der forhold som plastforsøpling, matsvinn, grønn kommune/grønt flagg vektlegges.
- Sjøppelhåndtering i Froan og Mausund/Sula/Bogøya og Uttian – spørsmål i FSK 12.11.19. – det er ikke noen organisert ordning på dette pr i dag jfr Forurensningslovens vilkår - administrasjonen vil følge opp saken med ansvarlig drifter ReMidt og gi tilbakemelding til HOAT.
- Sak om eventuell privatisering av kommunale veger – det ble orientert om at saken er under forberedelse og kommer opp til behandling i februar-møtet.
- Ulovlighetssak kloakk Fillingsneset gnr 4/7 ble etterspurt status i september 2019 – administrasjonen bes gi tilsvar om status.
- Innkallinger til møter – det ble vist til prosess politisk organisering og hvor politikerne vil ha bedre innsikt i delegerte saker – Administrasjonen bes for ettertiden å være tydelig i forskjellen på Politiske saker (PS) Delegerte saker (DS) og Referatsaker (RS) der forkortelse type sak bes stå foran saksnr. (det ble referert til misforståelser i delegert sak 3/19 som er knyttet til sak 7/20 hvor det i saksframlegg til sak 7/20 står at den er behandlet av hovedutvalget den 15.11.2019, noe som ikke medfører riktighet i det det er delegasjonsdato som er kommet inn her.)
- Rådmannen presiserer at spørsmål om habilitet rettes til Rådmannen i god tid før møtet slik at dette kan avklares så tidlig som mulig.

8/20

MØTE I HOVEDUTVALG FOR ALLMENNE- OG TEKNISKE TJENESTER DEN 16.01.2020

Vedtak:

UTGÅR

7/20

GNR 19 BNR 121 KLAGE PÅ VEDTAK VEDR. NEDSETTELSE AV TVANGSMULKT

Vedtak:

1. Klagen av 06.12.2019 tas ikke til følge.
2. Hjemmel for vedtaket er forvaltningslovens § 28 og 34, samt Plan- og bygningslovens § 32-5,2. ledd.
3. Saken oversendes fylkesmannen for endelig avgjørelse.

Enstemmig.

Hovedutvalg for tekniske og allmenne tjenesters behandling i møte 16.01.2020:

Terje Grytvik ber sin habilitet vurdert da han har vært inhabil i tidligere behandling av denne saken.
Terje Grytvik ble enstemmig vurdert inhabil.

Følgende forslag til ending i vedtak ble fremmet av Rådmann:

1. Klagen av 06.12.2019 tas ikke til følge.
2. Hjemmel for vedtaket er forvaltningslovens § 28 og 34, samt Plan- og bygningslovens § 32-5,2. ledd.
3. Saken oversendes fylkesmannen for endelig avgjørelse.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Klagen av 06.12.2019 tas ikke til følge.
2. Hjemmel for vedtaket er forvaltningslovens § 28 og 34, samt Plan- og bygningslovens § 32-5,2. ledd.

Delegerte vedtak

Dato: - Utvalg: HOAT Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

Arkivsak	Dato Navn Innhold	Saksnr.	Avd/Sek/Saksb.	Arkivkode Resultat
18/2090	06.11.2019 GNR 9 BNR 219 BYGGESAK	DS 1/19	FK/ADM/ANKV	GNR 9/219
19/2536	12.11.2019 SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE PER OLE SANDVIK	DS 2/19	FK/SVS/NWNI	U63
18/3360	15.11.2019 GNR 19 BNR 121 BYGGESAK - TILSYN	DS 3/19	FK/TEK/KJHA	GNR 19/121
16/1207	18.11.2019 GNR 3 BNR 145 BYGGESAK	DS 4/19	FK/TEK/ANSL	GNR 3/145
19/2546	21.11.2019 SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE BRYGGERIET FRØYA AS	DS 5/19	FK/SVS/NWNI	U63
19/2603	21.11.2019 SALGSBEVILLING - ENKELT ANLEDNING BRYGGERIET FRØYA AS	DS 6/19	FK/SVS/NWNI	U62
19/891	28.11.2019 GNR 23 BNR 13 BYGGESAK	DS 7/19	FK/TEK/ANSL	GNR 23/13 Søknad innvilget
19/2008	28.11.2019 GNR 3 BNR 108 BYGGESAK	DS 9/19	FK/TEK/AILE	GNR 3/108
19/308	28.11.2019 GNR 1 BNR 164 BYGGESAK	DS 10/19	FK/TEK/ANSL	GNR 1/164 Søknad innvilget
19/1864	29.11.2019 GNR 56 BNR 1 BYGGESAK	DS 11/19	FK/TEK/ANSL	GNR 56/1 Søknad innvilget

19/2509	29.11.2019	DS 12/19	FK/TEK/AILE	GNR 21/378 GNR 21 BNR 378 BYGGESAK
19/2194	02.12.2019	DS 13/19	FK/TEK/AILE	GNR 39/4 GNR 39 BNR 4 BYGGESAK
19/1938	02.12.2019	DS 14/19	FK/TEK/ANSL	GNR 15/132 Søknad innvilget GNR 15 BNR 132 BYGGESAK
19/2074	02.12.2019	DS 15/19	FK/TEK/AILE	GNR 1410/5 GNR 1716 BNR 44 M.FL. BYGGESAK - NORDHAMMERVIKA - BERGHEIA VVA
18/2916	04.12.2019	DS 16/19	FK/TEK/ANSL	GNR 9/214 Søknad innvilget GNR 9 BNR 214 BYGGESAK
18/1066	05.12.2019	DS 17/19	FK/TEK/ANSL	GNR 4/42 Søknad innvilget GNR 4 BNR 42 BYGGESAK
19/564	05.12.2019	DS 18/19	FK/TEK/ANSL	GNR 9/209 Søknad innvilget GNR 9 BNR 209 BYGGESAK
18/2090	05.12.2019	DS 19/19	FK/ADM/ANKV	GNR 9/219 Søknad innvilget GNR 9 BNR 219 BYGGESAK
19/2214	05.12.2019	DS 20/19	FK/TEK/AILE	GNR 1/164 GNR 1 BNR 164 BYGGESAK
18/2222	06.12.2019	DS 21/19	FK/TEK/AILE	GNR 21/181 GNR 21 BNR 181 BYGGESAK
19/2436	06.12.2019	DS 22/19	FK/TEK/ANSL	GNR 3/8 Søknad innvilget GR 3 BNR 8 BYGGESAK
18/2406	06.12.2019	DS 23/19	FK/TEK/ANSL	GNR 36/14 Søknad innvilget GNR 36 BNR 14 BYGGESAK

19/1436	06.12.2019	DS 24/19	FK/TEK/AILE	GNR 22/55 GNR 22 BNR 55 BYGGESAK
19/1413	06.12.2019	DS 25/19	FK/TEK/AILE	GNR 21/39 GNR 21 BNR 39 BYGGESAK
18/669	09.12.2019	DS 26/19	FK/TEK/ANSL	GNR 64/17 Søknad innvilget GNR 64 BNR 17 BYGGESAK
16/415	09.12.2019	DS 27/19	FK/TEK/ANSL	GNR 19/2 og 19/121 GNR 19 BNR 2, 121 BYGGESAK RABBEN MARINA
19/2275	09.12.2019	DS 28/19	FK/TEK/AILE	GNR 26/184 GNR 26 BNR 184 BYGGESAK
18/2752	09.12.2019	DS 29/19	FK/TEK/ANSL	GNR 60/43 Søknad innvilget GNR 60 BNR 43 BYGGESAK
17/3411	10.12.2019	DS 30/19	FK/TEK/ANSL	GNR 15/11 Søknad innvilget GNR 15 BNR 11 BYGGESAK
19/1332	11.12.2019	DS 31/19	FK/TEK/AILE	GNR 9/1 GNR 9 BNR 1 BYGGESAK
19/2292	11.12.2019	DS 32/19	FK/TEK/AILE	GNR 21/129 GNR 21 BNR 129 BYGGESAK
18/3104	11.12.2019	DS 33/19	FK/TEK/ANSL	GNR 13/31 GNR 13 BNR 31 BYGGESAK
18/1437	11.12.2019	DS 34/19	FK/TEK/BGR	GNR 16/75 GNR 16 BNR 75 BYGGESAK
19/2832	11.12.2019	DS 35/19	FK/SVS/NWNI	U63 SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE HURRAN VILLSAU

19/2601	12.12.2019	DS 36/19	FK/TEK/MUAB	GNR 1/102
		OPPGRADERING AV PRIVAT AVLØPSANLEGG GNR. 1 BNR. 102		
19/2712	12.12.2019	DS 37/19	FK/TEK/AILE	GNR 39/24
		GNR 39 BNR 24 BYGGESAK		
18/1585	16.12.2019	DS 38/19	FK/TEK/ANSL	GNR 50/74 Søknad innvilget
		GNR 50 BNR 74 BYGGESAK		
19/2102	16.12.2019	DS 39/19	FK/TEK/BGR	GNR 22/55
		GNR 22 BNR 55 SØKNAD OM SANITÆRABONNEMENT		
19/2758	16.12.2019	DS 40/19	FK/TEK/AILE	GNR 27/51
		GNR 27 BNR 51 BYGGESAK		
19/2907	16.12.2019	DS 41/19	FK/TEK/ANSL	GNR 21/93 Søknad innvilget
		GNR 21 BNR 93 BYGGESAK		
19/2778	17.12.2019	DS 42/19	FK/TEK/AILE	GNR 16/27
		GNR 16 BNR 27 BYGGESAK		
18/2945	19.12.2019	DS 43/19	FK/TEK/ANSL	GNR 26/179
		GNR 26 BNR 179 BYGGESAK		
19/2871	19.12.2019	DS 44/19	FK/TEK/AILE	GNR 5/158
		GNR 5 BNR 158 BYGGESAK		
19/1930	20.12.2019	DS 45/19	FK/TEK/ANSL	GNR 15/4 Søknad innvilget
		GNR 15 BNR 4 BYGGESAK		
19/2544	20.12.2019	DS 46/19	FK/TEK/OYHE	U43
		MÅSØVAL FISKEOPPDRETT AS - SØKNAD OM ENDRING AV FLÅTEPLASSERING PÅ LOKALITETEN 12993 LAMØYA		
19/2803	20.12.2019	DS 47/19	FK/TEK/ESSK	GNR 21/186
		GNR 21 BNR 186 DELINGSSAK		

19/2979	20.12.2019	DS 48/19	FK/TEK/BGR	M10	
		VANNFORSYNING SISTRANDA - NORDSKAGET OMBYGGING VENTILHUS NORDSKAGET			
19/519	23.12.2019	DS 49/19	FK/TEK/ANSL	GNR 41/14	Søknad innvilget
		GNR 41 BNR 74 BYGGESAK			
17/3389	23.12.2019	DS 50/19	FK/TEK/ANSL	GNR 26/185	Søknad innvilget
		GNR 26 BNR 185 BYGGESAK			
19/2951	23.12.2019	DS 51/19	FK/TEK/ANSL	GNR 27/49	Søknad innvilget
		Leif Magne Ervik GNR 27 BNR 49 BYGGESAK			
18/2868	23.12.2019	DS 52/19	FK/TEK/ANSL	GNR 23/3	Søknad innvilget
		GNR 23 BNR 3 BYGGESAK LIGGEKAI			
18/2626	23.12.2019	DS 53/19	FK/TEK/ANSL	GNR 5/183	Søknad innvilget
		GNR 5 BNR 183 BYGGESAK			
19/2822	23.12.2019	DS 54/19	FK/TEK/ANSL	GNR 8/358	Søknad innvilget
		GR 8 BNR 358 BYGGESAK			
19/2637	06.01.2020	DS 1/20	FK/TEK/OYHE	U43	
		AKVAKULTURTILLATELSER FOR TORSK, ENDRET PLASSERING OG UTVIDET LOKALITETSBIOMASSE FOR LOKALITETEN 26535 JAMNUNGEN			
18/1581	06.01.2020	DS 2/20	FK/TEK/ANSL	GNR 10/240	Søknad innvilget
		GNR 10 BNR 240 BYGGESAK			

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/242

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

REFERATSAK

Forslag til vedtak:

Referatet tas til orientering.

Vedlegg:

Delegerte saker pr. 05.02.20

Delegerte vedtak

Dato: - Utvalg: HOAT Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

Arkivsak	Dato Navn Innhold	Saksnr.	Avd/Sek/Saksb.	Arkivkode Resultat
18/2090	06.11.2019	DS 1/19	FK/ADM/ANKV	GNR 9/219
	GNR 9 BNR 219 BYGGESAK			
19/2536	12.11.2019	DS 2/19	FK/SVS/NWNI	U63
	SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE PER OLE SANDVIK			
18/3360	15.11.2019	DS 3/19	FK/TEK/KJHA	GNR 19/121
	GNR 19 BNR 121 BYGGESAK - TILSYN			
16/1207	18.11.2019	DS 4/19	FK/TEK/ANSL	GNR 3/145
	GNR 3 BNR 145 BYGGESAK			
19/2546	21.11.2019	DS 5/19	FK/SVS/NWNI	U63
	SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE BRYGGERIET FRØYA AS			
19/2603	21.11.2019	DS 6/19	FK/SVS/NWNI	U62
	SALGSBEVILLING - ENKELT ANLEDNING BRYGGERIET FRØYA AS			
19/891	28.11.2019	DS 7/19	FK/TEK/ANSL	GNR 23/13 Søknad innvilget
	GNR 23 BNR 13 BYGGESAK			
19/2008	28.11.2019	DS 9/19	FK/TEK/AILE	GNR 3/108

				GNR 3 BNR 108 BYGGESAK	
19/308	28.11.2019	DS 10/19	FK/TEK/ANSL		GNR 1/164 Søknad innvilget
				GNR 1 BNR 164 BYGGESAK	
19/1864	29.11.2019	DS 11/19	FK/TEK/ANSL		GNR 56/1 Søknad innvilget
				GNR 56 BNR 1 BYGGESAK	
19/2509	29.11.2019	DS 12/19	FK/TEK/AILE		GNR 21/378
				GNR 21 BNR 378 BYGGESAK	
19/2194	02.12.2019	DS 13/19	FK/TEK/AILE		GNR 39/4
				GNR 39 BNR 4 BYGGESAK	
19/1938	02.12.2019	DS 14/19	FK/TEK/ANSL		GNR 15/132 Søknad innvilget
				GNR 15 BNR 132 BYGGESAK	
19/2074	02.12.2019	DS 15/19	FK/TEK/AILE		GNR 1410/5
				GNR 1716 BNR 44 M.FL. BYGGESAK - NORDHAMMERVIKA - BERGHEIA VVA	
18/2916	04.12.2019	DS 16/19	FK/TEK/ANSL		GNR 9/214 Søknad innvilget
				GNR 9 BNR 214 BYGGESAK	
18/1066	05.12.2019	DS 17/19	FK/TEK/ANSL		GNR 4/42 Søknad innvilget
				GNR 4 BNR 42 BYGGESAK	
19/564	05.12.2019	DS 18/19	FK/TEK/ANSL		GNR 9/209 Søknad innvilget
				GNR 9 BNR 209 BYGGESAK	
18/2090	05.12.2019	DS 19/19	FK/ADM/ANKV		GNR 9/219 Søknad innvilget

GNR 9 BNR 219 BYGGESAK

19/2214 05.12.2019 DS 20/19 FK/TEK/AILE GNR 1/164

GNR 1 BNR 164 BYGGESAK

18/2222 06.12.2019 DS 21/19 FK/TEK/AILE GNR 21/181

GNR 21 BNR 181 BYGGESAK

19/2436 06.12.2019 DS 22/19 FK/TEK/ANSL GNR 3/8
Søknad innvilget

GR 3 BNR 8 BYGGESAK

18/2406 06.12.2019 DS 23/19 FK/TEK/ANSL GNR 36/14
Søknad innvilget

GNR 36 BNR 14 BYGGESAK

19/1436 06.12.2019 DS 24/19 FK/TEK/AILE GNR 22/55

GNR 22 BNR 55 BYGGESAK

19/1413 06.12.2019 DS 25/19 FK/TEK/AILE GNR 21/39

GNR 21 BNR 39 BYGGESAK

18/669 09.12.2019 DS 26/19 FK/TEK/ANSL GNR 64/17
Søknad innvilget

GNR 64 BNR 17 BYGGESAK

16/415 09.12.2019 DS 27/19 FK/TEK/ANSL GNR 19/2 og 19/121

GNR 19 BNR 2, 121 BYGGESAK RABBEN MARINA

19/2275 09.12.2019 DS 28/19 FK/TEK/AILE GNR 26/184

GNR 26 BNR 184 BYGGESAK

18/2752 09.12.2019 DS 29/19 FK/TEK/ANSL GNR 60/43
Søknad innvilget

GNR 60 BNR 43 BYGGESAK

17/3411	10.12.2019	DS 30/19	FK/TEK/ANSL	GNR 15/11 Søknad innvilget
		GNR 15 BNR 11 BYGGESAK		
19/1332	11.12.2019	DS 31/19	FK/TEK/AILE	GNR 9/1
		GNR 9 BNR 1 BYGGESAK		
19/2292	11.12.2019	DS 32/19	FK/TEK/AILE	GNR 21/129
		GNR 21 BNR 129 BYGGESAK		
18/3104	11.12.2019	DS 33/19	FK/TEK/ANSL	GNR 13/31
		GNR 13 BNR 31 BYGGESAK		
18/1437	11.12.2019	DS 34/19	FK/TEK/BGR	GNR 16/75
		GNR 16 BNR 75 BYGGESAK		
19/2832	11.12.2019	DS 35/19	FK/SVS/NWNI	U63
		SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE HURRAN VILLSAU		
19/2601	12.12.2019	DS 36/19	FK/TEK/MUAB	GNR 1/102
		OPPGRADERING AV PRIVAT AVLØPSANLEGG GNR. 1 BNR. 102		
19/2712	12.12.2019	DS 37/19	FK/TEK/AILE	GNR 39/24
		GNR 39 BNR 24 BYGGESAK		
18/1585	16.12.2019	DS 38/19	FK/TEK/ANSL	GNR 50/74 Søknad innvilget
		GNR 50 BNR 74 BYGGESAK		
19/2102	16.12.2019	DS 39/19	FK/TEK/BGR	GNR 22/55
		GNR 22 BNR 55 SØKNAD OM SANITÆRABONNEMENT		

19/2758	16.12.2019	DS 40/19	FK/TEK/AILE	GNR 27/51
		GNR 27 BNR 51 BYGGESAK		
19/2907	16.12.2019	DS 41/19	FK/TEK/ANSL	GNR 21/93 Søknad innvilget
		GNR 21 BNR 93 BYGGESAK		
19/2778	17.12.2019	DS 42/19	FK/TEK/AILE	GNR 16/27
		GNR 16 BNR 27 BYGGESAK		
18/2945	19.12.2019	DS 43/19	FK/TEK/ANSL	GNR 26/179
		GNR 26 BNR 179 BYGGESAK		
19/2871	19.12.2019	DS 44/19	FK/TEK/AILE	GNR 5/158
		GNR 5 BNR 158 BYGGESAK		
19/1930	20.12.2019	DS 45/19	FK/TEK/ANSL	GNR 15/4 Søknad innvilget
		GNR 15 BNR 4 BYGGESAK		
19/2544	20.12.2019	DS 46/19	FK/TEK/OYHE	U43
		MÅSØVAL FISKEOPPDRETT AS - SØKNAD OM ENDRING AV FLÅTEPLASSERING PÅ LOKALITETEN 12993 LAMØYA		
19/2803	20.12.2019	DS 47/19	FK/TEK/ESSK	GNR 21/186
		GNR 21 BNR 186 DELINGSSAK		
19/2979	20.12.2019	DS 48/19	FK/TEK/BGR	M10
		VANNFORSYNING SISTRANDA - NORDSKAGET OMBYGGING VENTILHUS NORDSKAGET		
19/519	23.12.2019	DS 49/19	FK/TEK/ANSL	GNR 41/14 Søknad innvilget

				GNR 41 BNR 74 BYGGESAK	
17/3389	23.12.2019	DS 50/19	FK/TEK/ANSL	GNR 26/185 Søknad innvilget	
				GNR 26 BNR 185 BYGGESAK	
19/2951	23.12.2019	DS 51/19	FK/TEK/ANSL	GNR 27/49 Søknad innvilget	
				Leif Magne Ervik GNR 27 BNR 49 BYGGESAK	
18/2868	23.12.2019	DS 52/19	FK/TEK/ANSL	GNR 23/3 Søknad innvilget	
				GNR 23 BNR 3 BYGGESAK LIGGEKAI	
18/2626	23.12.2019	DS 53/19	FK/TEK/ANSL	GNR 5/183 Søknad innvilget	
				GNR 5 BNR 183 BYGGESAK	
19/2822	23.12.2019	DS 54/19	FK/TEK/ANSL	GNR 8/358 Søknad innvilget	
				GR 8 BNR 358 BYGGESAK	
19/2637	06.01.2020	DS 1/20	FK/TEK/OYHE	U43	
				AKVAKULTURTILLATELSER FOR TORSK, ENDRET PLASSERING OG UTVIDET LOKALITETSBIOMASSE FOR LOKALITETEN 26535 JAMNUNGEN	
18/1581	06.01.2020	DS 2/20	FK/TEK/ANSL	GNR 10/240 Søknad innvilget	
				GNR 10 BNR 240 BYGGESAK	
17/3316	15.01.2020	DS 3/20	FK/ADM/ANKV	T62	
				VARMESENTRAL SISTRANDA SKOLE	
19/661	17.01.2020	DS 4/20	FK/TEK/AILE	GNR 66/68 Søknad innvilget	
				GNR 66 BNR 68 BYGGESAK	
19/2897	17.01.2020	DS 5/20	FK/TEK/AILE	GNR 26/6	

	GNR 26 BNR 209 M.FL BYGGESAK			
19/408	20.01.2020	DS 6/20	FK/TEK/ANSL	GNR 66/120 Søknad innvilget
	GNR 66 BNR 120 OG 121 BYGGESAK			
18/666	20.01.2020	DS 7/20	FK/TEK/ANSL	GNR 25/14 Søknad innvilget
	GNR 25 BNR 14 BYGGESAK			
18/1507	20.01.2020	DS 8/20	FK/TEK/ANSL	GNR 26/82 Søknad innvilget
	GNR 26 BNR 82 BYGGESAK			
19/1436	21.01.2020	DS 9/20	FK/TEK/AILE	GNR 22/55
	GNR 22 BNR 55 BYGGESAK			
20/85	21.01.2020	DS 10/20	FK/TEK/ANSL	GNR 19/92 Søknad innvilget
	Raul Liivjoe GNR 19 BNR 92 BYGGESAK UTHUS MED BADEROM			
18/97	23.01.2020	DS 11/20	FK/TEK/ANSL	GNR 8/282 Søknad innvilget
	GNR 8 BNR 282 BYGGESAK			
18/2945	23.01.2020	DS 12/20	FK/TEK/ANSL	GNR 26/179
	GNR 26 BNR 179 BYGGESAK			
20/163	24.01.2020	DS 13/20	FK/TEK/ERLBR	GNR 14/100
	GNR 14 BNR 100 SØKNAD OM SANITÆRABONNEMENT			
16/2857	27.01.2020	DS 14/20	FK/TEK/AILE	GNR 8/106
	GNR 8 BNR 106 BYGGESAK			
19/2758	28.01.2020	DS 15/20	FK/TEK/AILE	GNR 27/51

GNR 27 BNR 51 BYGGESAK

20/160 30.01.2020 DS 17/20 FK/SVS/NWNI U63

SKJENKEBEVILLING - ENKELT ANLEDNING/AMBULERENDE
BRYGGERIET FRØYA AS

20/182 30.01.2020 DS 18/20 FK/SVS/NWNI U63

SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING - ENKELT
ANLEDNING/AMBULERENDE BRYGGERIET FRØYA AS

20/185 30.01.2020 DS 19/20 FK/SVS/NWNI U63

SØKNAD OM SKJENKEBEVILLING - ENKELT
ANLEDNING/AMBULERENDE BRYGGERIET FRØYA AS

16/1496 30.01.2020 DS 20/20 FK/TEK/AILE GNR 25/24

GNR 25 BNR 24 BYGGESAK

17/390 30.01.2020 DS 21/20 FK/TEK/ANSL GNR 8/15
Søknad innvilget

GNR 8 BNR 15 BYGGESAK

19/2851 30.01.2020 DS 22/20 FK/TEK/AILE GNR 30/11

GNR 30 BNR 11 BYGGESAK

20/172 31.01.2020 DS 23/20 FK/TEK/ERLBR GNR 14/101

GNR 14 BNR 101 SØKNAD OM SANITÆRABONNEMENT

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad	Arkiv: Q14
Arkivsaksnr.: 17/1536	Dato: 23.01.2020.
Saken skal behandles i følgende utvalg:	
Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	

VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER

Forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester tilrår, med bakgrunn i prinsippet om likebehandling og samfunnsmessige interesser at de veier som tilfredsstiller en eller flere av følgende kriterier overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar:
 - *Vegen ligger utenfor tettbebygde strøk*
 - *Vegen har liten trafikk som ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomgangstrafikk*
 - *Vegen betjener ikke almenne brukerinteresser eller offentlige formål og virksomheter*
 - *Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere*
2. Dette berører disse veiene og veistrekningene i Frøya kommune:
 1. Kjervågsundveien – fra avkjøring kirkegård og ut til endevei
 2. Heiaveien
 3. Hakkbuveien
 4. Veita
 5. Bua
 6. Kvistaveien
 7. Måsøvalveien
 8. Nordskaget – fra parkeringsplass skole og til endevei
 9. Tuvneset
 10. Dyrøy boligfelt
 11. Garnvikveien
 12. Sjønhalsen
 13. Dragsnesveien
 14. Vikasundveien
 15. Stølan
 16. Nettet boligfelt fra barnehage til endevei
 17. Stølan på Uttian
 18. Steinfjærveien
 19. Rabben boligfelt del I og II
 20. Bekkaelvaveien
 21. Rabbafeltet (1)

22. Rabbafeltet (2)
23. Nordhammarveien
24. Rabbastien
25. Doktorbakkan
26. Gulldokkveien
27. Hammarvikringen
28. Samvirkeveien
29. Hamarvikbakkan
30. Flatøyveien
31. Flatvalveien
32. Tøftistuveien
33. Skuthauveien
34. Varden
35. Gjæsing
36. Sørburøy – fra skole og til endevei
37. Fillingsnesveien
38. Åkervikhauan (Dyrvik boligfelt)
39. Nordskaget - Industriveien
40. Gjetøy
41. Myran
42. Nordhammarvika industriområde
43. Utfrøyveien – vei til Nutrimar

2. Forslaget legges ut på høring i 6 uker og kunngjøres i henhold til kommunens rutiner. I kunngjøringen bes aktuelle eiendommer/innehavere fremlegge evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.
3. Saken fremmes for ny behandling i Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester etter høringsfristens utløp. Saken legges frem for endelig behandling i kommunestyret.
4. Hovedplan for vei skal revideres. Dersom det blir behov for ekstern bistand, legges dette inn i driftsbudsjett 2021.

Vedlegg:

1. Arkivsaksnr 17/1536 – saksframlegg av november 2018 – RULLERING AV HOVEDPLAN FOR KOMMUNALE VEIER OG EN VURDERING AV KOMMUNALE VEIER TIL PRIVATE
2. Kart over de aktuelle veier og veiområder.

Saksopplysninger:

Sak om kriterier for kommunale veger ble så tidlig som i 1983 behandlet av Frøya kommunestyre som besluttet at det skulle settes ned et utvalg som skulle se på hvilke kriterier som skulle legges til

grunn ved klassifisering av kommunale veger. Utvalget la frem sak som ble behandlet av Frøya kommunestyre i møte den 4. juli 1985, sak 60/85 og hvor følgende vedtak for status kommunal vei ble lagt:

Pkt. 1 – Veg fram til skoler, almenningsskai, gravplasser, barnehager og andre kommunale institusjoner/tiltak.

Pkt. 2 – Veg hvor det forekommer offentlig rutebefordring (buss)

Pkt. 3 – Gjennomgående grendaveger

Pkt. 4 – Hovedveger i kommunale boligfelt.

Pkt. 5 – Veger som utelukkende tjener som adkomst til boliger blir vanligvis ikke vurdert som kommunal veg dersom det for enhver husstand ikke blir mer enn en gjennomsnittlig veglengde på 150 meter. En gjennomsnittlig veglengde mer enn 150 meter pr husstand, vurderes det om skal klassifiseres som kommunal veg eller om det skal ytes metertilskudd til vegen. For kortere gjennomsnittlige veglengde må det være en eller annen form for offentlig interesse eller spesielle sosiale forhold. Dette må drøftes og avgjøres i hvert enkelt tilfelle.

Ovennevnte vedtak er ikke opphevet og er dermed gjeldende pr. dato.

Når det gjelder vedtakets pkt 5 erfares det at disse vilkår ikke er fulgt opp. Dette kan skyldes at oppfyllelsen av disse vilkår er tilnærmet uhåndterlig eller svært ressurskrevende med tanke på at eventuell endring av eiendommens status fra bolig til fritisbolig er gjort, nybygg er oppført, bygning er revet, det er etablert næringsvirksomhet etter vedtak osv. Videre er det ikke gjort opptak av privat vei til kommunal vei eller ytet tilskudd basert på disse forutsetningene.

Det fremkommer ikke i vedtaks form at kommunens økonomi er bakgrunnen for bestilling av utredning med vurdering om å privatisere kommunale veier, men hvor likhetsprinsippet/likebehandling skal være rådende. Rådmannen baserer derfor den videre saksvurdering knyttet til likhetsprinsippet blant innbyggere/brukere og samfunnsinteresser (herunder også økonomi)

Lovhjemler som har relevans i saken

Det er i all hovedsak veilovens bestemmelser som kommer til anvendelse i forbindelse med nedlegging av kommunale veier

- Veglova § 1 definerer offentlig veg som «veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden vedlike av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglene i kap. IV. Alle andre veger eller gater blir i denne lova rekna for private.»
- Veglovens § 7 – hvor kommunen kan gjøre vedtak om at kommunal vei skal legges ned.
- Veglovens § 8 – hvor kommunen kan gjøre vedtak om at veien skal legges ut til bruk som privat veg med privat drifts- og vedlikeholdsansvar.
- Veglovens § 54 – som fastsetter bestemmelser om at eiere og brukere av felles privat adkomstveg skal betale driftsutgifter til veien(e) i forhold til bruken.
- Veglovens § 55 – som fastslår at de som har plikter etter § 54 skal utgjøre et veilag.
- Veglovens § 56 – som omfatter bestemmelser om at kommunen skal avgjøre om det skal kreves bompenger for ferdsel på privat vei samt fastsette avgiftens størrelse og vilkår for bompengebrauken.

Privatisering av kommunale veier har i løpet av de siste 20 årene vært et tema i mange kommuner, og flere kommuner har valgt å nedklassifisere kommunale veier til privat vei. Det er lagt til grunn

ulike vilkår av definisjoner på hva som skal være kommunalt ansvar kontra privat ansvar. Dette avhenger av den enkelte kommunes etablerte infrastruktur, geografisk tetthet m.m.

Vedlikehold av vei er et tema som opptar de fleste innbyggere i kommunene, og har engasjert mange i debatten om nedklassifisering av kommunal vei til privat veg. Dette er også forståelig da den enkelte bruker får en økonomisk forpliktelse i tillegg til andre offentlige avgifter som er besluttet, enten via særlovgivning eller ved forskrift.

Den samme utfordring (økonomi) opplever kommunene ved at det i Statsbudsjettet ikke overføres øremerkede midler til drifting av veier, og hvor kommunene opplever at flere og flere oppgaver i samfunnet tillegges kommunen med ansvar av tjenesteyting og forvaltning av de ulike behov og forpliktelser overfor innbyggerne. Her kan bl.a. nevnes helsetjenester, skole, barnehage, kultur- og friluftsliv, næringsutvikling, osv.

For tjenesteytingen innenfor fagområdene f.eks vann, kloakk, og avfallshåndtering har kommunene adgang til å kreve avgift jfr særlovgivningen/forskrifter med tilhørende gebyrregulativ, og til selvkost.

Vegloven har imidlertid ikke noen bestemmelse som gir kommunen adgang til å kreve avgift for veivedlikehold på kommunal vei.

De kommunale veiene i Frøya kommune blir dårligere år for år grunnet manglende bevilgninger til drift og vedlikehold. De midlene som avsettes til investeringer kan stort sett benyttes til nyasfaltering og årlige bevilgninger utgjør asfaltering av ca 600-800 m. Plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veger av 08.11.2018 viser et kapitalbehov på nesten 9 millioner, og ønsket standard på vegene med forsterking og asfaltering på alle grusveger er estimert til 23,5 millioner kroner. I tillegg er Fillingsnesveien på 4,3 km, Beinskardet på 2,2 km og Dyrvik boligfelt med 600 meter tilkommet. Kommunen har da pr dato 52,5 km veg som skal driftes og vedlikeholdes.

Tidligere politiske behandlinger i saken:

Sak 37/17 – Hovedutvalg for Drift – møte 06.06.2017

Prioriteringer vedrørende vedlikehold og oppgradering av kommunale veger, eventuell nedklassifisering av kommunale veier

Forslag til vedtak:

1. Rådmannen innhenter eksternt bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger – investeringsbudsjettet.
2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte idler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.
3. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan.

Vedtak:

1. Rådmannen rullerer hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA.

Enstemmig.

2. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

Følgende forslag til endring i pkt. 1 og pkt.3 i vedtak ble fremmet av Ap:

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

2. En vurdering av endring av status av kommunale veger til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

Rådmannens forslag:

1. Rådmannen innhenter ekstern bistand på revidering av vedlagte forslag til hovedplan for kommunale veger fra 2009. Det ønskes også at den eksterne bistanden kommer med forslag til kriterier for eventuell nedklassifisering av kommunale veger. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger- investeringsbudsjettet. Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

2. Vegen til Nabeita industriområde asfalteres snarest. Kostnaden finansieres av ubrukte midler fra asfaltering kommunale veger i investeringsbudsjettet samt fra budsjettet til VA. Enstemmig.

2. Det foreslås avsatt 4 mill. kr årlig til utbedring, forsterking og asfaltering, av kommunale veger til ønsket nivå er oppnådd. Rådmann legger inn dette i neste års budsjett og økonomiplan

Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Sak 45/17 – Hovedutvalg for drift – møte 19.09.2017.

Vurdering om enkelte kommunale veier bør bli private

Forslag til vedtak:

Frøya kommune vedtar at følgende kriterier skal legges til grunn for endring av status fra kommunale veger til private:

- Veger fram til offentlige bygninger og anlegg
- Eksisterende kommunale veger som er regulert som offentlig veg
- Veger fram til definerte utfartssteder
- Veger fram til kirker, kirkegårder og minnesmerker
- Veger fram til industrivirksomhet
- Eksisterende kommunale veger i Øyrekka

Alle vedtak om omklassifisering av kommunale veger til private veger legges fram for kommunestyret for endelig godkjenning.

Vedtak:

Saken utsettes

Enstemmig.

Behandling: Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Drøfting i Hovedutvalg for Drift – 20.11.2018

RULLERING AV HOVEDPLAN FOR KOMMUNALE VEIER OG EN VURDERING AV KOMMUNALE VEIER TIL PRIVATE (vedlagte saksfremlegg ble skrevet men ikke fremmet til politisk behandling)

Saksframlegget ble drøftet i Hovedutvalg for drift i møte den 20.11.2018 og hvor følgende innspill fra hovedutvalget ble protokollert:

1. *En vurdering hvordan Hitra har gjort det*
2. *Beholde veigrunn, veilag som vedlikeholder veien – sjekkes juridiske*
3. *Veier til industriområder*
4. *Beholde kommunale veier*
5. *Veier med kun hytteiere*
6. *Oversikt kommunale veier, og hvem bor der/antall?*
7. *Har et vedtak tilbakevirkende kraft?*
8. *Hva med f.eks Hjemmetjenesten?*
9. *Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd*
10. *Mest mulig rettferdighet skal gjelde – likhetsprinsippet – hvordan få til dette best mulig?*
11. *Er det mulig å søke refusjon fra oppsittere for vegvedlikehold?*
12. *Veier ut til grender beholdes, definisjon av «Hva er en grend» ?*
13. *Samkjøre vedlikehold med flere aktører i områdene (Eks. TrønderEnergi, kommune, private eiere)*

Rådmannen viser til nedenstående besvarelse på disse innspillene punkt for punkt.

1. Vurdering om hvordan Hitra har gjort det:

Debatten vedr privatisering av kommunale veger i Hitra startet allerede i 2001 og kommunestyret vedtok under budsjettbehandlingen for årsbudsjett 2002 å «spare» 500' ved å privatisere kommunale veger. I dette vedtaket var det ikke framarbeidet hvilke veger som skulle nedklassifiseres til privat veg. Det ble etter at utredninger var gjennomført foreslått å privatisere 2/3 av kommunale veger, nærmere bestemt 38 km veg for å nå den vedtatte innsparingsramme. Saken hadde mange prinsipielle forhold og politiske drøftinger.

Rådmannens forslag om hvilke veger som ble foreslått nedklassifisert ble lagt ut på høring og det fremkom mange innspill og motforestillinger til forslaget. Saken ble flere ganger politisk behandlet før endelig vedtak ble fattet av Hitra kommunestyre i 2008 om å nedklassifisere flere kommunale veier, herunder adkomstveier i kommunale regulerte boligfelt, unntatt de veier som var knyttet til offentlige tjenester så som; skole, barnehage, skoleskyss, ymse næringsområder, sentrumsarealer, gravplasser, kirker og kirkegårder, offentlige bruer og parkeringsplasser, fiskerihavner m.v. På de kommunale veger hvor det var skoleskyss ble det vedtatt at disse skulle forbli kommunale veger så lenge det var skoleskyss.

I vedtaket framkom det at ved endring av forutsetningene (f.eks at en kommunal vei ikke har skolebarn lengre, omklassifiseres til privat vei) skulle det iverksettes endring med varsel til eiere og brukere/oppsittere om nedklassifisering fra kommunal til privat vei.

Dette er en krevende oppgave da kommunen kontinuerlig må holde seg orientert om det er barn med krav om skoleskyss som bebor strekningen.

Et annet moment kan være at det oppfattes urettferdig at kommunen, så lenge veien har status som kommunal vei, drifter og holder veien i forholdsvis bedre stand enn hva de private har anledning til, *eller* på den annen side ikke har hatt økonomi til å ha tilfredsstillende vedlikehold, og derav overfører en langt dårligere vei enn utgangspunktet var i 2008.

- Vedtak ble gjort i medhold av Veglovens § 8 med overføring av vedlikeholds- og driftsansvar til private.
- Etter vedtaket i kommunestyret kom det mange henvendelser fra brukere og oppsittere om hvordan veiene skulle driftes og vedlikeholdes. Hvem var det sitt ansvar å organisere dette? Hva når noen brukere av veien ikke ville delta på ordningen? Det var ønskelig at kommunen skulle innta meglerrollen mellom partene. Der hvor kommunen selv hadde boliger på privat vei var det forventet at kommunen skulle være medlem i veilagets styre osv. Kommunen hadde over flere år mye ressursbruk på henvendelser og veiledning overfor disse. Det ble etter hvert opprettet veilag på de ulike veistrekninger og hvor det ble utarbeidet vedtekter. Vedtektene er ulik fra veilag til veilag, men forutsetningene og bestemmelsene i Vegloven er førende. De fleste veilag har vedtatt en årsavgift for hver boenhet og i de tilfeller kommunen har boliger/boenheter eller andre kommunale anlegg (eks høgdebasseng) på veien, betaler kommunen årsavgift i tråd med bestemmelsene i vedtektene. Ordningen har etter en viss innkjøringsfase vist seg å fungere bra.
- Det er ikke kartlagt eierskap på veigrunnen eller belyst om kommunen fortsatt skal være eier i de tilfeller kommunen eier veigrunnen eller om den skal ommatrikuleres, dvs overføres veilaget eller andre rettighetshavere. Kommunen har hatt henvendelser fra private veilag i sak der kommunen via nærliggende reguleringsplan har tillatt bruk av privat vei som tilkomst til utbygger. Saksbehandler er ikke kjent med utfallet av denne henvendelsen.

2. Beholde veigrunn, veilag som vedlikeholder veien – sjekk det juridiske

Nedlegging av kommunale veier vil nødvendigvis skape stor motstand blant brukerne av veien. Dette fordi brukerne vil få et redusert tjenestetilbud, noe som vil oppfattes som urettferdig i forhold til andre brukere av kommunale veier. I den forbindelse bør det legges opp til en mest mulig likebehandling sett i forhold til andre private veier i nærområdet med sammenlignbar funksjon. Det vil si at veienes funksjon i stor grad er bestemmende for veiens status. Videre er det av stor betydning at nedleggelse av veier medfører marginale samfunnsmessige konsekvenser.

En annen følge av nedlegging av kommunale veier er at det i utgangspunktet vil ramme utkantene, mens sentrumsområdene i stor grad vil bli som i dag. Her er det som oftest både mye gjennomgangstrafikk og regulert til offentlig vei. I den grad det er mulig bør det søkes en størst mulig likebehandling sett i forhold til andre kommunale veier.

Det vil si at det er veiens funksjon som i stor grad blir bestemmende for veiens status. Samleveier og adkomstveier i sentrum, sentrumsnære områder og tettbebygde områder bør som hovedregel ha status som kommunal vei. Dette fordi disse veiene utgjør viktige elementer i et rasjonelt vei og transportsystem i kommunen. Videre vil veiene dekke samfunnsnyttige og almenne behov i forhold til sentrumsnære og viktige offentlige og private virksomheter så som; kollektivtrafikk, rådhus, skoler, barnehager, kulturhus, sykehjem, omsorgsboliger, offentlige kaier og havner, forretninger, kontorer m.v..

Hvilken standard bør de vegene som nedlegges som offentlig veg ha?

Kommunen har ingen rettslige forpliktelser til oppgradering av vegstandard før en kommunal nedleggelse med mindre det er inngått en skriftlig avtale om at en veg skal ha en viss standard. Rådmannen er ikke kjent med at kommunen har inngått slike avtaler.

Rettslig grunnlag for evt privatisering av kommunale veger:

Det rettslige utgangspunktet er Veglovens § 7 tredje ledd hvor kommunen kan fatte vedtak om at kommunal vei skal legges ned. Offentlig veg som blir nedlagt, blir privat vei. Dette følger av definisjonen i Veglovens § 1, der alle andre veier enn de som er offentlige, er private.

Et vedtak om nedlegging av offentlig veg etter Veglovens § 7 *eller* overføring av vedlikeholds- og driftsansvar etter Veglovens § 8 er ikke ansett som et forvaltningsvedtak etter Forvaltningslovens § 28, men som et politisk vedtak om at kommunen ikke lenger vil påta seg omkostninger og ansvaret med å holde veien åpen som offentlig vei.

Dette innebærer blant annet at de av kommunen sine innbyggere som berøres av vedtaket ikke har rett til forhåndsvarsel eller klagerett på vedtaket. Dette innebærer dermed at kommunen står fritt til å bestemme om og i tilfelle hvilke veier som kan legges ned som kommunale veier.

Kommunen vil likevel være bundet av alminnelige prinsipper om saklighet. Hensyn til kommunen sin økonomi vil utvilsomt være et saklig hensyn ved vurdering av om en kommunal vei skal legges ned.

Når det gjelder spørsmålet om nedleggelse av regulerte offentlige veier, det vil si veier der det finnes en reguleringsplan og denne sier offentlig veg, vil rådmannen anføre at det må gjennomføres en omregulering av vei fra offentlig til privat hvis veien nedklassifiseres til privat vei. Det vil derfor være en omfattende prosess med nedleggelse av disse veiene.

Veiens status må i så tilfelle sjekkes i hver enkelt reguleringsplan. Det antas at en eventuell formålsendring i reguleringsplanen anses som mindre vesentlig og med en kostnad på i underkant av 8.000 pr plan og med en høringsfrist på én til to uker. Men, hvis det kommer inn klage på høringen, utløser dette full høringsrunde med 6 ukers frist og kostnader knyttet til arealene i hver plan. Gjennomføring med nedklassifisering av kommunal vei i regulerte områder kan dermed utløse en omfattende, kostnads- og ressurskrevende prosess.

Men, kommunen kan gjennom vedtak kun overføre vedlikeholdsplikten, og ikke overføre eierskapet til vegkroppen, jfr Veglovens § 8.

Ved at kommunen opprettholder eiendomsretten til veigrunn for veier som privatiseres, gis kommunen en stor innflytelse over forhold knyttet til veiene og hvem som skal gis adgang til å bruke disse. Av den grunn bør kommunen opprettholde hjemmelen til grunnen til veiene som evt. nedlegges. Kommunen har derav muligheten til fastsettelse av vilkår om f.eks at veier som

nedlegges skal være åpen for allmenn ferdsel. Veiene vil da være åpne for for nødvendig transport for utrykningskjøretøy, post- og renovasjonsbiler, skoleskyss etc.

3.Veier til industriområder

Vegnavn i tråd med brøyteavtaler

Det etterspørres oversikt til industriområder, Rådmannen velger også å ta med annen næringsvirksomhet i oversikten.

Industri/produktiv næringsvirksomhet

- 3.1.1. **Nabeita industriområde** – næring/offentlig (Hamos, Tensio, ElektroTeam, Driftshall Frøya kommune, bilverksted/bensinstasjon) 4 vegstreknings – samlet 360 m
- 3.1.2. **Hammarvik næringspark** – næringsvirksomhet – (Bewi, Scales, Frøya transportsenter, bobiltømmestasjon)
- 3.1.3. **Hammarvik kai** – næringsvirksomhet (alt. tilførselsvei til Bewi, Scales, Frøya transportsenter, bobiltømmestasjon)
- 3.1.4. **Nordskag industriområde** – næringsvirksomhet (Salmar, Nutrimar) – 900 m
- 3.1.5. **Neset kai** – offentlig – almenningsskai og adkomst til Frøya næringspark – 303 m
- 3.1.6. **Sætervågen** – næring/offentlig (Seahell/fiskerikai) – to vegstreknings – samlet 337 m
- 3.1.7. **Flatøya** – næringsvirksomhet (Måsøval fiskeoppdrett – landbase m.m. – 868 m)
- 3.1.8. **Tuvnes** – næringsvirksomhet/offentlig – Landbase Salmar/almenningsskai – 895 m
- 3.1.9. **Måsøyvalen** – næring og utleievirksomhet (fiskeoppdrett og utleievirksomhet) – 830 m
- 3.1.10. **Sistranda havn** – 2 vegstreknings – samlet 491 + 56 m
- 3.1.11. **Ørnflaugvågen** – næringsvirksomhet (Ørnli Slip) landbase Mowi, almenningsskai – 1190 m
- 3.1.12. **Flatval kai** – næring – utleievirksomhet – liggekai brønnbåter – 580 m
- 3.1.13. **Gjetøy-Storaursøy** – næringsvirksomhet (feltstasjon, landbase oppdrett, utleievirksomhet – 1480 m

Næringsvirksomhet/turisme/gårdsbruk/kultur

- 3.1.14. **Dragsnes** – næringsvirksomhet (utleievirksomhet) gårdsbruk (sauehold)
- 3.1.15. **Svellingen** – næringsvirksomhet (turisme Håkon Vikaskag)
- 3.1.16. **Stabben** – utleievirksomhet næring (Titran rorbuer) kulturminner (Stabben Fort)
- 3.1.17. **Sula bo og servicesenter** – Næringsvirksomhet (utleie)
- 3.1.18. **Vikasundet** – næringsvirksomhet (Per Wågø AS)
- 3.1.19. **Bua** – næring – utleievirksomhet
- 3.1.20. **Hammarvik S-lag** – næring og boliger

Offentlig virksomhet/anlegg

Oppvekstsentre/barnehager

- 3.1.21. **Nabeita skole** – offentlig
- 3.1.22. **Sistranda skole** – offentlig
- 3.1.23. **Nordskag boligfelt** – oppvekstsenter – offentlig
- 3.1.24. **Dyrøy skole** – offentlig
- 3.1.25. **Mausund skole** – offentlig
- 3.1.26. **Sørburøy** – offentlig – skole

- 3.1.27. **Neset boligfelt** – offentlig – barnehage – to vegstrekninger
- 3.1.28. **Beinskardet** – offentlig og privat – (barnehage, omsorgsboliger, private boliger)

Rådhus/forretninger/offentlige kontorer m.m.

- 3.1.29. **Rådhuset** – 2 vegstrekninger
- 3.1.30. **Sistranda sentrum** – offentlige kontorer og forretningsvirksomhet
- 3.1.31. **Siholmen** – offentlige kontorer – Voksenopplæringa/Flyktningetjenesten
- 3.1.32. **Hamarvika** – driftshall – offentlig bygning

Sykehjem/omsorgsboliger

- 3.1.33. **Frøya sykehjem** – offentlig
- 3.1.34. **Beinskardet omsorgsboliger** – offentlig

Avfallsdeponi

Kvisten søppelplass – offentlig – 1180 m

Brannstasjoner

- 3.1.35. **Nordskag brannstasjon**
- 3.1.36. **Sistranda brannstasjon**
- 3.1.37. **Mausund brannstasjon**
- 3.1.38. **Sula brannstasjon**

Gravplasser/kirkegårder

- 3.1.39. **Nordhammarvika gravplass**
- 3.1.40. **Sletta kirkegård**
- 3.1.41. **Setervolden gravplass**
- 3.1.42. **Kveldro gravplass**
- 3.1.43. **Måøy gravplass**
- 3.1.44. **Titran kapell**
- 3.1.45. **Loknes gravplass**
- 3.1.46. **Håvik gravplass**
- 3.1.47. **Sula kirkegård**

Kaier/broer/molo

- 3.1.48. **Sandvik havn** – almenningsskai
- 3.1.49. **Bogøy/Smaløy** – bro
- 3.1.50. **Bremnes** – almenningsskai
- 3.1.51. **Sula** – molo
- 3.1.52. **Neset kai** – almenningsskai
- 3.1.53. **Sætervågen kai** – almenningsskai og fiskerikai
- 3.1.54. **Sistranda kai** - fiskerikai
- 3.1.55. **Gjetøy bro**
- 3.1.56. **Storaursøya bro**
- 3.1.57. **Sula** – almenningsskai
- 3.1.58. **Titran** – fiskerikai
- 3.1.59. **Sørburøya** – almenningsskai
- 3.1.60. **Gjæsingen** – almenningsskai
- 3.1.61. **Ørnflaugvågen** - almenningsskai

Friluftsliv

3.1.62. Kjervågsund – utsiktspunkt

Pivat barnehage

3.1.63. Sistranda gml brannstasjon (privat barnehage – Kystbarnehagen

Kommunen brøyter adkomstveg og parkeringsplass – det kreves refusjon for brøyting av parkeringsplass.

4 Beholde kommunale veger

Kriteriene for hvilke veier som bør forbli kommunale og hvilke veier som bør overføres til privat drift er basert på en nøye vurdering utifra de vilkår som er vurdert opp mot likhetsprinsippet, samfunnsmessige interesser og kommunens økonomi.

Det anses fullstendig upraktisk å tenke seg at veier i sentrumsområder og i tettbebyggelse skal være private veier med bompengoordninger.

Det har opp gjennom årene ikke vært en klar strategi over hvilke veier som skulle være kommunale, her er det nok tilfeldighetene som har spilt inn i uregulerte områder.

I regulerte områder, der kommunen enten er eier eller har tatt initiativ til reguleringen (f.eks boligfelt) har det gjennom reguleringsbestemmelsene vært føringer for at veien skulle være kommunal med tilhørende driftsansvar. Dette er også tilfelle i mange næringsområder enten i kommunal regi eller ved samarbeidsavtaler mellom partene.

Rådmannen er av den formening at kommunen har påtatt seg samfunnsansvaret med å tilrettelegge og etablere bolig- og næringsområder i en bred akse i kommunen, men hvor det ikke vil være like naturlig at det offentlige påtar seg drifts- og vedlikeholdsansvaret etter ferdigstillelse. Sett i perspektiv til likebehandling vil det være slik også for private utbyggere, at etableringskostnader med opparbeidelse er et aspekt, drift- og vedlikeholdskostnader et annet, og som ikke er innberegnet ved kjøp av tomt/arealer.

For å se dette i et annet lys, blir det sammenlignbart ved at å betale inn anleggsbidrag til f.eks strømlleverandør, er det ikke dermed sagt at vi slipper å betale strømforbruket.

Ved siste endring i Veglova – [LOV-2018-06-15-38](#) med ikrafttredelse fra 20.07.2018 §54 er det imidlertid bestemt at det på privat vei påhviler eier, bruker eller den som har bruksrett å holde veien i forsvarlig og brukbar stand. I forskrift om slamtømming i Frøya kommune er det satt vilkår for veistandard for denne tjenesteytingen, det forutsettes derfor at vilkårene i § 54 skal ivaretas ved forskriftens bestemmelser om veien er kommunal eller privat.

5. Veier med kun hytteeiere

Ingen av de kommunale veiene har *bare* hytteeiendommer som benytter veien.

6.Oversikt kommunale veger og hvem bor der/antall

Komplett oversikt over alle kommunale veier følger som vedlegg til denne sak, og det vises også til ovenstående oversikt unntatt boliger og fritidsboliger. Det bemerkes at det ved telling av antall boliger kan boligene ha flere boenheter. Dette er ikke kartlagt. Når det gjelder spørsmål om antall personer som bor der, er det ikke adgang til å opplyse dette mtp Lov om personvern.

Veinavn	Bolig	Fritidsbolig	Skoleskyss	Offentlig	Gårdsbruk	Næringsdrivende
Kjærvågsundveien	2	6		1		
Heivein	8	8				
Hakkbuveien	2	1				1
Veita	14	23				
Tiran Kapell	2			1		
Stabbveien	6	19				1
Håvika	0	0				
Titranveien -Kvisten avfallplass	0	0		1		
Bua	6	7				1
Kvistaveien	14	17				
Måsøvalveien	14	7				2
Nordskag skole	11			1		
Tuvneset	4	4				1
Setervolden gravplass	0	0		1		
Bremnesveien	24	11		2		
Sandvikveien	5	7		1		
Kveldro	1	2		1		
Dyrøya boligfelt m/vei til Seashell	14	4				2
Dyrøy skole	16	2		1		
Garnvikveien	7	6				
Sjønhsalen	11	3				1
Dragsnesveien	7	15				1
Vikasundveien	17	11				1
Svellingen	14	1				1
Sletta kirke/Skagan	5	3		1		
Stølan	17	5				
Nesset boligfelt	14			1		
Nesset kai	11	2		1		3
Stølan på Uttian	18	10				1
Steinfjærveien	20	9				1
Siholmen	1			1		4
Rabben boligfelt I og II	51					
Nordhammervik gravplass	0	0		1		
Sykehjemsveien	5	0		1		
Nordhammarveien	45	3				

Doktorbakkan	13	3				
Gulldokkveien	24	4				
Hammarvikringen	34	6				3
Samvirkeveien	26	0				1
Hamarvikbakkan	16	0				
Nabeitveien	6	8		1		4
Flatøyvæn	30	7				1
Flatvalveien	33	5	X			3
Loknesveien	4	9		1		
"Sula sykestue" Tøftistuveien	1	6				1
Skuthauveien	12	10				
Sula-Moloveien	0	0		1		
Gjetøy/Storaursøya	3	12		1		3
Aursøya	33	21				3
Synnvikveien	10	2		1		
Måøyveien	2	1				
Varden	5	0		1		
Gjæsinga	3	37				
Sørburøy	15	18		1		2
Innersian	0	0		2		
Ørndalsveien	1			1		
Øverveien	35	1				
Mellomveien med internatbakkan	48	0		1		2
Rådhusgata	0	0		1		
Beinskardet (alle veier)	46	0		3		
Fillingsnesveien	13	58			1	
Åkervikhauan	14	0				
Nordskag industriområde	1	3				2

7. Har et vedtak tilbakevirkene kraft?

Rådmannen er litt usikker i hva som er tanken bak dette spørsmålet, men en eventuell nedklassifisering av kommunal veg har ikke tilbakevirkende kraft mtp økonomiske forhold.

8. Hva f.eks med Hjemmetjenesten

P.t. har hjemmetjenesten brukere på 24 av 63 kommunale veier. Det vil variere hvilke veier som beferdes utifra tjenestebehov til den enkelte innbygger.

9. Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd

Frøya kommune har ingen ordning med driftstilskudd til private veier. Kommunen hadde en slik tilskuddsordning for mange år siden, men ordningen opphørte for mange år tilbake.

Dette innebærer at private veier ikke gis tilskudd til drift og vedlikehold og brukerne av disse veiene bærer utgiftene fullt ut. Ut fra likebehandlingsprinsippet bør derfor kommunale veier som evt privatiseres som hovedregel følge samme prinsipp.

Dersom det vurderes en kommunal tilskuddsordning bør den være generell, dvs i utgangspunktet omfatte alle private veier. En eventuell innføring av en slik ordning vil dog medføre både administrative og reelle utgifter til tilskudd, og vil dermed undergrave de økonomiske utfordringer kommunen har med midler til vegvedlikehold.

10. Mest mulig rettferdighet skal gjelde – likhetsprinsippet – hvordan få til dette best mulig

Relevante kriterier ved vurdering av privatisering av kommunale veger:

Hvilke relevante vurderingskriterier er det som går igjen i flere kommuners forslag til privatisering av kommunale veger? Det er tale om en politisk vurdering, men kommunene ønsker å oppnå likebehandling med hensyn til hvilke kommunale veger som skal privatiseres.

Følgende vurderingskriterier er mest relevante:

- Omfanget av fast bosetting. Det er i hovedsak veger utenfor tettbebygde strøk som vurderes privatisert.
- Om vegen betjener næringsvirksomhet eller kommunale bygg og anlegg. Dersom det er slike interesser knyttet til vegen, vil forslag om privatisering sjelden fremmes. Hvis vegen uansett blir privatisert, må kommunen dekke sin vedlikeholdsandel på lik linje med andre brukere av vegen.
- Om vegen i reguleringsplan er regulert som offentlig. Dette trekker i retning av å ikke privatisere, da det må foretas endringer i reguleringsplanen og en må gå frem etter samme prosedyre som når ny reguleringsplan skal utformes. Veg i reguleringsplan som ikke er regulert som kjøreveg kan derimot privatiseres.
- Har kommunen planer om å utvide reguleringsplaner eller benytte eksisterende adkomst fra ett boområde til et nytt byggefelt (gjennomgangsvei)
- Om det er knyttet allmennyttige områder til vegen, f.eks dersom det er tale om adkomstvegen går til et friluftsområde.
- Sosiale kriterier, f.eks kommunale tjenester som skolebuss eller hjemmesykepleie, kan tale for at vegen ikke bør privatiseres.
- Vegen har lite trafikk
- Ligger utenfor tettbebygd strøk
- Betjener få eiendommer
- Ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomkjøring
- Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere
- Kommunens behov for etablering av ny infrastruktur (fiberkabel, bredbånd, fjernvarmenett osv.)

Historikk

Offentlig veg har i århundrer vært et samfunnsanliggende da den første vegloven ble stadfestet allerede den 28.juli 1824 som bakgrunn for bygging av offentlig veg som kun var framkommelig til fots eller på hesteryggen og reglene gjaldt hovedsakelig plikt til vedlikehold av disse. Etter hvert utviklet det seg en mer organisert bygging av veger til bruk for kjøretøy. Senere ble vegloven endret

i takt med samfunnsutviklingen ...1851, 1912 og gjeldende lov av 21.06.1963, sist endret 15.06.18 med virkning fra 20-07-2018.

Formålet med vegloven er å trygge planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veger, slik at trafikken på de kan fungere slik at trafikanter og samfunnet til enhver tid er tjent med vegen. Det er en overordnet målsetting for vegstyresmaktene å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til naboer, godt miljø og andre samfunnsinteresser.

Myndighetsutøvelse:

Veglovens § 7 tredje ledd jfr § 8 annet ledd gir kommunen adgang til å fatte vedtak om privatisering av kommunale veger.

Ordlyden i veglova § 7 tredje ledd gir ingen føringer for hva som skal legges til grunn for et vedtak om å privatisere kommunal veg, det blir derfor opp til kommunens skjønn å vurdere hva som er mest hensiktsmessig.

Det er heller ikke krav om opprusting av kommunal veg før den kan privatiseres.

Vegens status - rettsvirkninger:

Hvorvidt en veg er offentlig eller privat, gir anvisning på rettsvirkninger av ulik art. Et viktig kjennetegn ved offentlige veier er allmennhetens rett til adkomst og bruk. I tillegg vil det i henhold til veglova § 29 automatisk oppstå byggegrensebestemmelser som snevrer inn naboens råderett over egen grunn langs offentlig vei. En privat vei er derimot ikke underlagt slike bestemmelser og veieieren har i utgangspunktet alltid rett til å stenge en privat veg for allmenn ferdsel. Det må imidlertid gjøres unntak for de som har ervervet en *rett til ferdsel* på den private vegen samt frilufsloven § 3a som bestemmer at dersom vegen fører til utmark kan ikke eier stenge vegen for *umotorisert* ferdsel.

Hvis kommunen ønsker innflytelse på driften av en privat veg, må kommunen ha et *rettsgrunnlag*. Gjennom å yte økonomisk tilskudd, kan kommunen sette vilkår for bruken av private veger. Et slikt vilkår kan være at vegen skal holdes åpen for allmenn ferdsel. Et annet vilkår kan være at vegen holdes stengt for ferdsel som ikke angår bestemte formål. Et tredje vilkår kan være at det i en avtale mellom kommunen og vegens brukere avtales at det ikke skal innkreves bompenger. Disse vilkårene fordrer imidlertid at kommunen gir økonomisk tilskudd til drift og vedlikehold av den private vegen.

Hvis kommunen nedklassifiserer offentlig vei til privat vei, har kommunen ingen rett til å kreve at veien skal være åpen for alminnelig ferdsel. Det er således opp til veieier/bruker å bestemme hvorvidt veien skal være åpen for allmenn ferdsel, forutsatt at det ikke foreligger avtale som tilsier at veien skal være åpen for allmenn ferdsel. Så lenge veien er *klassifisert* som privat vei, har ikke kommunen myndighet til å sette krav til hvordan veien skal driftes og vedlikeholdes.

Hvis kommunen *oppretholder eiendomsretten* til veggrunnen for veier som privatiseres, gis kommunen en stor innflytelse over forhold knyttet til veiene og hvem som skal gis adgang til å bruke disse. Av den grunn bør kommunen opprettholde hjemmelen til grunnen til veien som evt nedklassifiseres. Kommunen har således mulighet til fastsettelse av vilkår om f.eks at veier som nedlegges skal være åpen for allmenn ferdsel.

Skilting på privat vei

Bakgrunnen for at man setter opp skilt på et privat område, er at det oppstår problemer med å få publikum til å respektere lover og regler som gjelder for et tilsvarende offentlig område. Typiske

eksempler er ulovlig parkering på gårds plasser/boområder, unødvendig kjøring på privat vei, parkering foran utkjørsler/garasjer, unødvendig kjøring i og parkering i borettslag osv. På offentlige områder blir dette regulert ved oppsetting av skilt som det er fattet vedtak for, og som derfor kan håndheves. For at håndheving av tilsvarende skilt på private områder må skiltene ordlyd/symboler være juridisk korrekte og holdbare.

For de skiltgrupper som vil være mest aktuelle for private områder er det Politiet som er den avgjørende skiltmyndighet. Selv om man eier eiendom, kan man ikke uten videre sette opp skilt man selv ønsker. Offentlige skilt vil ikke bli tillatt satt opp på private områder, med mindre det er fattet vedtak av skiltmyndighetene. Dette betyr at Politiet kan bestemme at et privat område skal skiltes og betraktes som et offentlig område. Dette kan gjelde borettslag, parkeringsplasser, osv. Med bakgrunn i forannevnte må dermed alle skilt på veier som blir nedklassifisert til privat vei søkes godkjent av Politiet hvis kommunen fortsatt ser behov for samme eller annen type skilting.

Avtale om kommunalt vedlikehold

Har kommunen forpliktet seg til fremtidig vedlikehold av private veier? I såfall, vil det være et spørsmål om hvor omfattende en slik vedlikeholdsforpliktelse faktisk kan være.

Det er ikke kjennskap til, eller fremlagt noen dokumentasjon som viser at kommunen har forpliktet seg til fremtidig vedlikehold. På den annen side kan det være nødvendig å kvalitetssikre dette ved dokumentinnsyn på alle berørte eiendommer og den aktuelle vei. Dette er en komplisert og svært krevende oppgave både ressursmessig og økonomisk idet skylddelinger, matrikkelbrev etc må gjennomgå. Hvis slike rettigheter/avtaler ikke er til stede, innebærer dette at kommunen står fritt til å nedlegge veien og omklassifisere den til privat vei.

Vedlikeholdsplikt for private veger og kommunen som vegbruker

Veglova § 54 første ledd første punktum bestemmer at når en privat vei blir brukt som felles adkomst for flere eiendommer «*pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukbar stand*». Bestemmelsen fastslår en felles vedlikeholdsplikt for privat vei som er gjenstand for felles bruk. I tillegg til grunneiere og de med formell rettslig bruksrett, vil også andre som utøver en faktisk tålt bruk være vedlikeholdspliktige. Dersom kommunen skal bruke en privat vei, må kommunen – på lik linje med andre brukere dekke sin vedlikeholdsplikt. Tolkning av denne bestemmelsen statisk forstås kommunens andel av vedlikeholdsplikt at kommunen faktisk bruker veien som adkomst for kommunale anlegg (f.eks pumpestasjon, høgdebasseng, kommunal bade plass osv) lovpålagt tjeneste som skoleskyss. Hva gjelder den offentlige bruk av veien for tjenesteyting som avfallshåndtering, slamtjeneste, hjemmesykepleie m.m. anses ikke disse tjenestene å falle inn under kommunens vedlikeholdsandel/ansvar på privat vei.

11. Er det mulig å søke refusjon fra oppsittere for vegvedlikehold

Nei, kommunen har ikke adgang til å kreve avgift eller refusjon for veivedlikehold på kommunal vei, jfr Veglovens bestemmelser .

12.Veier ut til grender beholdes, definisjon av «Hva er en grend»

Definisjon grend – En grend eller et grendesamfunn er en samling med gårder, hus eller hytter. Grend betegner en gruppe av gårder som ligger mer eller mindre samlet og er skilt fra andre grupper med utmark, skog eller lignende. Grend er en

mindre enhet enn en bygd, som således kan inneholde en eller flere grender. Grendene langs kysten kalles gjerne fiskevær. Den klassiske grenden består av ganske få hus, som oftest er bygd med en viss geografisk nærhet til hverandre.

Definisjon bygd -

Ei bygd er gjerne et spredtbebygget område med en viss geografisk utstrekning, der bondegårdsbebyggelse ofte har vært selve grunnlaget for samfunnet. Bygd brukes særlig om den tetteste bebygde, sentrale del av et landområde med gårder som utgjør en naturlig helhet og som er omgitt av *ubygder*, til forskjell fra *utkant* med mer spredt bebyggelse. Bygdene har tradisjonelt bestått av gårdsbruk og spredt bebyggelse i et kulturlandskap som har vært preget av innmark, utmark, jordbruk, husdyrhold, fangst og fiske.

Bygder er gjerne større og mer løslig sammensatte enheter enn grender, fordi man også regner med områder uten bebyggelse i bygdene. Ei bygd kan således bestå av et eller flere grendesamfunn.

Definisjon tettsted

Et tettsted er et tettbebygd område, et byområde, en by, et bebyggelses-tyngdepunkt, for eks. et industristad, fiskevær, bygdesentrum eller kommunikasjonsknutepunkt. Eller, et tettbebygd sted defineres som et sammenhengende bebygd område, uavhengig av administrative grenser. Tettstedets yttergrenser flyttes stadig (dynamisk) etter hvert som tettstedet utvides med bebyggelse. I norsk dagligtale er tettsted et begrep for et bymessig område som ikke er stort nok eller viktig nok til å være by. Det typiske tettstedet i bygde-Norge består av butikker og andre service-bedrifter, samt boliger og kanskje hotell og industribygg. Tettstedet kan være kommunesenter med kommunale institusjoner som aldershjem, helsesenter og herredshus. I større tettsteder finner man også statlige institusjoner som sykehus, politi og domstoler. Et større tettsted med et sentralt forretningsstrøk vil vanligvis kalles en by.

Tettstedets sentrumsområder

Innenfor et tettsted opererer SSB med begrepene *sentrumskjerne* og *sentrumssone*. En *sentrumssone* er i denne sammenhengen definert som et område satt sammen av en eller flere sentrumskjerner og en sone på 100 meter rundt. En *sentrumskjerne* er definert som et område med mer enn tre ulike hovedgrupper med sentrumsfunksjoner. I tillegg til detaljvarehandel må offentlig administrasjon eller helse- og sosialtjenester eller andre sosiale formål.

Hvorvidt kommunen skal fortsette å ha kommunalt vedlikehold på grendeveger er et politisk spørsmål og hvilke kriterier som velges å legges til grunn ved en eventuell nedklassifisering til privat vei eller overføring av drifts- og vedlikeholdsansvar.

13.Samkjøre vedlikehold med flere aktører i områdene (Eks. TrønderEnergi, kommune, private eiere

Rådmannen anser det som en utfordrende oppgave hvis kommunen skal påta seg ansvar med samkjøring for vedlikehold og drift overfor andre bedrifter og private veieiere. Dette vil i praksis bety at kommunen påtar seg ansvaret for at drift og vedlikehold utøves og deretter må bruke mye ressurser på refusjonsberegninger overfor forannevnte aktører.

Det er ikke uvanlig at bedrifter og private veieiere inngår brøyteavtaler med de eksterne firma som kommunen har avtale med på tjenesteytingen.

Et annet moment som bør drøftes i sakens anledning, er om kommunen bør reforhandle avtaler med næringslivet. Kommunen drifter og vedlikeholder mange veier til næringslivet og hvor kommunen selv ikke har noe anlegg eller andre interesser på den aktuelle vei.

Her bør brukere og oppsittere av veien selv dekke hele eller deler av kostnadene knyttet til drift og vedlikehold.

Alternativ vegdrift i forhold til privat veilag

I de fleste kommuner hvor kommunal vei har blitt privatisert har det blitt dannet veilag men i Alvdal kommune er det etablert en annen driftsform ved å etablere et eget foretak.

Alvdal kommune: (Alternativ veidrift framfor etablering av veilag på hver rode)

Alvdal Vei er sannsynligvis den første overbygning over private veier som er foretatt i landet. Alvdal kommunestyre vedtok i 2004 å omklassifisere totalt 52 km kommunal vei. 19 veier ble omklassifisert til privat vei og delt inn i 12 veilag. Etter ønske både fra kommunen og oppsitterne ble Alvdal Vei dannet. (eget foretak som organiserer drift og vedlikehold på disse private veiene)

Formålet for Alvdal vei er å organisere og forvalte innkreving av avgifter og kommunalt tilskudd. Alvdal Vei skal være ansvarlig for innkreving av vederlag for bruk av veiene, påse at de enkelte veilag vedlikeholder veiene og at det blir utført nødvendige kontroller for bruken av veiene.

Av de 12 veilagene som ble delt inn i 2004, er 11 medlem hos Alvdal vei. Etter søknad kan også andre veier bli tatt opp som medlem.

Alvdal vei har opprettet styre og vedtekter og styret består av 5 medlemmer, hvorav et medlem er fra Alvdal kommune.

Alvdal vei fordeler midler til veilagene som sørger for opprusting og vedlikehold av veiene. Utbetalingen skjer etter antall meter vei og ved større utbedringer. Kapitalen kommer fra innkrevde avgifter og kommunalt tilskudd. Alvdal kommune bidrar årlig med 200 000 tusen kroner (2010) til Alvdal vei.

I første omgang ble det besluttet at alle fastboende og hytteeiere som bruker veiene skal betale avgift til veilaget og etter høringer blant veilagene ble det oppnådd enighet om betalingsformer.

Erfaringene fra Alvdal vei er at de har hatt en god prosess både med kommunen og veilagene som er medlemmer. Tilslutningen blant bygdefolket om medlemskap ligger på 85% av de som fikk

tilsendt giroer (alle innbyggere (enkelpersoner)) over 18 år og alle hytteeiere). Påstanden er at veivedlikeholdet er blitt mye bedre etter at veiene ble privatisert.

Brøyting

Ved konkurranseutsatt rammeavtale for perioden 2019-2024 mottok kommunen ett tilbud fra hver rode. Det erfares at færre og færre viser interesse for brøyteavtaler med kommunen. Mulig årsak til dette er at brøyterne har beredskap 6 mndr pr sesong og hvor det også kreves store investeringer på maskinelt utstyr for oppgaveløsningen. Beredskapsgodtgjørelse har en økning på 180.600 pr år og timepriser har en samlet økning på 2.450,- pr time. Dette utgjør til sammen en økning på brøytebudsjettet med kr 509.805,50.

Med bakgrunn i den høye økningen for vintervedlikehold kapitalmessig ble det før kontrahering av brøyteavtale med entreprenører, beregnet om oppgaven kunne utføres til en lavere pris i egen regi. Dette viste seg å bli dyrere idet vi da har måttet ansatt mere personell for å forestå oppgaven, idet våre 3 medarbeidere på anleggssiden allerede er i en vaktordning med brøyting og strøing på kommunale veier i sentrum og andre offentlige uteanlegg i kommunen. I tillegg server disse mannskapene begravelser både på Fast-Frøya og i øyrekka.

Kommunen har et stort etterslep på vedlikehold av kommunale veier, og de årlige bevilgninger til drifting blir for knappe. Etterslepet øker dermed år for år og veistandarden på mange kommunale veier har ikke ønskelig kvalitet sett fra et brukerperspektiv.

Innenfor denne rammen skal det grøftes, vedlikeholdes og skiftes ut stikkrenner, siktrydding, overvannshåndtering, tømning sandfangkummer, gatefeieing, grusing, høvling, skraping av vei, brøyting og strøing, setting og opptak av brøytestikker, oppmerking, vedlikehold og drift gatelys osv.

Vurdering/Konklusjon:

Eiendomsrett til veggrunnen

Definisjonen på en offentlig vei er at veien er åpen for allmenn ferdsel og blir holdt vedlike av det offentlige. Hvem som eier veggrunnen er ikke avgjørende.

Ved nedklassifisering av kommunal vei til private er det nødvendig å kartlegge hvem som har eiendomsrett til veien. Erfaringene viser at mange «kommunale» veier opprinnelig har vært i privat eie. Det vil ofte være en fordel for oppsitterne å få til en løsning med kommunen om å overta eiendomsretten til veien, og deretter danne et veilag hvor alle deltagere har sine plikter.

Naturskadeerstatning er et poeng i denne sammenheng. Hvis veien blir tatt av skred eller flom, så finnes det store muligheter for å få statlig erstatning til private veier. Samme erstatning er ingen selvfølge hvis veien er offentlig eid. Dette kan være et argument for at en privatisert vei også bør eies av veibruker og ikke av det offentlige. Kommunen bør på den annen side foreta en overordnet vurdering med tanke på det offentliges samfunnsmessige ansvar generelt sett.

Der kommunen ønsker å nedklassifisere kommunal vei til privat vei og fortsatt ønsker å ha en viss kontroll med vegen, bør kommunal vei hvor kommunen selv er grunneier og/eller er bruker av veien inngå særavtale eller betale tilskudd til veglaget.

Det må kartlegges om vegen er utskilt som egen matrikkelenhet i eiendomsbasen hos kommunen. Ved innføring av ny Matrikkellov hadde kommunene adgang til å matrikkelføre veggrunn som sin

egen, med overgangsordninger som gjaldt ut 2012. Det opplyses at denne matrikkuleringen delvis er utført i Frøya kommune.

Det må vurderes om veien må ommatrikuleres til privat eie, eller om kommunen fortsatt skal stå som eier og overføre drift og vedlikehold til private som i denne sammenheng oppfattes som veiholder. Hvis vei i regulerte områder som har betegnelse offentlig vei (offentlig trafikkområde) skal overføres til private, må reguleringsendring (formålsendring) gjennomføres.

Veglys

På de vegstrekninger hvor kommunen har etablert veglys langs offentlig vei og som evt blir overført til private, vil det også være naturlig at eierskap og driftsansvar for veilysene overføres til den aktuelle vei.

Som tidligere nevnt ovenfor kommunal vei til offentlige bygninger, så som; skole, barnehage, omsorgsboliger, sykehjem osv må ha status kommunal vei. På de veier hvor slik bygningsmasse ligger på deler av veien og ikke er i enden av veien, bør resterende veistrekning overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar. Videre må veier fram til offentlige kaier og kaianlegg fortsatt være kommunal vei. Dette med bakgrunn i almenne brukerinteresser. På veier der kommunen har høgdebasseng, renseanlegg m.m. som i hovedsak betjener øvrig bebyggelse, bør drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres private og hvor kommunen betaler sin andel til veilag.

Videre vil Rådmannen presisere det offentliges ansvar med tilrettelegging med adkomst for forflytningshemmede, noe som også tilsier behov for at veier til offentligrettede bygg og anlegg skal være kommunal vei. Tilsvarende bør veier som utgjør viktige forbindelseslinjer til annet offentlig vegsystem med regional tilknytning (gjennomgangsveier) være en del av det kommunale veinettet med kommunalt drifts- og vedlikeholdsansvar.

For å skille forskjellene i Veglovens § 7 og § 8 kan det oppsummeres som følgende:

Et vedtak om nedlegging av kommunal i § 7 medfører at kommunen nedlegger kommunal vei (offentlig vei) og overfører vedlikehold- og driftsansvar samt overføring av eierskap, dvs ommatrikkulering. Dette betyr at kommunen ikke vil ha noen rettighet til å f.eks godkjenne avkjørsel fra kommunal vei. Hvis et vedtak fattes på dette grunnlag bør det i hvert enkelt tilfelle undersøkes hvordan eierforholdene til veien er. Her kan det være mange løsninger og som tidligere nevnt er det veieier som beholder en viss disposisjonsrett over veien og viser det seg at kommunen ikke har eierskapet til en tidligere kommunal vei kan en få visse utfordringer. Det kan for eksemel vises til pbl § 27-4 om at eiendommen må være sikret adkomst til vei som er åpen for allmenn ferdsel.

Når det gjelder privatisering av veg i regulerte boligfelt kan vedlikeholdsansvaret overføres, men en må være sikker på at alle har tilstrekkelig adkomst. Reguleringssituasjonen vil nok kunne være forskjellig, noen veier er kanskje regulert til offentlig vei, mens andre er regulert for eksempel til felles vei.

Veglovens § 8 andre ledd medfører at drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres til private og hvor kommunen fortsatt vil ha en viss disposisjonsrett over vegbruken. Det er naturlig å se det slik at veieier bl.a. kan avgjøre hvem som skal ha eller få rett til å bruke vegen.

Blir vedlikeholdet og driftsansvaret overført til private, vil kommunen kunne bli ansvarlig for fortsatt en andel av vedlikeholdet dersom de er eier eller bruker av eiendommer knyttet til den aktuelle veien og bli en aktør i veilaget. Veilaget vil få den råderetten som de blir tillagt av grunneiere til veien gjennom lagets vedtekter og for øvrig Veglovens § 55. Dersom kommunen er eier av veggrunn

kan det være fornuftig at det utarbeides standard vedtekter som kan brukes i den forbindelse. Det vil være viktig at veien fortsatt skal være åpen for allmenn ferdsel, jfr pbl § 27-4.

Med bakgrunn i forannevnte anbefaler Rådmannen av hvis kommunestyret velger å overføre drits- og vedlikeholdsansvaret på kommunal vei til private, bør kommunen fatte vedtak i medhold av Veglovens § 8, andre ledd.

I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med 52% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt.

Med bakgrunn i drøftinger i saken, vurderinger om likebehandling og prinsippet bak samfunnsmessige interesser foreslår Rådmannen at følgende veier vurderes overført til privat drift og vedlikeholdsansvar:

VEGER SOM BØR VURDERES OVERFØRT TIL PRIVAT DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSANSVAR

Veg nr	Vegnavn	Ant meter	Grus/Asfalt	Innleid brøyting	Brøyting egen regi	Merknad	Kart nr
1	Kjervågsundveien- fra avkjøring kirkegård og ut til endeevei	2263	Grus	x		Tursti på ende av veg	1
2	Heiveien	70	Asfalt	x			1
3	Hakkbuveien	150	Asfalt	x			1
4	Veita	330	Asfalt	x			1
5	Bua	3600	Grus	x		Turistnæring	2
6	Kvistaveien	2130	Asfalt 1000m Grus 1130	x			2
7	Måsøvalveien	830	Asfalt	x		Næring (Måsøval)	3
8	Nordskaget – fra park.plass skole og til endeevei	116	Grus	x			3
9	Tuvneset	630	Grusveg	x		Tidl 895 m 335 m veg solgt til Salmar	9
10	Dyrøy boligfelt	208	Asfalt	x		Komm. slamavskiller	14
11	Garnvikveien	720	Grusveg	x			12
12	Sjønghalsen	380	Asfalt	x		Tilførselsveg til turisme (Dragsnesv.)	12
13	Dragsnesveien	1656	Grusveg	x		Turistnæring	12
14	Vikasundveien	1106	Asfalt	x			11
15	Stølan	686	Asfalt til gml skole Grus til boligfelt	x		Komm.boligfelt	11
16	Neset boligfelt – fra barnehage til endeevei	200	Asfalt	x		Komm. boligfelt	10
17	Stølan på Uttian	420	Asfalt	x		Privat boligfelt	9
18	Steinfjærveien	305	Asfalt	x		Privat boligfelt	9
19	Rabben boligfelt del I og II	1272	Asfalt		x	Trygdeboliger	8
20	Bekkaelvveien	35	Asfalt		x	Privat bolig	8

21	Rabbafeltet	25	Grus		x	Komm. Utleiebolig	8
22	Rabbafeltet	150	Grus		x	Privat bolig	8
23	Nordhammarveien	900	Asfalt		x	Trygdeboliger	7
24	Rabbastien	150	Grus		x	Veg til Havheim eldreboliger	8
25	Doktorbakkan	578	Grus		x		7
26	Gulldokkveien	710	Asfalt		x	Hammervolden boligfelt	7
27	Hammarvikringen	434	Asfalt		x	Vei til industri	7
28	Samvirkeveien	587	Asfalt		x	Næring (coop)	7
29	Hamarvikbakkan	343	Asfalt		x	Komm. boligfelt	7
30	Flatøyveien	950	Asfalt		x	Næring	6
31	Flatvalveien	580	Asfalt		x	Næring	6
32	Tøftistuveien	220	Asfalt	x		Sula	17
33	Skuthauveien	170	Asfalt	x		Sula	17
34	Varden	310	Asfalt	x		Mausund boligfelt	17
35	Gjæsinga	750	Grus	x			18
36	Sørbrurøy – fra skole til endevei	699	Grus	x			18
37	Fillingsnesveien	4300	Grus	x			4
38	Åkervikhauan	600	Asfalt	x		Dyrvik –komm.b.felt	10
39	Nordskagveien	900	Asfalt	x		Industriområde	3
40	Gjetøy	710	Asfalt	x			17
41	Myran	390	Asfalt		x	Samleveg	8
42	Nordhammarvika ind.område	544	Asfalt		x	Brøytes fram til port Aqualine (Scales)	19
43	Utfrøyveien	500	Asfalt	x		Vei til Nutrimar	3

VEIER SOM TILRÅS Å FORTSATT HA KOMMUNAL DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Veg nr	Vegnavn	Ant meter	Grus/Asfalt	Innleid brøyting	Brøyting egen regi	Merknad	Kart nr
1	Titran kapell		Grus	x		Lovpålagt	1
2	Stabbveien	1250	Asfalt	x		Kulturminne – almenne interesser	1
3	Håvika	160	Grus	x		Gravplass – lovpålagt	1
4	Titranveien – Kvisten avf.plass	1180	Grus	x		Kommunalt anlegg med driftsansvar	2
5	Nordskag skole	280	Asfalt	x		Offentlig bygning	3
6	Setervolden	350	Grus	x		Gravplass – lovpålagt	
7	Bremnesveien	2952	Asfalt – 2452 Grus 500	x		Kai–allmenn interesse	16
8	Sandvikveien	580	Grus	x		Kai-allmenn interesse	16
9	Kveldro	640	Grus	x		Gravplass-lovpålagt	13
10	Dyrøy skole	270	Asfalt	x		Offentlig bygning	14
11	Sletta kirke	130	Grus	x		Kirke-lovpålagt	11
12	Nesset boligfelt	240	Asfalt	x		Barnehage-off.bygning	10
13	Nesset kai	303	Asfalt	x		Kai-allmenn interesse	10
14	Havneveien	250	Grus		x	Veg til fiskerihavn og	8

						liggekai	
15	Nordhammar gravplass	161	Asfalteres	x		Gravplass-lovplagt	14
16	Sykehjemsveien	434	Asfalt		x	Offentlig bygning	7
17	Nabeitveien	180	Asfalt		x	Off. bygning (Hamos, driftshall m.m.)	7
18	Loknesveien	1293	Grus	x		Kirkegård-lovpålagt	
19	Sula-Moloveien	40	Asfalt	x		Off.anlegg	17
20	Aursøya	770	Asfalt	x		Feltstasjon – almenne interesser – næring (Den Muntre Matros)	17
21	Synnvikveien Mausund	400	Asfalt/Grus	x		Kirkegård-lovpålagt – vannverksanlegg	17
22	Måøyveien	40	Asfalt	x		Offentlig bygning – Mausund skole	17
23	Sørburøy skole	851	Asfalt	x		Offentlig bygning	18
24	Innersian Fra Fv til idr.hall	130	Asfalt		x	Frøyahallen – offentlig bygning	8
25	Ørndalsveien	410	Grus/asfalt		x	Høgdebasseng og Steinaldersti	8
26	Øverveien	440	Asfalt		x	Offentlige bygninger-Øvergården	8
27	Mellomveien med internatbakkan	690	Asfalt		x	Samleveg med gjennomgående trafikk –sentrumsnær	8
28	Rådhusgata	205	Asfalt		x	Offentlige bygg – Rådhus/Skoler/sv.hall m.m.	8
29	Beinskardet Myran	400	Asfalt		x	Gjennomgangsvei/samlevei	8
30	Beinskardet	280	Asfalt		x	Samleveg – gangvei til internatbakkan	8
31	Sætervågen kai	150 m2	Betong	x		Fiskerikai-almenne interesser	14
32	Sistranda havn	325	Betong	x		Fiskerikai-almenne interesser	8
33	Sistranda skole	1915 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
34	Frøya ungd.skole	1200 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
35	Svømmehall	900 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
36	Rådhuset	3500 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
37	Frøyahallen	2000 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	8
38	Nordskag oppv.s.	1000 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	3
39	Nabeita oppv.s.	3500 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering	6
40	Dyrøy skole	800 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	14
41	Nesset barnehage	1200 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	10
42	Mausund skole	400 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	17
43	Sørburøy skole	200 m2	Asfalt	x		Uteområde-parkering	18
44	Nordskag brannstasjon	40 m2	Grus	x		Uteområde-parkering	3

45	Sistranda brannstasjon	1000 m2	Asfalt		x	Uteområde-parkering Off. virksomhet	8
46	Sætervågen	400 m2	Betong	x		Almenningskai – almenne interesser	14
47	Sørdyrøy Ørnflaugvågen	250 m2	Betong	x		Almenningskai – almenne interesser	15
48	Gangveg Hamarvik	357	Asfalt 307 Grus 50		x	Trafikksikkerhet	7
49	Mausund brannstasjon	10	Grus	x		Uteområde-parkering Off. virksomhet	17
50	Sula brannstasjon	10	Grus	x		Uteområde-parkering Off. virksomhet	17
51	Gangveg Rådhuset	230	Asfalt	x		Trafikksikkerhet	8
52	Vasskaiveien	254	Asfalt	x		Fiskerikai	1
53	Kjerkdalsvatnet renseanlegg	300	Grus	x		Kommunalt renseanlegg	16

Hovedplan for vei

Hovedplan for vei av 2009 er ikke vedtatt politisk og Rådmannen ønsker å få fullmakt til å leie inn faglig bistand ved revidering og utarbeidelse av denne- idet arbeidet er såpass omfattende at det synes vanskelig å få løst oppgaven i egen regi. Det foreslås derfor at dette tas med i budsjett for 2021.

Hovedplan for vei revideres uavhengig av hvilke valg kommunestyret fatter med tanke på evt overføring av kommunale veier til private. Denne vil være et godt styringsdokument med tanke på vedlikeholdsbehov, vedlikeholdskvalitet og økonomiplanlegging.

Informasjonsformidling

Saken med vurdering om privatisering av kommunale veger har ikke vært ute på høring blant innbyggerne, men saken har vært omtalt i media (lokalavisa Hitra-Frøya) og kommunen har mottatt en rekke innspill fra ulike aktører og innbyggere i kommunen ved tidligere behandlinger av saken. Idet saken er av stor samfunnsinteresse og inngripen i den enkeltes økonomi vil Rådmannen foreslå at saken legges ut til høring før endelig vedtak fattes i kommunestyret. Det er videre av interesse å få fremskaffet evt dokumentasjon av avtaler med offentlige myndigheter om veihold.

Kan vedtaket påklages?

Evt vedtak som fattes forutsetter at forslag om nedleggelse av kommunale veier til private veier legges ut til offentlig høring, før evt endelig vedtak om nedleggelse gjøres.

Vedtak om nedleggelse av kommunal vei til privat vei gjøres i medhold av Veglovens bestemmelser. I følge Vegloven er det ikke klageadgang på vedtak som gjøres om nedleggelse av kommunale veier. Kommunen kan dog legge høringsuttalelser til grunn for endelig vedtak.

Ikrafttredelse av vedtaket

Gjelder fra det tidspunkt vedtaket treffes.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel;

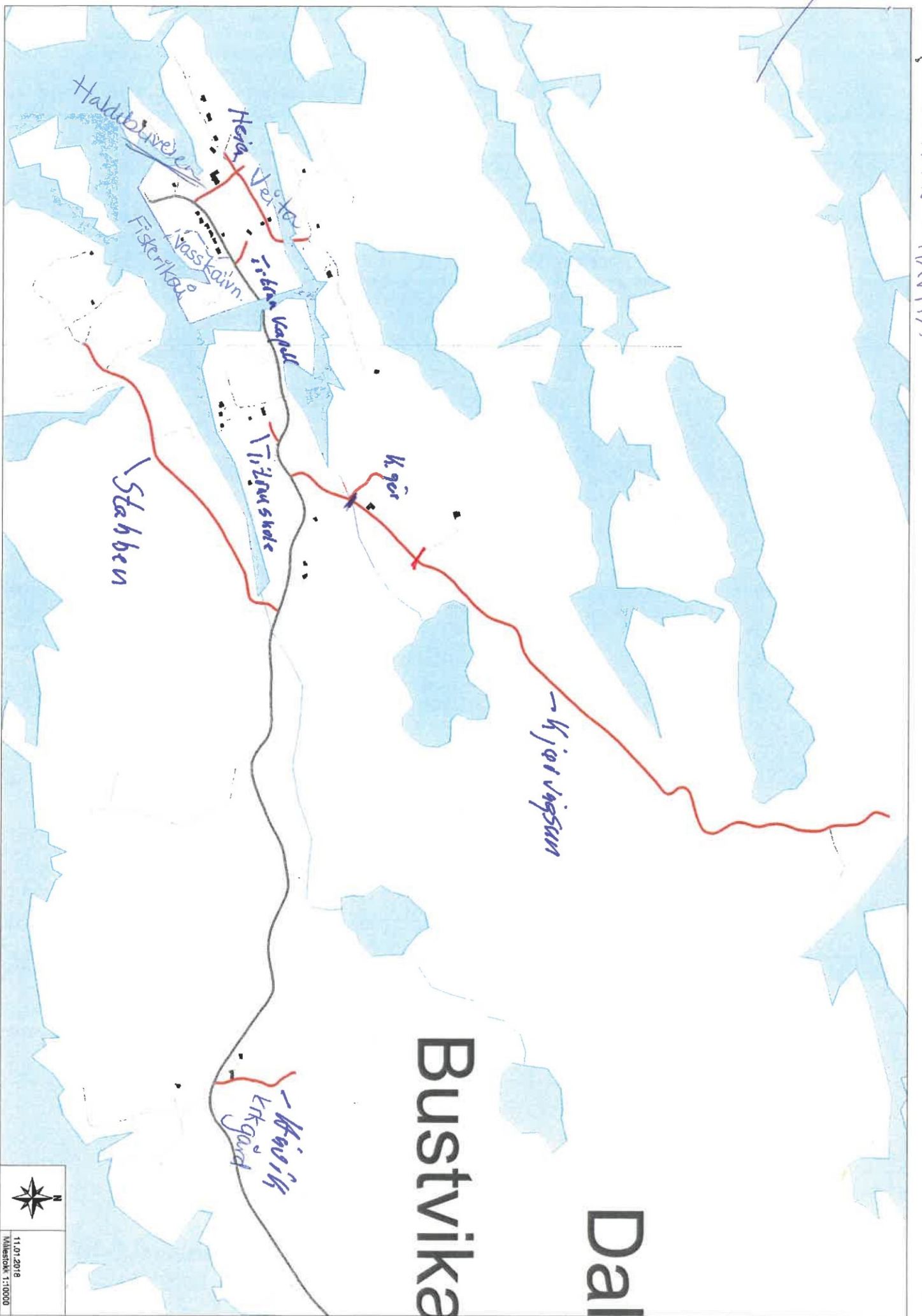
- ✓ Arbeide for medvirkning fra alle grupper i befolkningen.

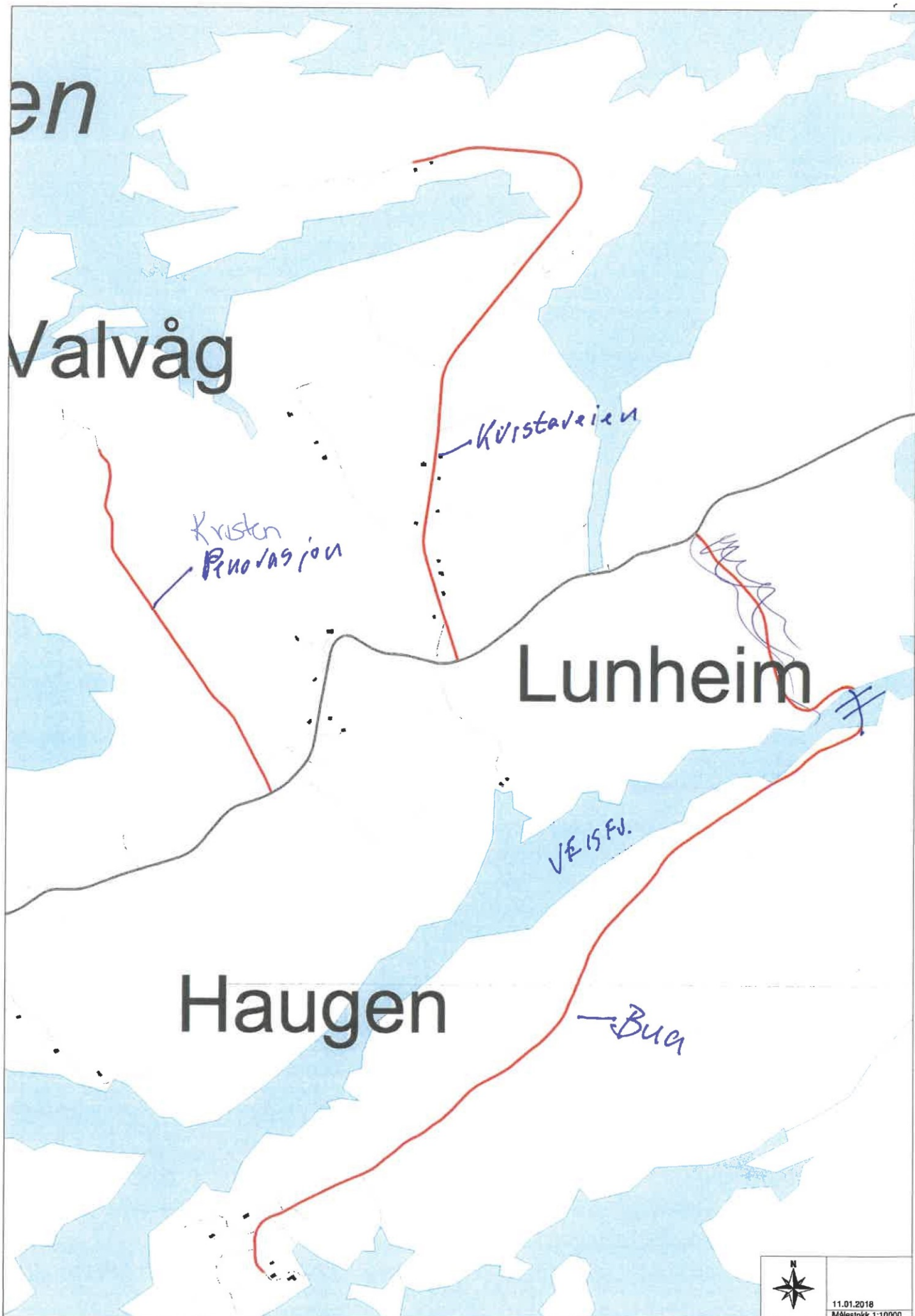
Økonomiske konsekvenser:

De kapitalbehov som er beregnet for opprusting og vedlikehold av kommunale veier vil være urealistisk med tanke på kommunens økonomiske situasjon. Mengde vei bør derfor reduseres og de minst samfunnskritiske veiene bør privatiseres.

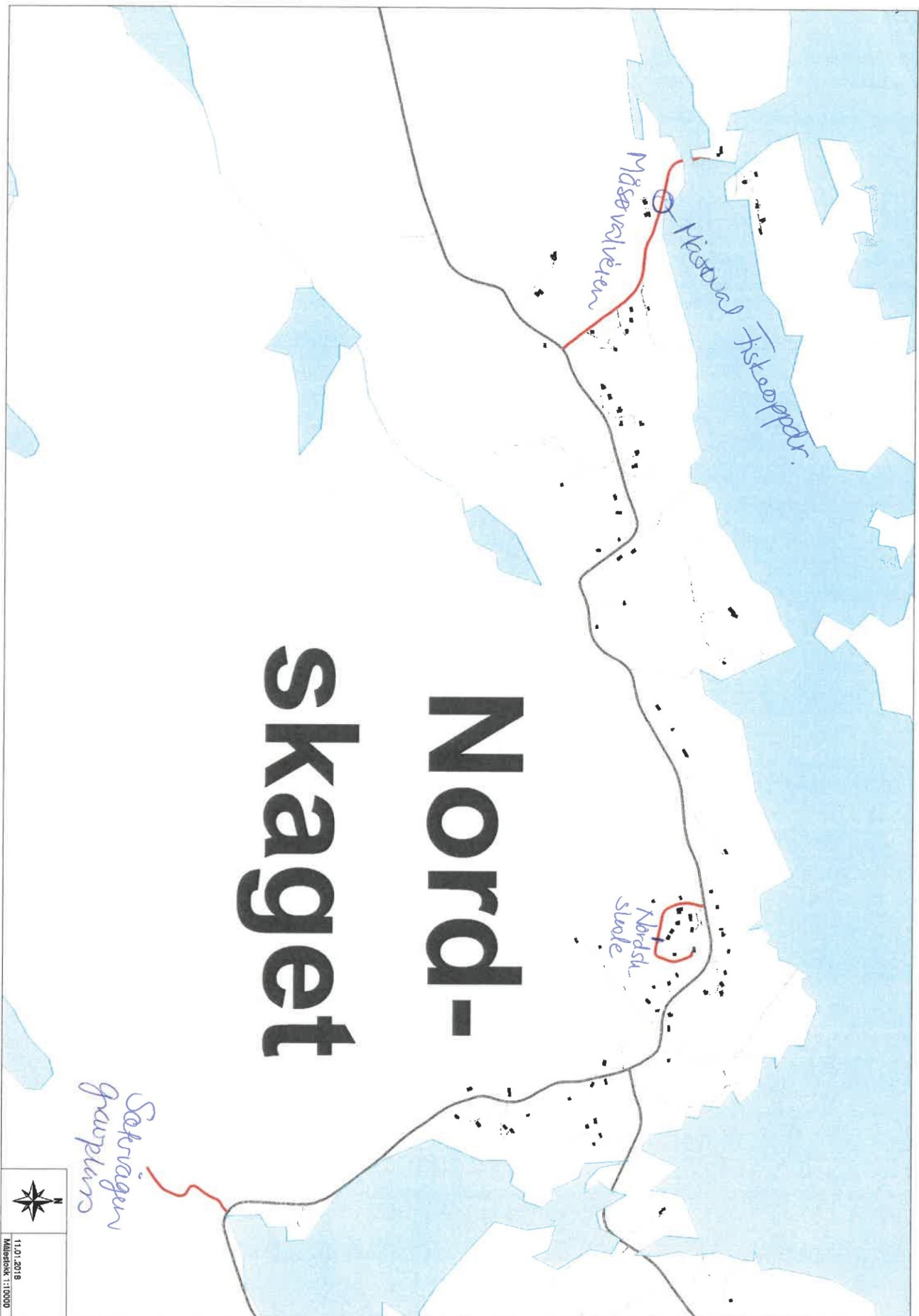
I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med over 50% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt. I denne beregningen er det tatt med vintervedlikehold i form av avtaler med eksterne entreprenører så som beredskapskostnader, brøyting og strøing, innleie av feiing samt kostnader med grusing etc., lønn egne ansatte, strømkostnader gatelys.

Kommunen bruker gjennomsnittlig 2,3 mill pr år i drift og vedlikehold av kommunale veger. Ved å overføre drifts- og vedlikeholdsansvar jfr sakens innstilling antas det en besparelse på ca. 1 million pr år.

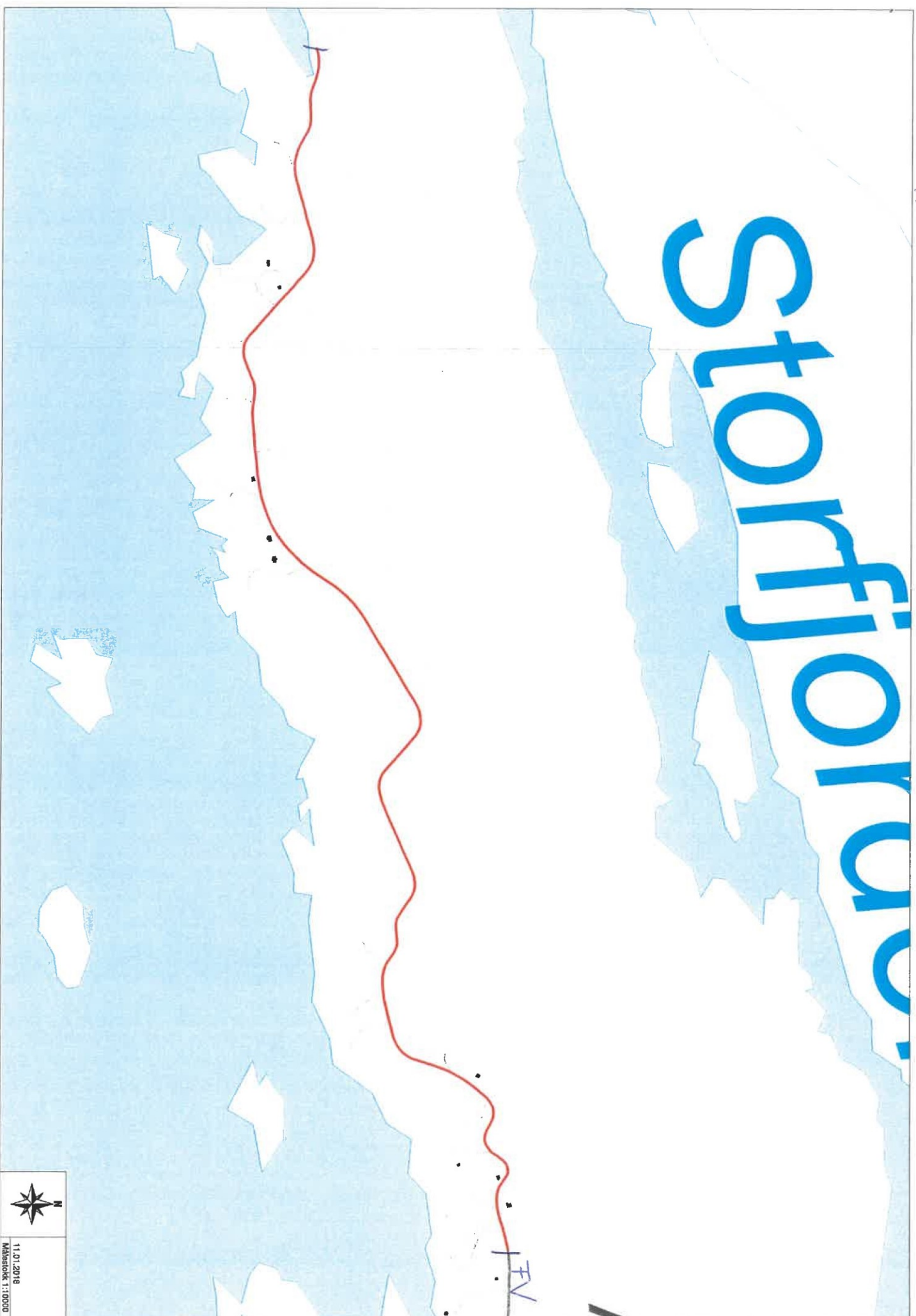




Nord- skaget



Storfjorden

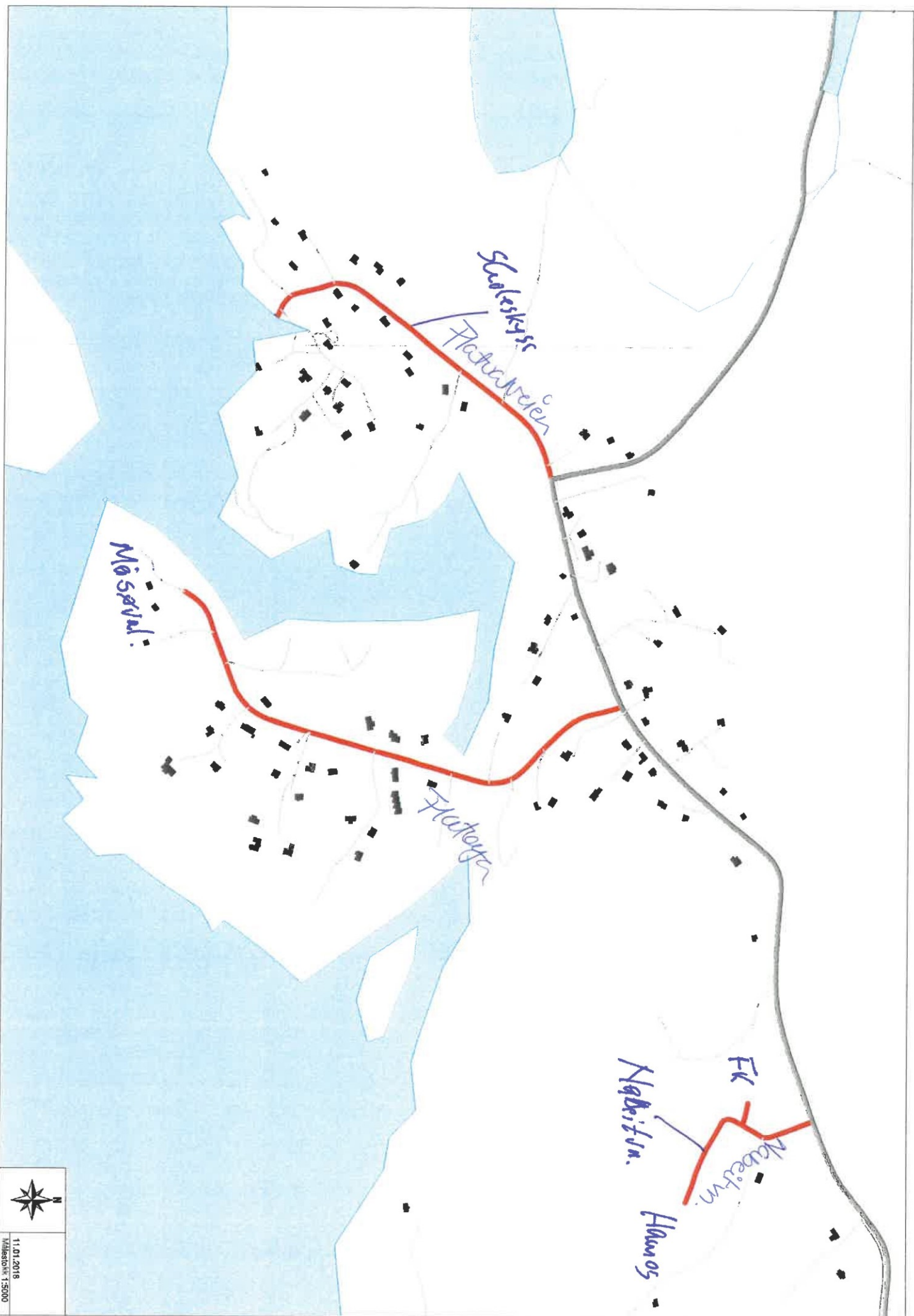


TUYNESSET

UOITVAGUOT

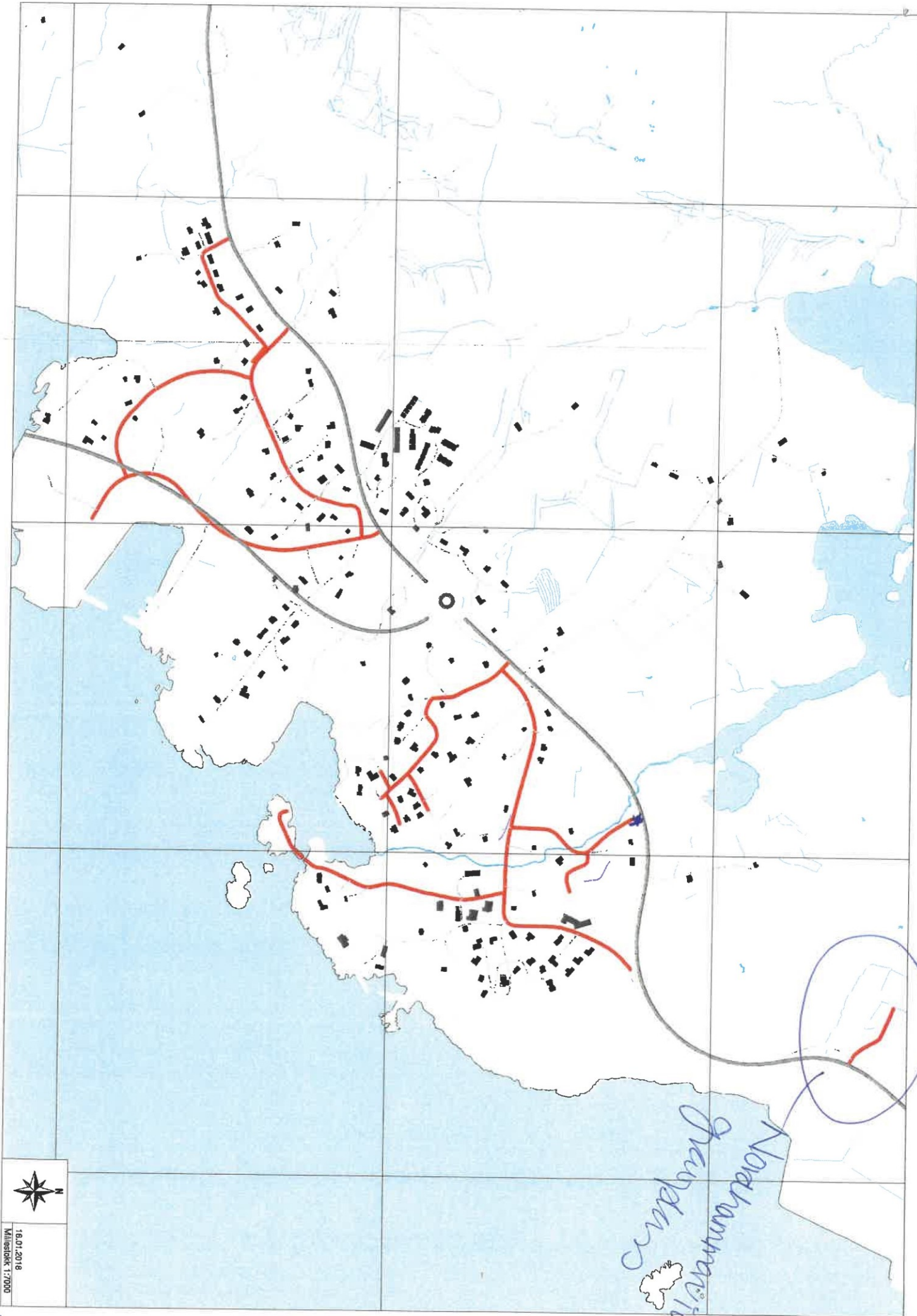
Kai
Salmas

Vilmar
Kottfild





HAMMAMET



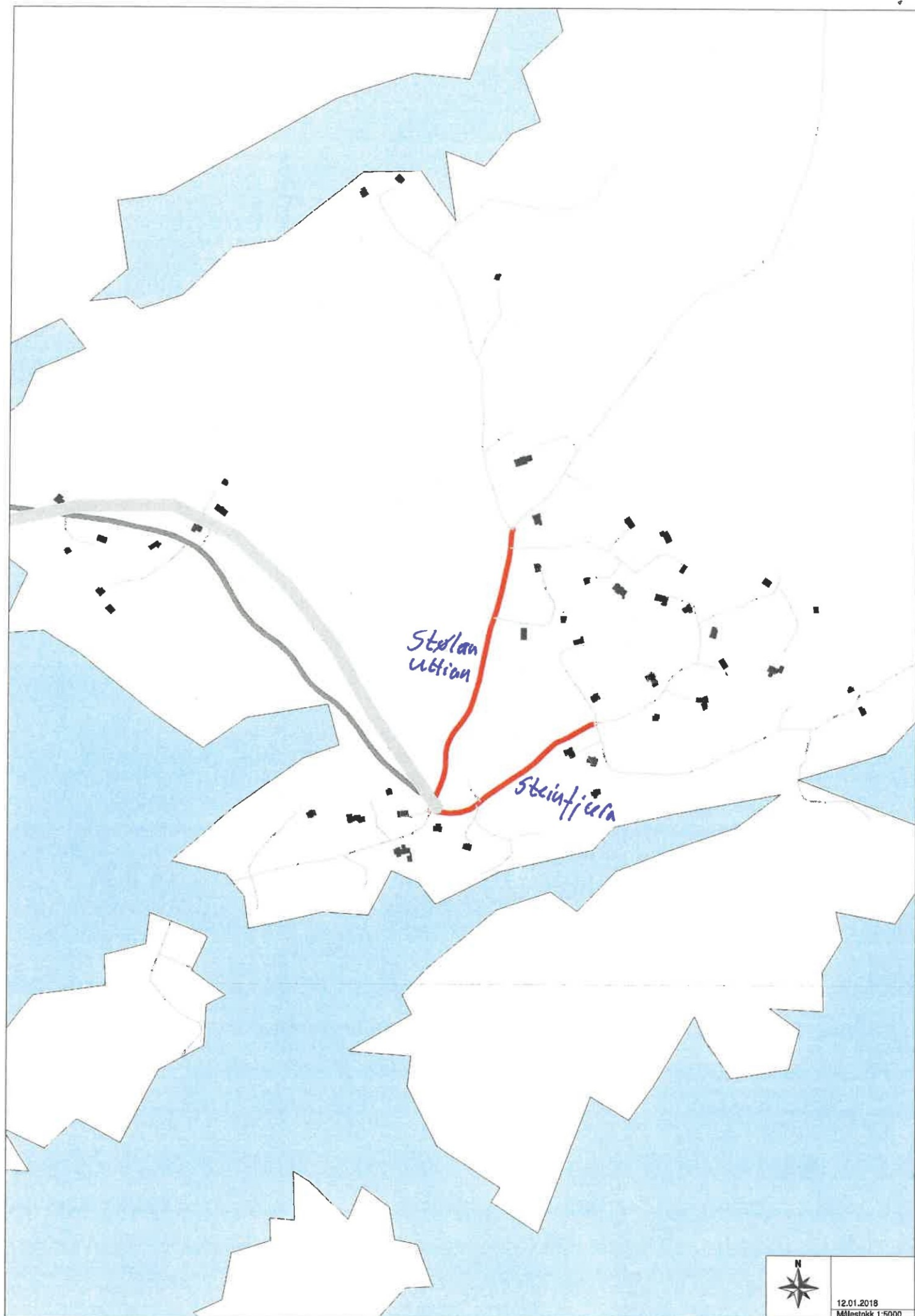
Nordhammétique
Guelph



16.01.2018
Millescale 1:7000

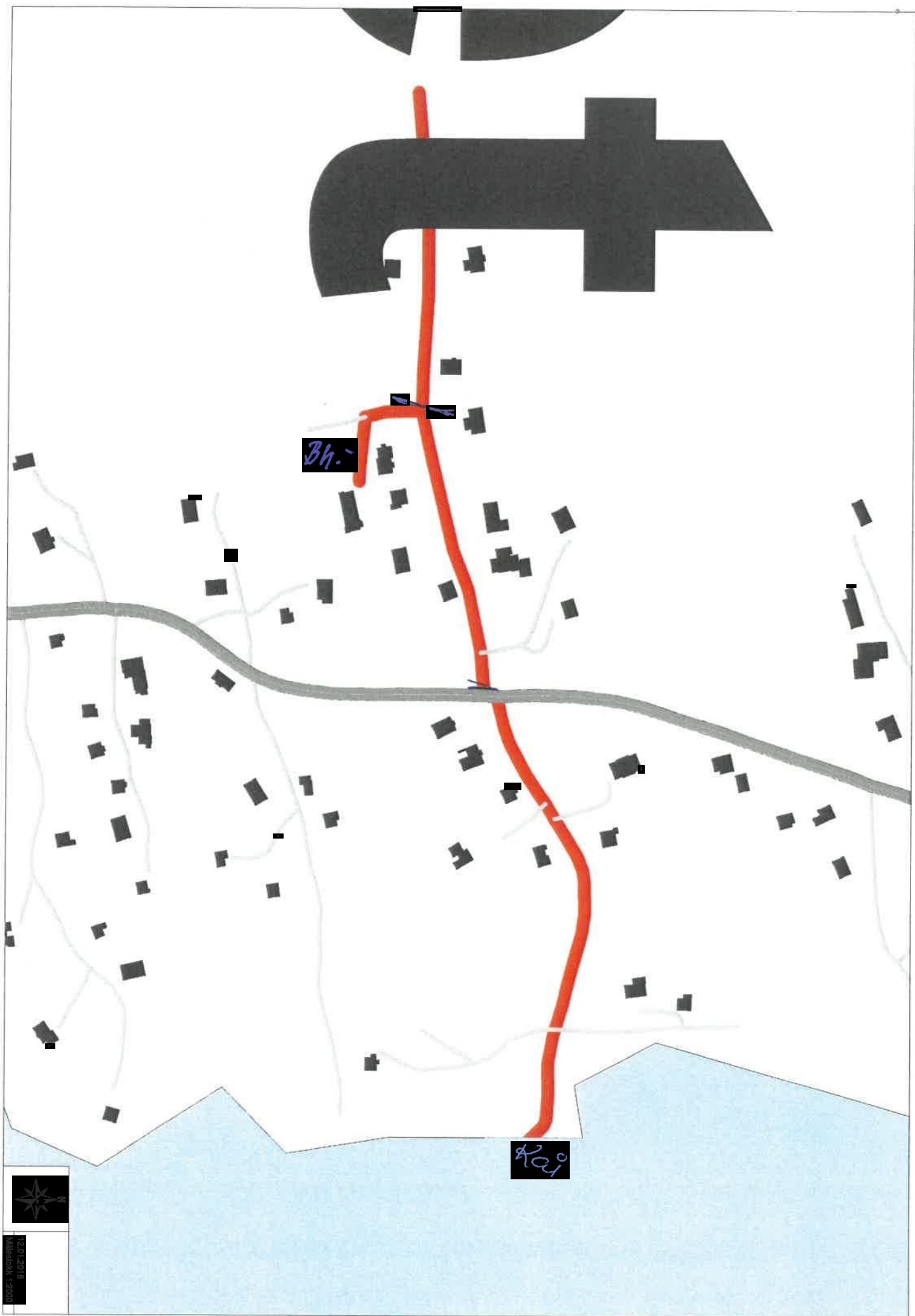


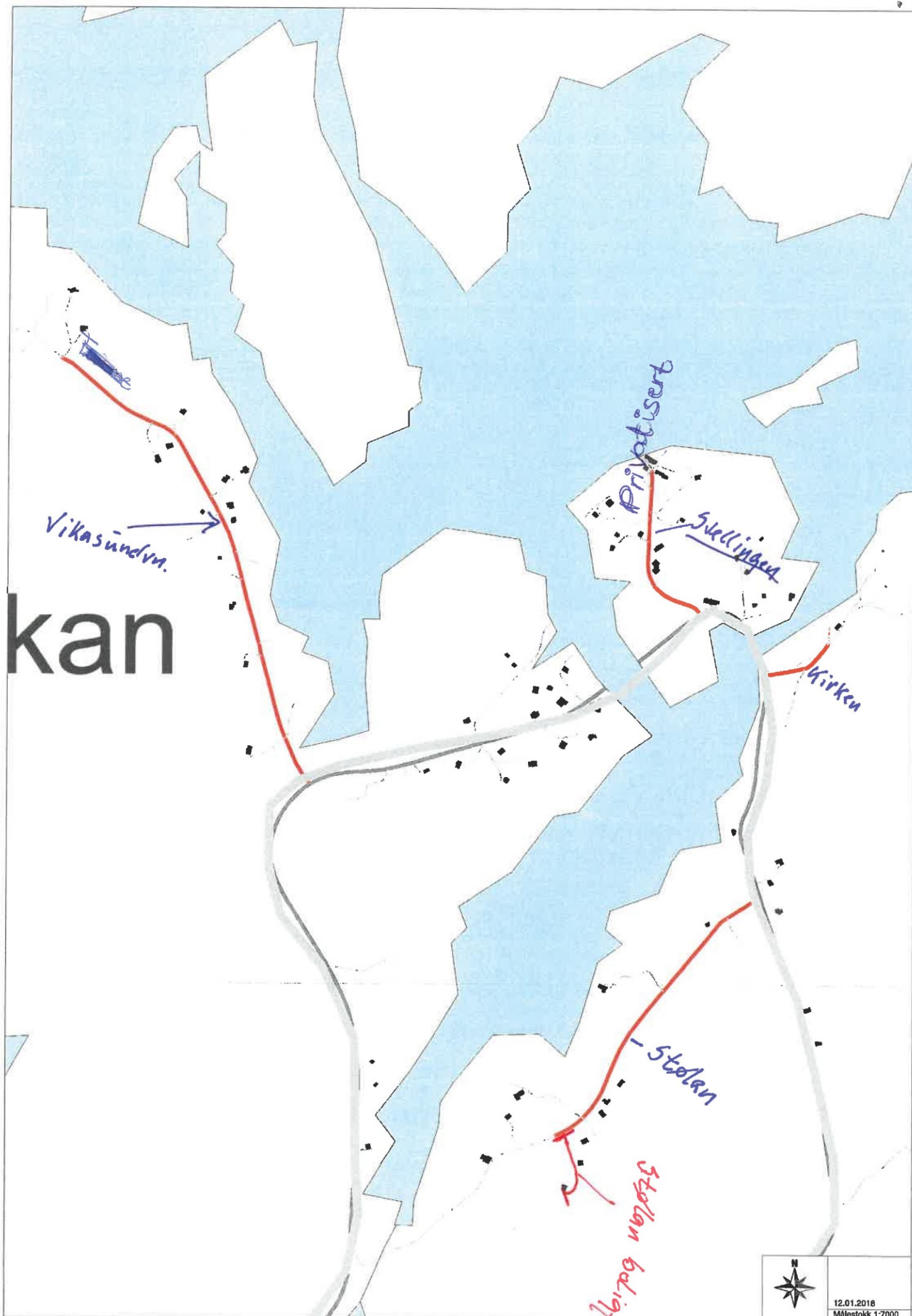
STIAN



12.01.2018
Målestokk 1:5000

9

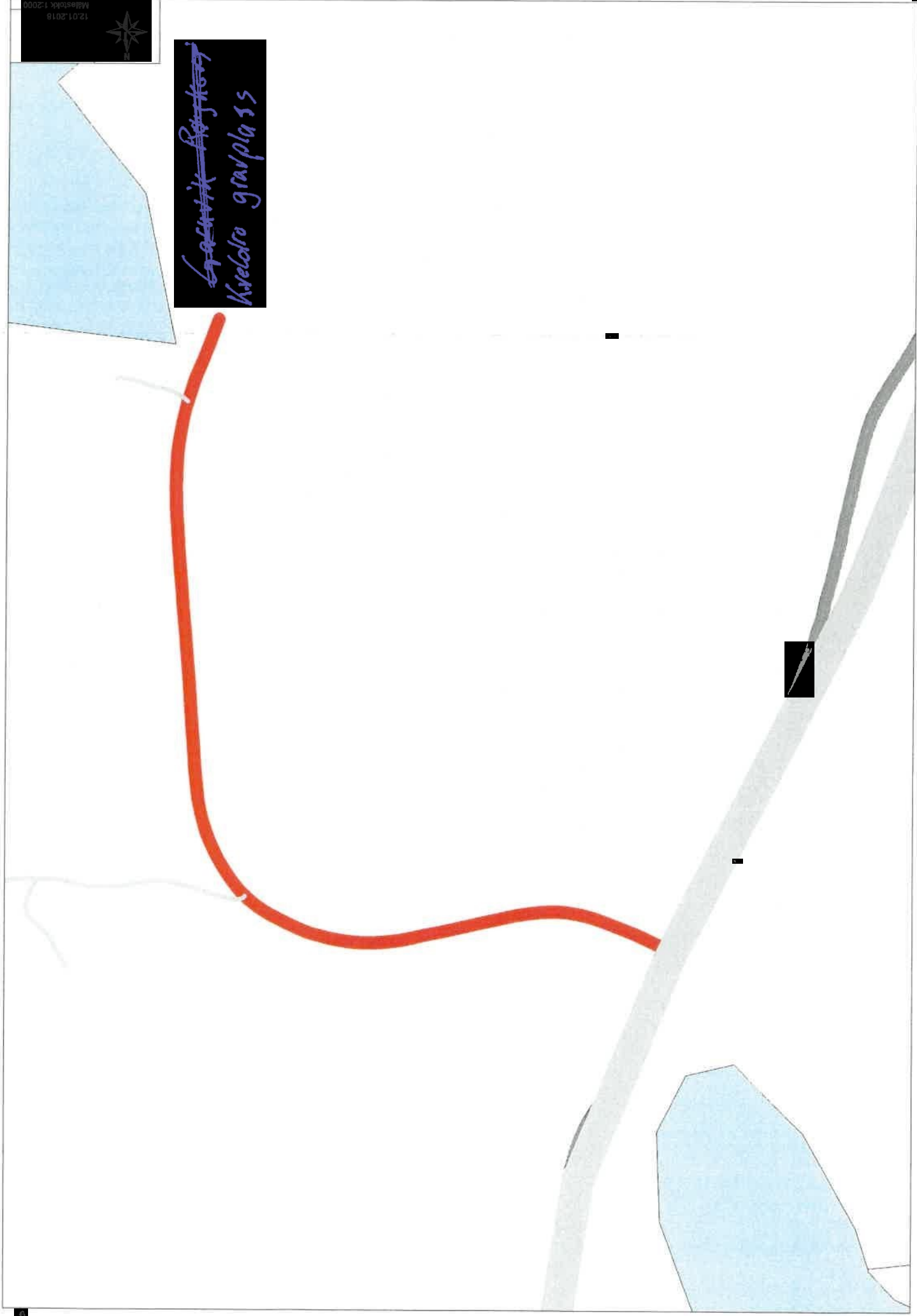




kan



12

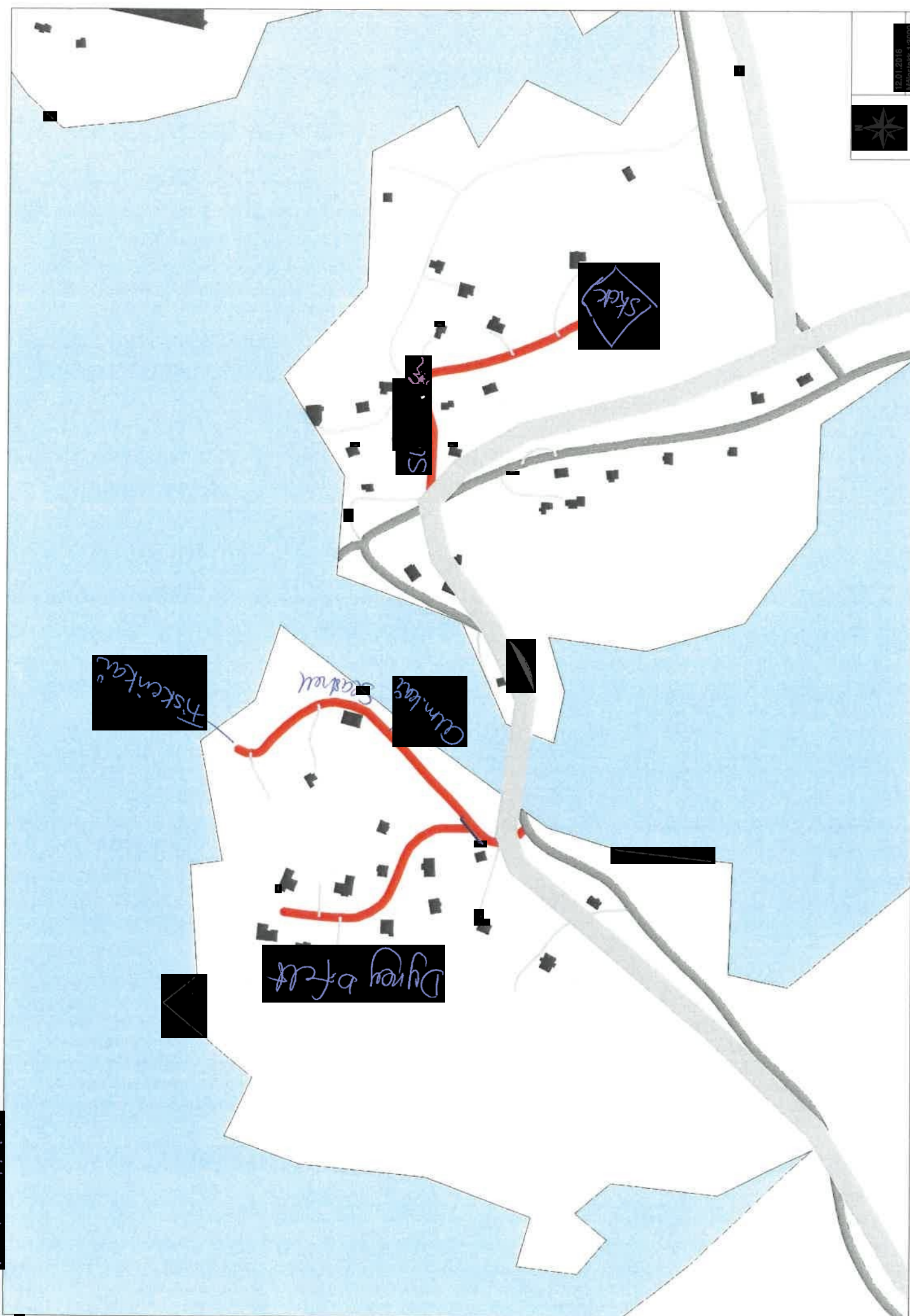


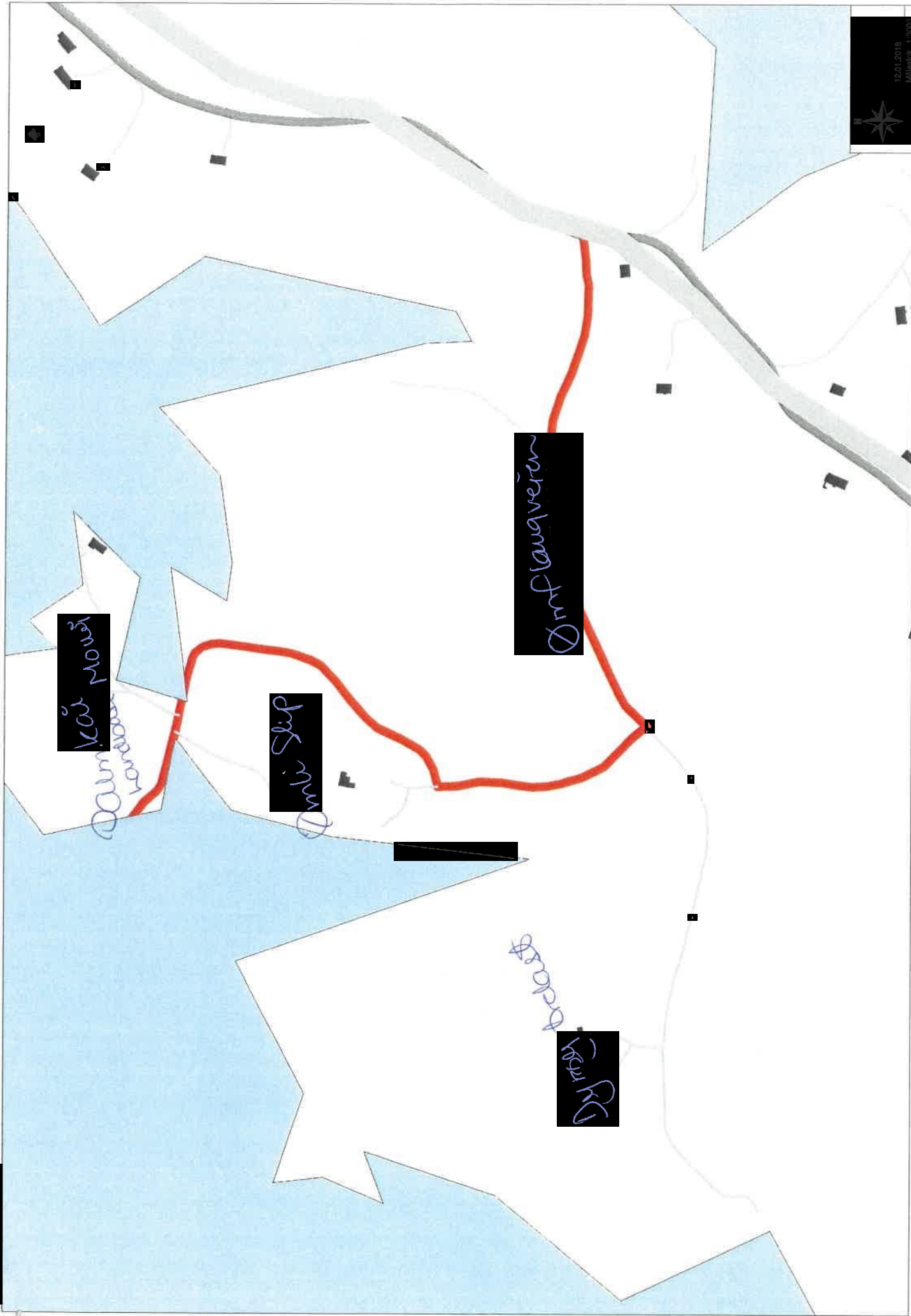
~~Grassland~~
Kvelaro grasslands

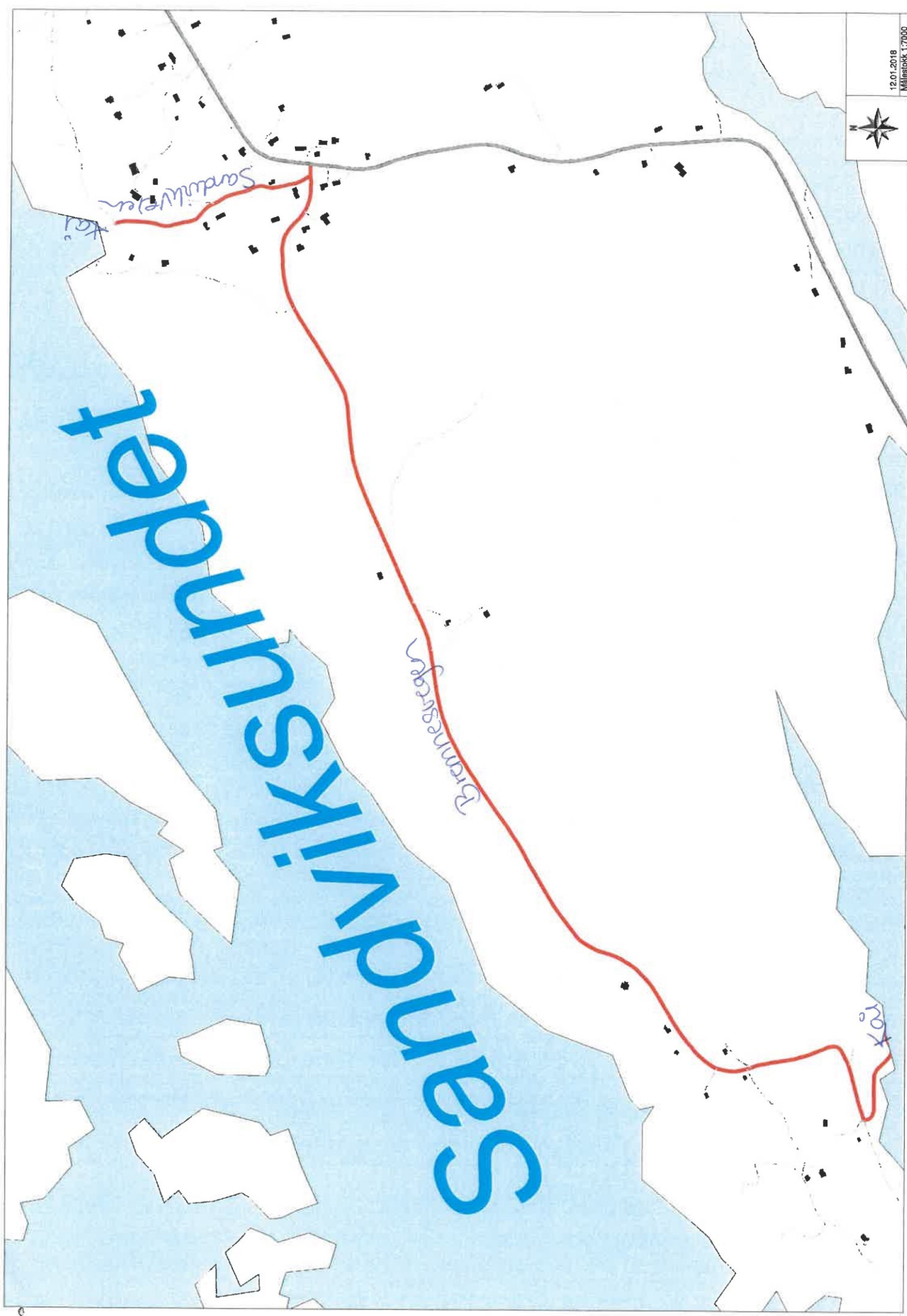
12.01.2018
Maleshok 12000

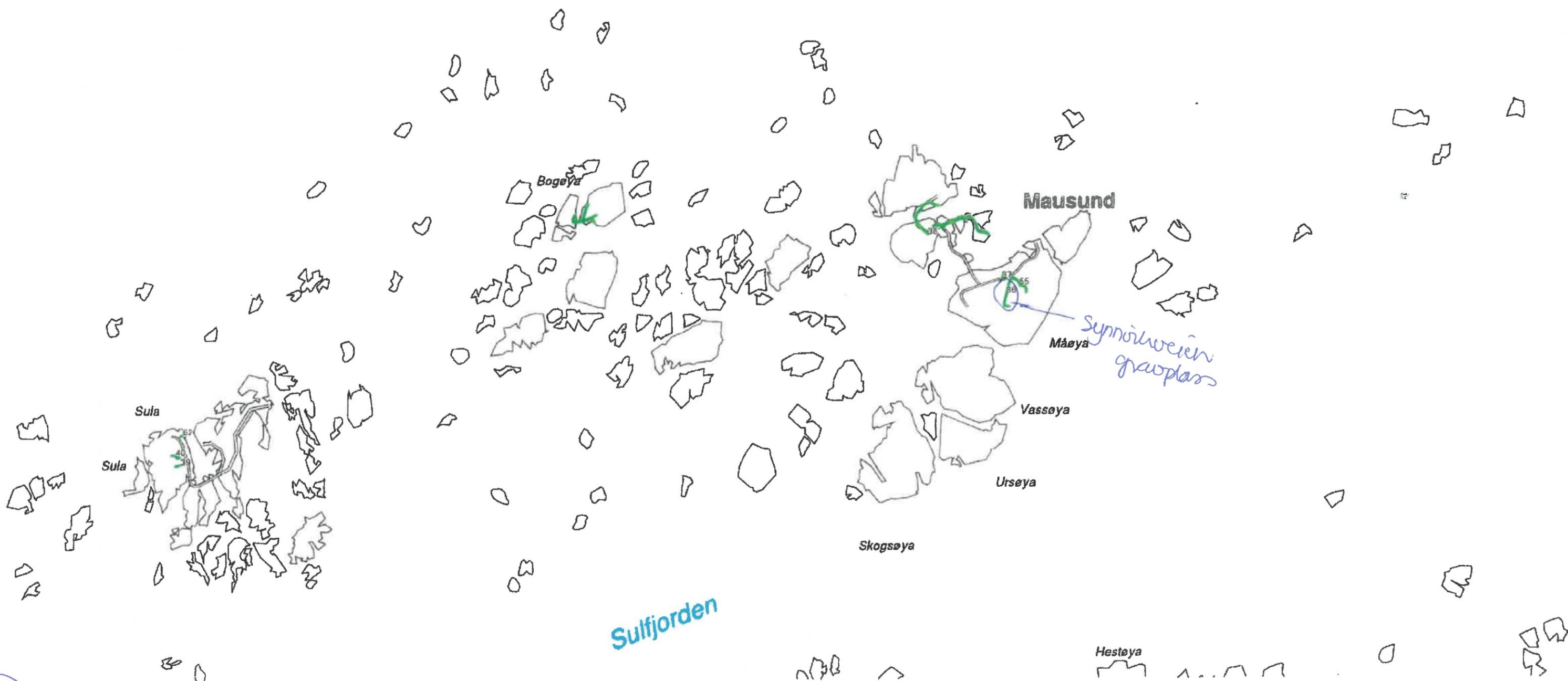


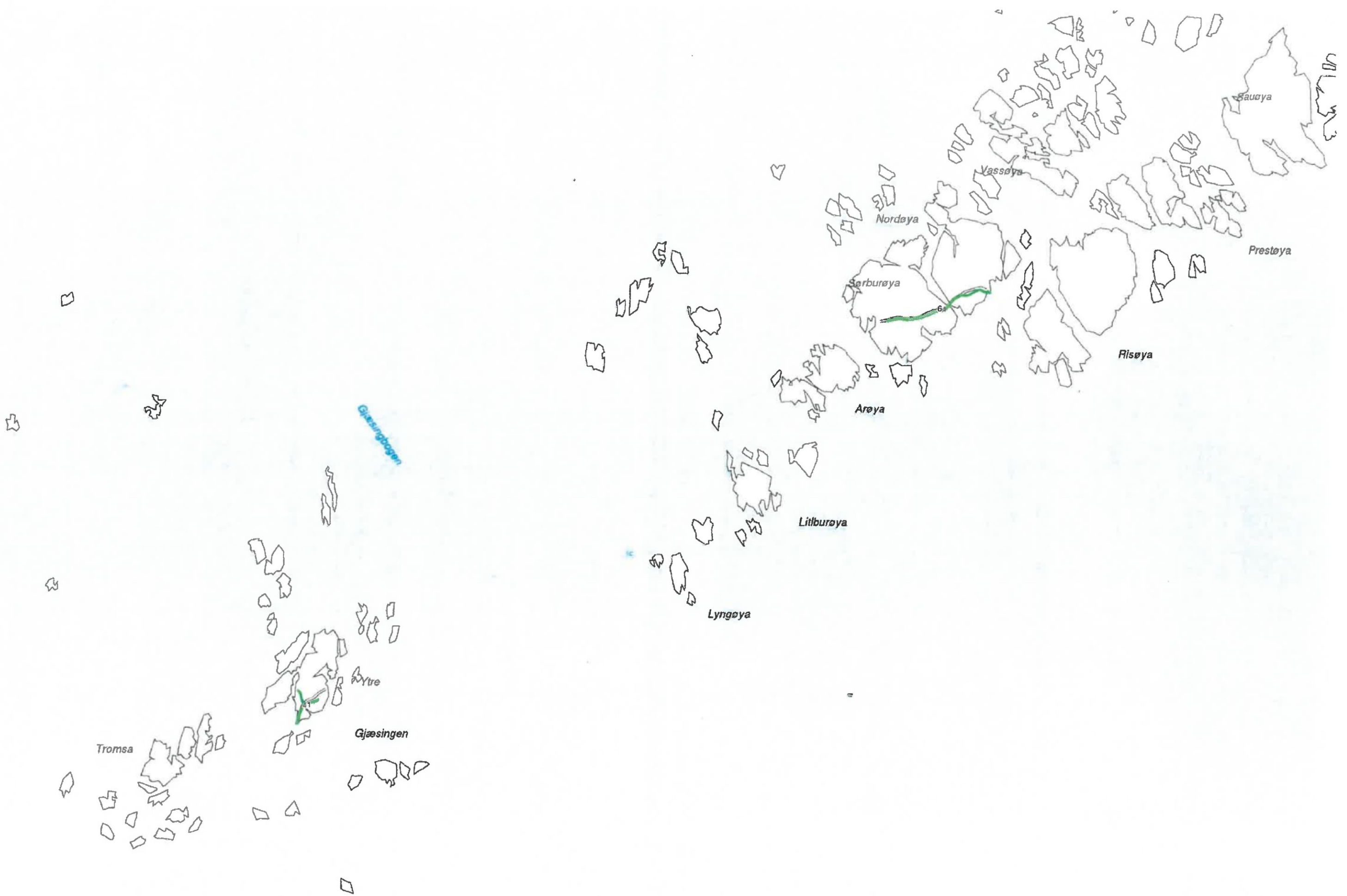
ИИРВКА

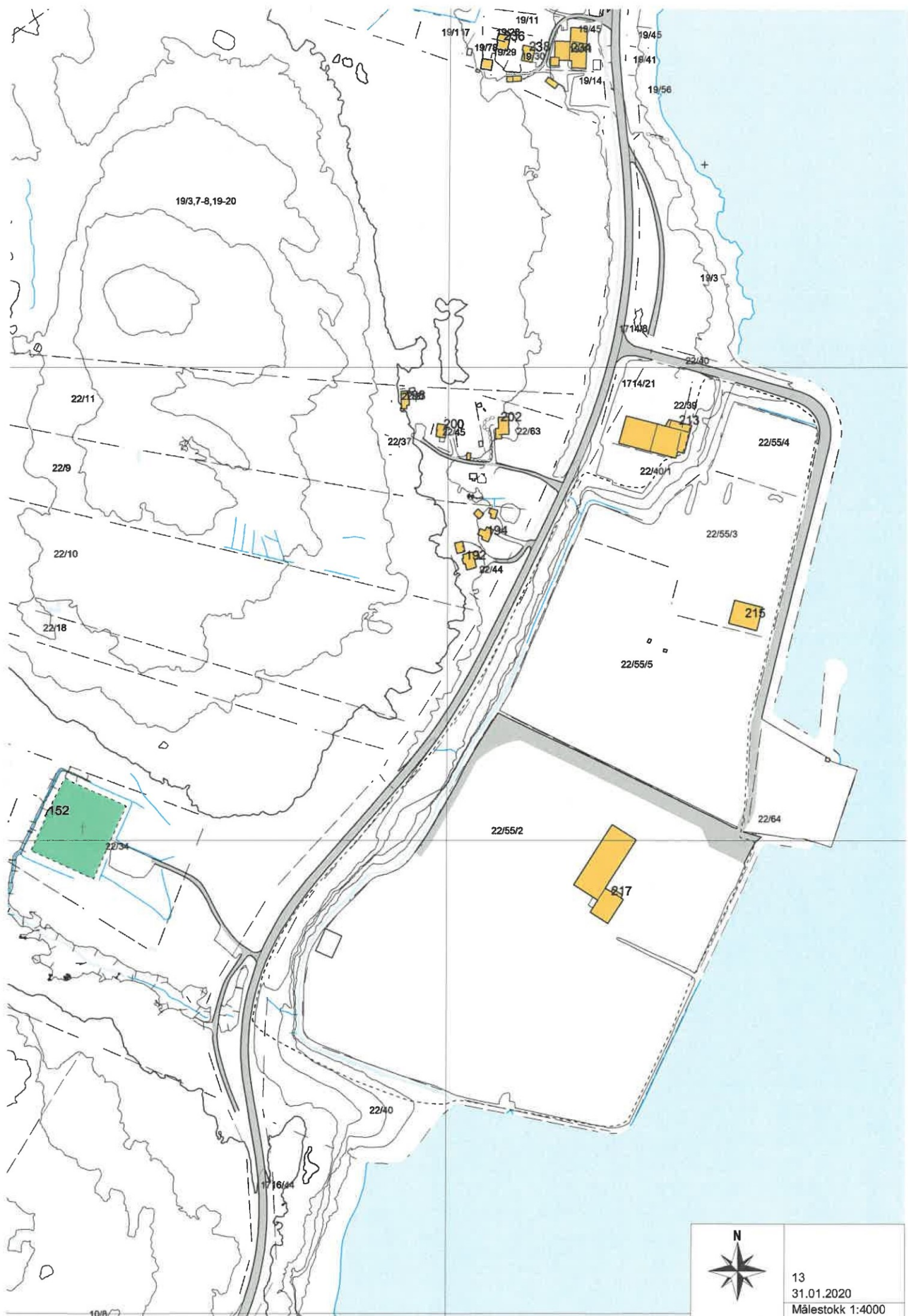




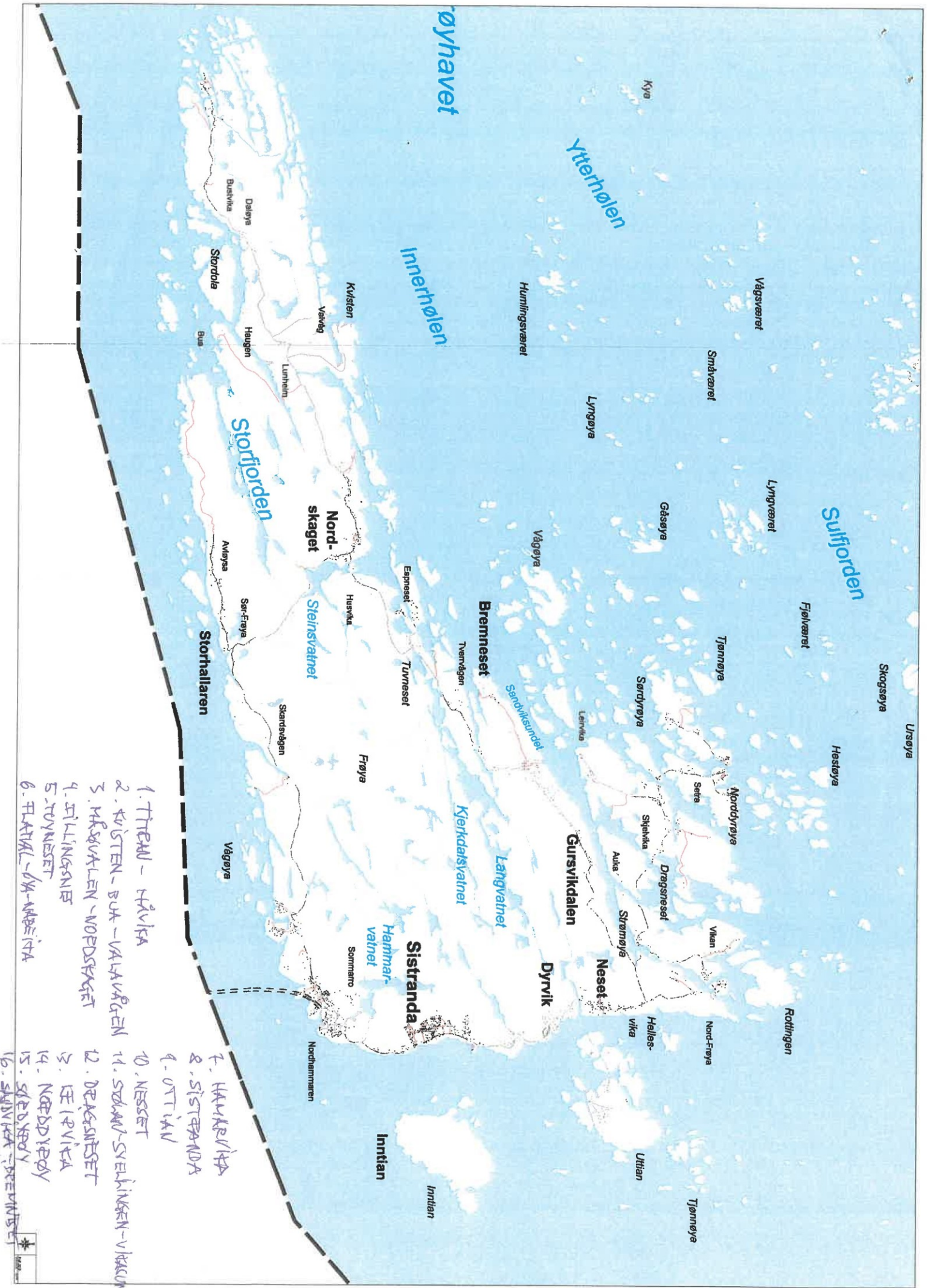








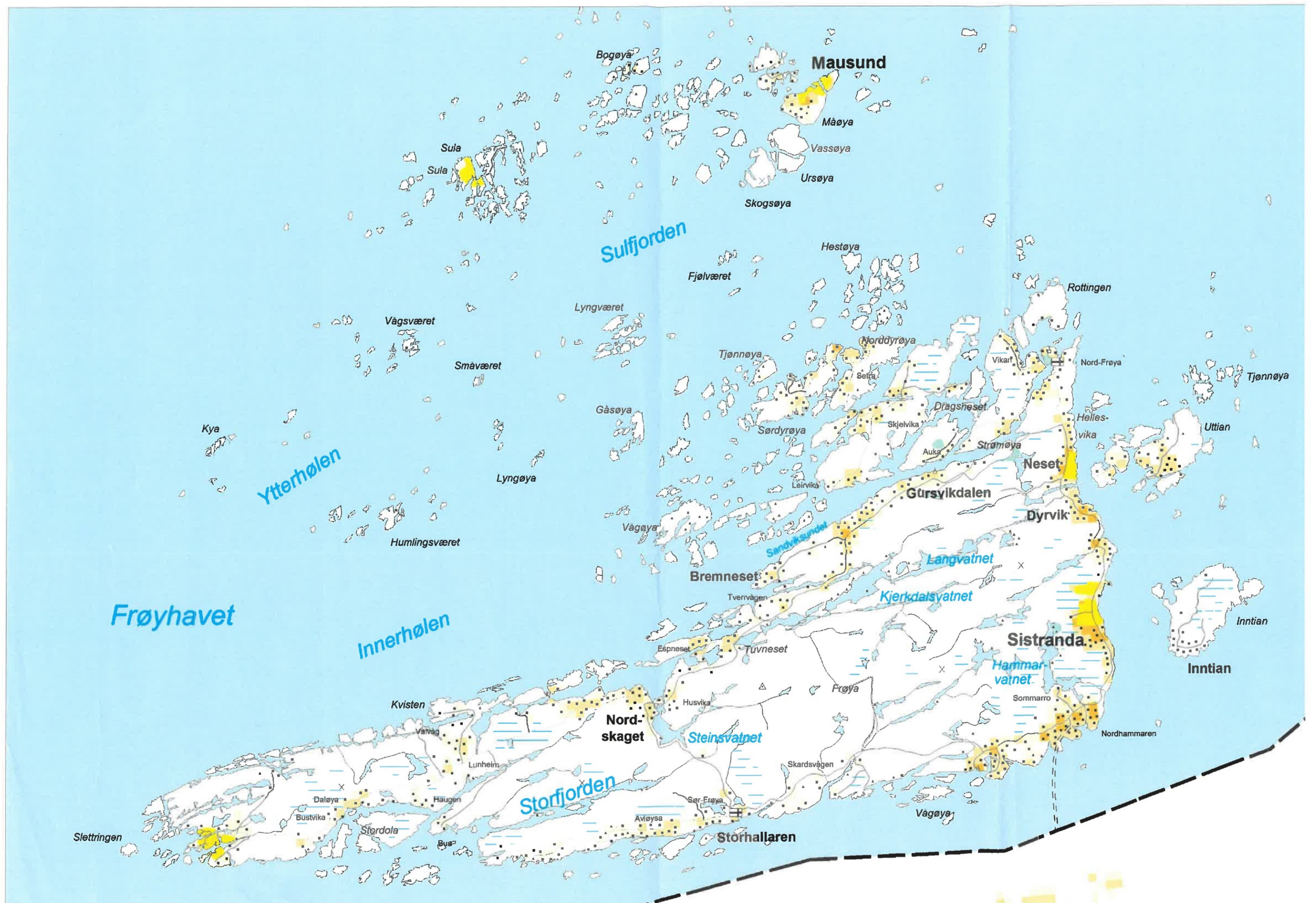
13
31.01.2020
Målestokk 1:4000



- 1. TITTEL - HÅVKA
- 2. KVISTEN - BUS - VALAVALGEN
- 3. MÅSVALLEN - NORDSKYGG
- 4. SILINGEN
- 5. TUVNESSET
- 6. FLATVAL - ØY - NABBITA

- 7. HANKEVITA
- 8. SISTRANDE
- 9. ØTTI
- 10. NESSET
- 11. STORVAL - SELINGEN - VIKASUND
- 12. DRAGNESSET
- 13. LEPVITA
- 14. NABDYRØY
- 15. SLEDBØY
- 16. SANDVIT - DRAGNES



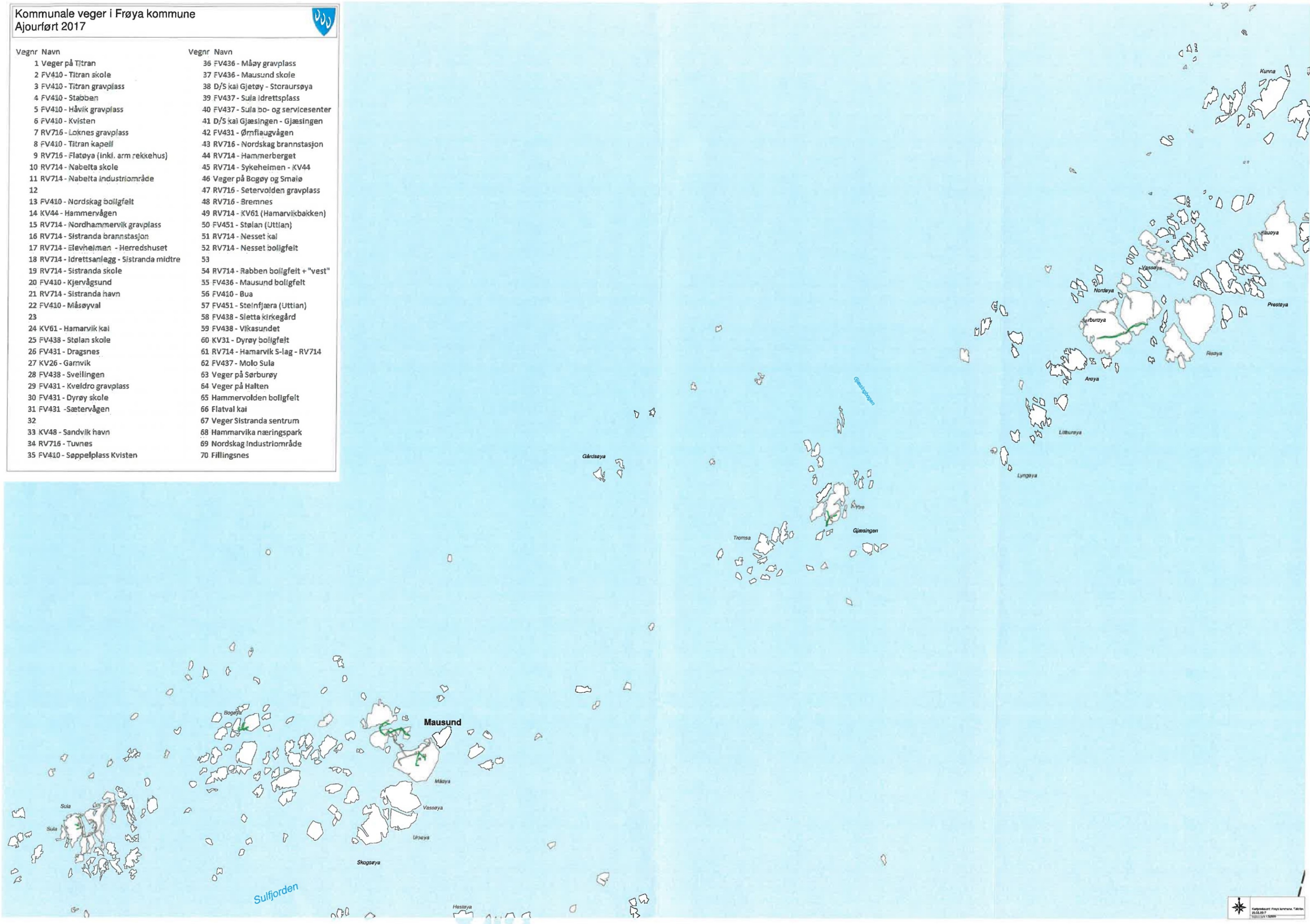


Kommunale vegger i Frøya kommune
Ajourført 2017



Vegnr	Navn
1	Veger på Titrøn
2	FV410 - Titrøn skole
3	FV410 - Titrøn gravplass
4	FV410 - Stabben
5	FV410 - Håvik gravplass
6	FV410 - Kvisten
7	RV716 - Loknes gravplass
8	FV410 - Titrøn kapell
9	RV716 - Flatøya (inkl. arm rekkehus)
10	RV714 - Nabeita skole
11	RV714 - Nabeita industriområde
12	
13	FV410 - Nordskag boligfelt
14	KV44 - Hammervågen
15	RV714 - Nordhammervik gravplass
16	RV714 - Sistranda brannstasjon
17	RV714 - Elevheimen - Herredshuset
18	RV714 - Idrettsanlegg - Sistranda midtre
19	RV714 - Sistranda skole
20	FV410 - Kjervågsund
21	RV714 - Sistranda havn
22	FV410 - Måsøyval
23	
24	KV61 - Hamarvik kai
25	FV438 - Stølan skole
26	FV431 - Dragsnes
27	KV26 - Gamvik
28	FV438 - Svellingen
29	FV431 - Kveldro gravplass
30	FV431 - Dyrøy skole
31	FV431 - Sætervågen
32	
33	KV48 - Sandvik havn
34	RV716 - Tuvnes
35	FV410 - Søppelplass Kvisten

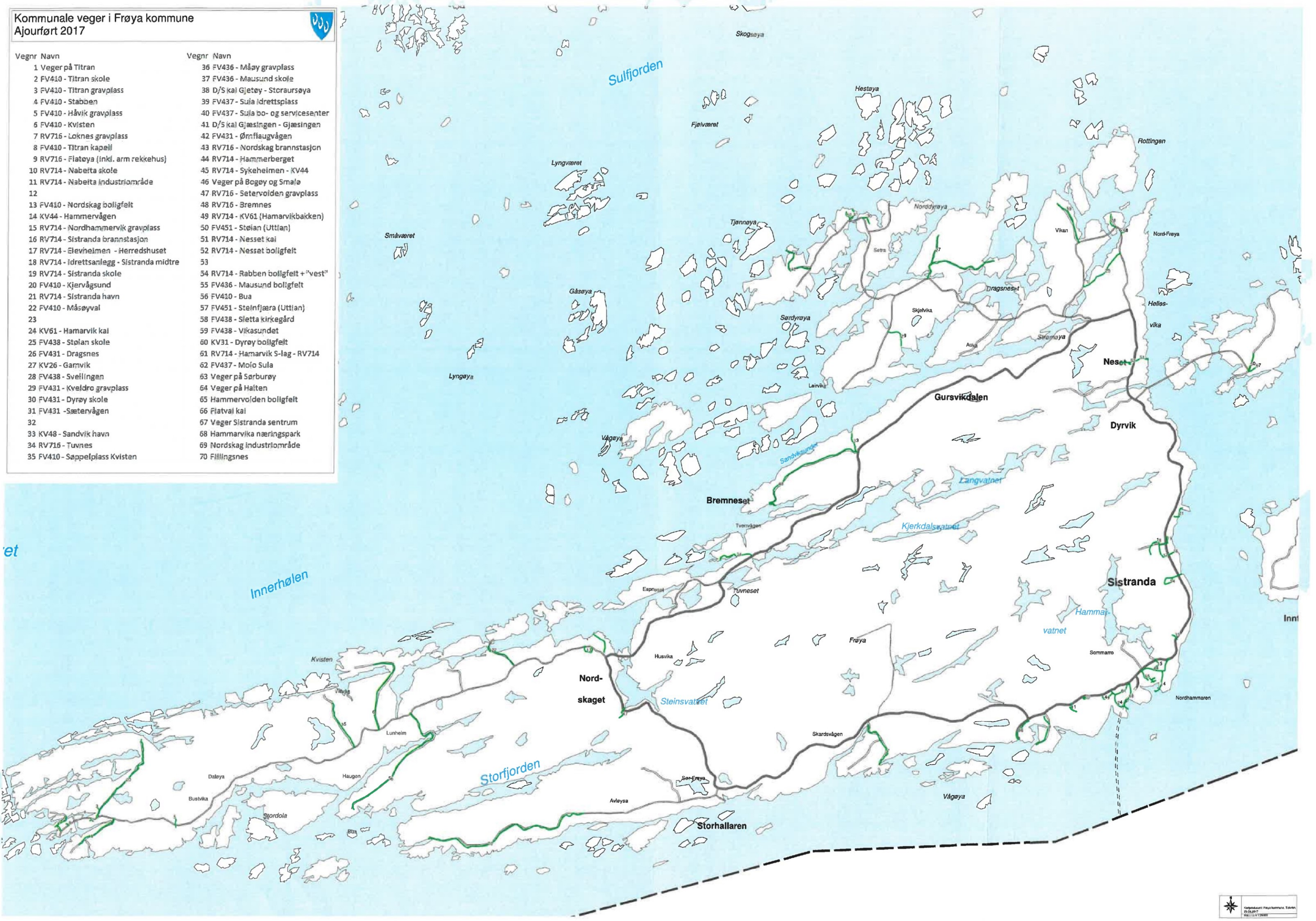
Vegnr	Navn
36	FV436 - Måøy gravplass
37	FV436 - Mausund skole
38	D/S kai Gjetøy - Storaursøya
39	FV437 - Sula idrettsplass
40	FV437 - Sula bo- og servicesenter
41	D/S kai Gjesingen - Gjesingen
42	FV431 - Ørnflaugvågen
43	RV716 - Nordskag brannstasjon
44	RV714 - Hammerberget
45	RV714 - Sykeheimen - KV44
46	Veger på Bogøy og Smalø
47	RV716 - Setervolden gravplass
48	RV716 - Bremnes
49	RV714 - KV61 (Hamarvikbakken)
50	FV451 - Stølan (Uttian)
51	RV714 - Nettet kai
52	RV714 - Nettet boligfelt
53	
54	RV714 - Rabben boligfelt + "vest"
55	FV436 - Mausund boligfelt
56	FV410 - Bua
57	FV451 - Steinfjæra (Uttian)
58	FV438 - Sletta kirkegård
59	FV438 - Vikasundet
60	KV31 - Dyrøy boligfelt
61	RV714 - Hamarvik S-lag - RV714
62	FV437 - Molo Sula
63	Veger på Sørburøy
64	Veger på Halten
65	Hammervolden boligfelt
66	Flatval kai
67	Veger Sistranda sentrum
68	Hammarvika næringspark
69	Nordskag industriområde
70	Fillingsnes



Kommunale vegar i Frøya kommune
Ajourført 2017



Vegnr	Navn	Vegnr	Navn
1	Veger på Titran	36	FV436 - Måøy gravplass
2	FV410 - Titran skole	37	FV436 - Mausund skole
3	FV410 - Titran gravplass	38	D/S kai Gjetøy - Storaursøya
4	FV410 - Stabben	39	FV437 - Sula idrettsplass
5	FV410 - Håvik gravplass	40	FV437 - Sula bo- og servicesenter
6	FV410 - Kvisten	41	D/S kai Gjæsing - Gjæsing
7	RV716 - Loknes gravplass	42	FV431 - Ørnflaugvågen
8	FV410 - Titran kapell	43	RV716 - Nordskag brannstasjon
9	RV716 - Flatøya (inkl. arm rekkehus)	44	RV714 - Hammerberget
10	RV714 - Nabeita skole	45	RV714 - Sykeheimen - KV44
11	RV714 - Nabeita industriområde	46	Veger på Bogøy og Smalø
12		47	RV716 - Setervolden gravplass
13	FV410 - Nordskag boligfelt	48	RV716 - Bremnes
14	KV44 - Hammervågen	49	RV714 - KV61 (Hamarvikbakken)
15	RV714 - Nordhammervik gravplass	50	FV451 - Støian (Uttian)
16	RV714 - Sistranda brannstasjon	51	RV714 - Nesset kai
17	RV714 - Elevheimen - Herredshuset	52	RV714 - Nesset boligfelt
18	RV714 - Idrettsanlegg - Sistranda midtre	53	
19	RV714 - Sistranda skole	54	RV714 - Rabben boligfelt + "vest"
20	FV410 - Kjøråvågsund	55	FV436 - Mausund boligfelt
21	RV714 - Sistranda havn	56	FV410 - Bua
22	FV410 - Måsøyval	57	FV451 - Steinfjæra (Uttian)
23		58	FV438 - Sletta kirkegård
24	KV61 - Hamarvik kai	59	FV438 - Vikasundet
25	FV438 - Støian skole	60	KV31 - Dyrøy boligfelt
26	FV431 - Dragsnes	61	RV714 - Hamarvik S-lag - RV714
27	KV26 - Gamvik	62	FV437 - Moio Sula
28	FV438 - Svellingen	63	Veger på Sørburøy
29	FV431 - Kveldro gravplass	64	Veger på Halten
30	FV431 - Dyrøy skole	65	Hammervolden boligfelt
31	FV431 - Sætervågen	66	Flatval kai
32		67	Veger Sistranda sentrum
33	KV48 - Sandvik havn	68	Hammarvika næringspark
34	RV716 - Tuvnes	69	Nordskag industriområde
35	FV410 - Sjøppellass Kvisten	70	Fillingnes



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Arvid Hammernes
Arkivsaksnr.: 17/1536

Arkiv: Q14

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for drift
Kommunestyret

RULLERING AV HOVEDPLAN FOR KOMMUNALE VEIER OG EN VURDERING AV KOMMUNALE VEIER TIL PRIVATE

Forslag til vedtak:

... Sett inn vedtak/forslag til vedtak under denne linja ↓

1. Kriteriene for kommunale veier fra 1985 skal fortsatt være gjeldende. Eventuelle forslag til vedtak om omklassifisering av kommunale veier til private legges alltid fram for kommunestyret for endelig godkjenning.
2. Utarbeidet plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veier, datert 08.11.18, legges til grunn for behandling av budsjett og økonomiplan.

... Sett inn vedtak/forslag til vedtak over denne linja ↑

... Sett inn vedlegg, saksopplysninger og vurdering under denne linja ↓

Vedlegg:

Vedtak fra teknisk hovedutvalg, formannskapet og kommunestyret fra 1985

Liste med vegnummer og vegnavn

Saksprotokoll og saksframlegg i sak 37/17 av 06.06.17 i hovedutvalg for drift

Saksprotokoll og saksframlegg i sak 45/17 av 19.09.17 i hovedutvalg for drift

Uttalelser fra berørte – oversikt over uttalelsene:

- Uttalelse fra Skjønhalts kretslag v/ Arve Dragsnes av 17.09.17
- Uttalelse fra Skjønhalts kretslag v/Synnøve Stordal av 18.09.17 og 25.09.17
- Uttalelse fra Johan Solstad, grunneier på Bua av 17.09.17
- Uttalelse fra Else Marie Hanø og ola Sigurd Hanø vedrørende Buaveien av 17.09.17
- Uttalelse fra grunneierne på Bua av 17.09.17
- Uttalelse fra Uttian Grendalag v/Ingrid Furberg og Lene Reppe Vatn av 26.09.17
- Uttalelse fra Stølan Kretslag v/Carina Tøften av 04.10.17

Forslag til hovedplan veg, utarbeidet 2009

Plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veier, utarbeidet 08.11.18

Kart

Saksopplysninger:

Hovedutvalg for drift gjorde 06.06.17 i sak 37/17 følgende bestilling:

- Rådmannen rullerer hovedplan for kommunale veier.
- En vurdering av endring av status av kommunale veier til private bestilles. Kriterier for dette bør ligge i hovedplan for kommunale veier.

Saken ble vedtatt utsatt da den lagt fram for hovedutvalg for drift 19.09.17 som sak 45/17.

Rådmannen la fram saken med følgende innstilling til vedtak:

Frøya kommune vedtar at følgende kriterier skal legges til grunn for kommunale veier:

- Veier fram til offentlige bygninger og anlegg
- Eksisterende kommunale veier som er regulert som offentlig veg
- Veier fram til definerte utfartssteder
- Veier fram til kirker, kirkegårder og minnesmerker
- Veier fram til industrivirksomhet
- Eksisterende kommunale veier i Øyrekka

Alle vedtak om omklassifisering av kommunale veier til private legges fram for kommunestyret for endelig godkjenning.

Det kom inn mange uttalelser fra berørte i forbindelse med behandlingen av saken i hovedutvalg for drift 19.09.17. Uttalelsene er vedlagt.

Rådmannen ønsket å få på plass kriteriene før hovedplan for kommunale veier ble utarbeidet.

Som opplyst i sak 45/17 er det kriterier fra 1985 for kommunale veger som fortsatt er gjeldende. Kommunestyret fattet 04.07.85, sak 60, vedtak som innebærer følgende retningslinjer ut fra en forutgående behandling i både teknisk hovedutvalg og i formannskapet:

Pkt. 1: Veg fram til skoler, almenningskaier, gravplasser, barnehager og andre kommunale institusjoner/tiltak.

Pkt. 2: Veg hvor det forekommer offentlig rutebefordring (busser).

Pkt. 3: Gjennomgående grendaveger.

Pkt. 4: Hovedveger i kommunale boligfelt.

Pkt. 5: Veger som utelukkende tjener som adkomst til boliger blir vanligvis ikke vurdert som kommunal veg dersom det for hver husstand ikke blir mer enn en gjennomsnittlig veglengde på 150 meter. Er gjennomsnittlig veglengde mer enn 150 meter per husstand, vurderes det om skal klassifiseres som kommunal veg eller om det skal ytes metertilskudd til vegen. For kortere gjennomsnittlige veglengde må det være en eller annen form for offentlig interesse eller spesielle sosiale forhold. Dette må drøftes og avgjøres i hvert enkelt tilfelle.

Hovedutvalg for drift hadde en drøfting av saken i møte 16.01.18, men det er ikke protokollført vedtak fra drøftingen.

Det finnes forslag til en hovedplan for kommunale veier fra 2009, utarbeidet av konsulentfirmaet ViaNova Trondheim AS etter oppdrag fra kommunen. Planen har ikke vært gjennom politisk ferdigbehandling. Hovedplanen er et omfattende dokument som følger vedlagt. Den gjelder total veilengde på 45,4 km med 87 stk. veier. Avløs – Fillingsnes på ca. 4,3 km (grusvei) samt veier i Dyrvik boligfelt og i Beinskardet boligfelt har kommet i ettertid. Andel og lengde med fast dekke (asfalt) ble opplyst å være 54 %, 24,7 km. Totalt forsterkningsbehov ble beregnet til 13,3 mill. kr. Kostnadene med asfaltering av grusveiene ble satt til 10,2 mill. kr (20,4 km).

Det ble i 2009 foretatt asfaltering av en rekke veistrekninger. Dette gjelder Frøya sykehjem, Stabben, Dragsnes (fram til kryss Garnvik), Hamarvikbakken, Dyrøy skole, Nordskag boligfelt og Dyrøy boligfelt. I 2015 ble det asfaltert 2 veistrekninger på Sula, veien til Sula idrettsplass m.m. og veien til tidligere Sula bo- og servicesenter, samt en vei på Mausund,

veien til Måøy gravplass. I 2016 ble veien til Ørnflaugvågen asfaltert, og det ble foretatt reasfaltering av veien til Seashell AS (Sætervågen). Kommunal vei på Nabeita som ender i gjenvinningsstasjonen til Hamos, ble tatt i fjor. Kommunal vei på Stølan ble tatt i år sammen med et lite veistykke på Titran – fra brua til Hamburglandet.

Vurdering:

Rådmannen ser at forslag til kriterier som ble lagt fram hovedutvalg for drift 19.09.17 som sak 45/17, kan gi for drastiske følger med hensyn til privatisering. Det ble vist i saken at så mange som 11 veistreknings med til sammen 11,4 km kunne bli privatisert hvis forslag til kriterier ble lagt til grunn fullt ut.

Etter å ha vurdert saken på nytt foreslår rådmannen at eksisterende kriterier fra 1985 fortsatt skal være gjeldende, men med en tilføyelse om at eventuelle forslag til vedtak om omklassifisering av kommunale veier til private alltid legges fram for kommunestyret for endelig godkjenning.

Rådmannen mener at veger fram til enkelte definerte utfartsområder fortsatt bør være kommunale ut fra ønske om tilgang til friluftsområder, jf. fokus på folkehelse i kommunens samfunnsplan. Frisklivssentralen og Frøya turlag kan være viktig premissleverandører ved vurdering av hvilke områder det skal opprettes kommunal parkering for adkomst til stier og turområder. Typiske strekninger for dette formål kan være:

- Kjerrvågsund, tursti
- Fillingsnesveien, strandområde
- Stuttvassdalen, privat veg i dag

En kan risikere at nedklassifisering av kommunale veier til private medfører oppsetting av vegbom som stengsel. Dermed blir fri ferdsel hindret.

Det er private som forståelig nok ønsker at deres vei fortsatt skal være kommunal for å slippe kostnadene med veivedlikehold. Et annet forhold er at det kan være vanskelig å få private utførende til å ta på seg arbeidet. Da kommunen hadde tilbudskonkurranse på brøyting av enkelte kommunale veistreknings sist i 2014, kom det inn kun ett tilbud per rode. Det kan også nevnes at avhending av kommunale veier kan kollidere med ønske om at eldre skal bo lengst mulig hjemme, jf. Morgendagens omsorg. Kommunen har i dag lange private veier der eldre finner situasjonen vanskelig pga. kostnader og utfordring med engasjement av private utførende vedrørende veivedlikehold.

Enden av Kjerrvågsundveien har visstnok ikke fast bosetting lenger. En privatisering kan kollidere med tilgjengelighet til et attraktivt turområde.

Enden av Hammervågen, ca. 150 m, har endret situasjon da almenningsskaia er tatt ned. Havna har fortsatt status som fiskerihavn. Det er visstnok ingen næringsinteresser som bruker enden av veien per nå. Kystverket har en prosess med avhending av fiskerihavner. Det kan være greit å avvente dennes prosessen.

Det er tatt opp spørsmål i hovedutvalg for drift om vurdering av privatisering av kommunale veier i kommunale boligfelt. Dette er veier som i reguleringsplan er definert som offentlig formål. Ei reguleringsplan skal være forutsigbar, og reguleringsendringer kan være krevende.

Rådmannen har utarbeidet ei plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veier. Grøfting og grusing overalt samt reasfaltering av Industriveien til InnovaMar/SalMar bør ha 1. prioritet. Samlet kostnad er 2,1 mill. kr. Regnskapsregler fordrer at dette tas av driftsbudsjett og ikke av investeringsbudsjett. Kun legging av ny asfalt kan tas som investering. 5 veistrekn timer med en samlet kostnad på ca. 8,8 mill. kr er foreslått asfaltert.

... Sett inn vedlegg, saksopplysninger og vurdering over denne linja [↑](#)

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Øyvor Helstad
Arkivsaksnr.: 19/2865

Arkiv: K01 &13

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

HØRING - FORSLAG TIL ENDRINGER I MOTORFERDSELLOVEN OG FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKJØRETØY I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG

Forslag til vedtak:

Frøya kommune har følgende merknader til endringsforslagene i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag:

Frøya kommune anbefaler at det opprettholdes en restriktiv holdning til motorferdsel i utmark.

Ved vurdering etter motorferdselloven § 6 om tillatelse av bruk av båter med elektrisk motor på innsjøer under 2 kvadratkilometer bør det i tillegg til naturverdier og spesielt fugleliv, også legges vekt på om tillatelsen genererer økt ferdsel som kan ha negative effekter for friluftslivet.

Vedlegg:

Oversendelsesbrev
Høringsnotat

Saksopplysninger:

Klima- og miljødepartementet her sendt på høring forslag til en rekke endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag:

- Departementet foreslår å endre bestemmelsen om prøveordningen med catskiing slik at lettere beltekjøretøyer (som snøscooter og ATV med belter) også kan anvendes.
- Departementet foreslår også å gi kommunene myndighet til å tillate ferdsel med båt med elmotor på vann som er mindre enn 2 kvadratkilometer.
- Videre inneholder forslaget endringer i myndigheten til å gi tillatelser og dispensasjoner til motorferdsel, utvidelse av oppsynsmyndighetens adgang til å kontrollere og ilegge overtredelsesgebyr, innføring av plikt for kommunene til å rapportere inn vedtak om snøscooterløyper til en nasjonal database, samt enkelte andre mindre endringer.

Høringsfrist er 4. mars 2020.

Vurdering:

Den mest aktuelle endringen for Frøya kommune er at kommunene kan tillate båter med elmotorer på vann under 2 kvadratkilometer. Selv om denne lovendringen blir vedtatt, er det ikke påkrevd for Frøya kommune å innføre en slik forskrift, eller å behandle søknader positivt.

Frøya kommune har mange små vann, og alle vann er under 2 kvadratkilometer. Motorferdsel på vannene i Frøya kommune er i dag ikke tillatt. Kommunen har mulighet til å gi dispensasjon i gjeldende lovverk, enten gjennom en generell forskrift eller ved enkelttillatelser etter søknad. Frøya kommune har ikke innført en slik generell forskrift, men det forekommer enkelttillatelser for adkomst til fritidseiendom.

Selv om en elektrisk motor ikke støyer eller forurenses, kan det ha andre negative konsekvenser som økt ferdsel i områder som igjen kan påvirke naturmangfold og friluftsutøvere negativt. Frøya kommune vurderer det derfor slik at det fortsatt bør være en streng holdning til bruk av motorkjøretøy på innsjøer. Ved vurdering etter motorferdselloven § 6 om tillatelse av bruk av båter med elektrisk motor på innsjøer under 2 kvadratkilometer bør det i tillegg til naturverdier og spesielt fugleliv, også legges vekt på om tillatelsen genererer økt ferdsel som kan ha negative effekter for friluftslivet.

Behovet for bruk av båt på de små vannene som finnes i Frøya vurderes som liten, men at det kan være hensiktsmessig å benytte motorisert båt for å komme enklere fram til fritidsbebyggelse. I dag er det ikke tillatt med motorisert ferdsel på vannene i Frøya. Av denne grunn er det usikkert om hvor stor interessen er for bruk av motorisert båt til fritidsformål, for eksempel sportsfiske.

Det vurderes som positivt at Statens naturoppsyn får utvidet myndighet til å utføre kontroll og kan ilegge overtredelsesgebyr.

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/3230-12

5. desember 2019

Høring av forslag til endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag

Klima- og miljødepartementet sender med dette på høring forslag til en rekke endringer i lov 10. juni 1977 nr. 100 om motorferdsel i utmark og vassdrag og i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag.

Departementet foreslår å endre bestemmelsen om prøveordningen med catskiing slik at lettere beltekjøretøyer (som snøscooter og ATV med belter) også kan anvendes. Departementet foreslår også å gi kommunene myndighet til å tillate ferdsel med båt med elmotor på vann som er mindre enn 2 kvadratkilometer. Videre inneholder forslaget endringer i myndigheten til å gi tillatelser og dispensasjoner til motorferdsel, utvidelse av oppsynsmyndighetens adgang til å kontrollere og ilegge overtredelsesgebyr, innføring av plikt for kommunene til å rapportere inn vedtak om snøscooterløyper til en nasjonal database, samt enkelte andre mindre endringer.

Høringsfrist er **4. mars 2020.**

Høringssvar sendes inn ved å bruke skjemaet for høringssvar på <https://www.regjeringen.no/id2680101/>

Ved tekniske problemer kan innspill, med referanse 19/3230, i stedet sendes på e-post til postmottak@kld.dep.no.

Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Vi ber høringsinstansene vurdere om forslaget også bør forelegges for underliggende organer mv. som ikke er oppført på listen. Alle som

ønsker det kan uttale seg, selv om de ikke er oppført på listen over høringsinstanser. Høringsuttalelsene er offentlige etter offentleglova og blir publisert på regjeringen.no.

Med hilsen

Øivind Dannevig (e.f.)
avdelingsdirektør

Julie Gjørtz Howden
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Adresseliste

Den Norske Turistforening
Framtiden i våre hender
Friluftsrådenes Landsforbund
Greenpeace
Hovedorganisasjonen Virke
Kommunesektorens
organisasjon
Landbruksdirektoratet
Miljødirektoratet
Miljøstiftelsen Bellona
Natur og ungdom
Naturvernforbundet
Norges Bondelag
Norges Fjellstyresamband
Norges Hytteforbund
Norges Idrettsforbund og
Olympiske Komite
Norges Jeger- og
fiskerforbund
Norges Miljøvernforbund
Norges Motorsportforbund
Norges Røde Kors
Norges Skogeierforbund
Norsk almenningsforbund
Norsk Bonde- og
Småbrukarlag
Norsk forening mot støy
Norsk friluftsliv
Norsk Hyttelag
Norsk Organisasjon for
Terrensykling
Norske Reindriftssamers
Landsforbund
NORSKOG
Politidirektoratet
Regjeringsadvokaten
Riksadvokaten
Sabima
Sametinget
Snøscooterimportørenes
forening

Snøscooterklubbenes
fellesråd
Statens naturoppsyn
Statskog SF
Utmarkskommunenes
sammenslutning
Villreinrådet i Norge
WWF-Norge
ØKOKRIM

Høringsnotat

Forslag til endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Innhold

1	Innledning.....	3
2	Utvidelse av prøveordningen for catskiing etter motorferdselloven § 4 a.....	3
2.1	Bakgrunn.....	3
2.2	Gjeldende rett.....	4
2.3	Departementets vurderinger og forslag	4
3	Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 6	6
3.1	Bakgrunn.....	6
3.2	Gjeldende rett.....	6
3.3	Departementets vurderinger og forslag	7
4	Ending av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og b	11
4.1	Bakgrunn og gjeldende rett	11
4.2	Departementets vurderinger og forslag	11
5	Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag	12
5.1	Bakgrunn og gjeldende rett	12
5.2	Departementets vurderinger og forslag	13
6	Etablere påbud om å registrere kommunale snøscooterløyper i nasjonal database.....	15
6.1	Bakgrunn.....	15
6.2	Departementets vurderinger og forslag	15
7	Oppmåling av avstandskravet etter forskriften § 5 første ledd bokstav c.....	16
7.1	Bakgrunn og gjeldende rett	16
7.2	Departementets vurderinger og forslag	16
8	Endring av kommunens adgang til å regulere bruk av elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd 17	
8.1	Bakgrunn og gjeldende rett	17
8.2	Departementets vurderinger og forslag	17
9	Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene	18
10	Samlet fremstilling av endringsforslagene	19
10.1	Endringer i motorferdselloven	19
10.2	Endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag	19

1 Innledning

Med dette høringsnotatet ønsker Klima- og miljødepartementet å få innspill til forslag til endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (heretter motorferdselloven) og forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag (heretter forskriften).

Departementet foreslår følgende:

- Bestemmelsen om prøveordningen med catskiing i motorferdselloven § 4 a endres for å kunne tillate bruk av alle beltegående motorkjøretøy og ikke bare tyngre beltekjøretøy som bestemmelsen åpner for i dag.
- Forbudet mot motorfartøy på vann under 2 kvadratkilometer i motorferdselloven § 6 endres slik at kommunen etter søknad kan gi tillatelse til ferdsel med båter med elmotor.
- Oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og illeggelse av overtredelsesgebyr i motorferdselloven §§ 12 a og b utvides til å gjelde førere av alle typer motorfartøy og – kjøretøy, og ikke bare førere av snøscooter slik bestemmelsen omfatter i dag.
- Myndigheten til å gi dispensasjoner etter forskriften § 6 flyttes fra kommunestyret til kommunen, for å åpne for at myndigheten kan delegeres videre internt i kommunen.
- Det nedfelles en forpliktelse for kommunene til å rapportere inn sine kommunale snøscooterløyper til en nasjonal database.
- Adgangen til å gi tillatelse til snøscootertransport mellom hytte og vei i forskriften § 5 første ledd bokstav c presiseres.
- En mindre endring i bestemmelsen om adgang til å bruke elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd.

De enkelte forslagene er redegjort for i punktene 2 til 8 under.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene er omtalt under punkt 9, og forslag til nye og endrede lov- og forskriftstekster er samlet under punkt 10.

2 Utvidelse av prøveordningen for catskiing etter motorferdselloven § 4 a

2.1 Bakgrunn

Gjennom en endring av motorferdselloven § 4 a tredje ledd, ble det i 2017 åpnet for et prøveprosjekt hvor departementet kan gi inntil seks kommuner "myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing)". Forsøksordningen med catskiing er nå i gang. Av de sju kommunene som søkte om å være forsøkskommune for catskiing ble Jølster, Eid, Stryn, Surnadal, Vang og Oppdal i mai 2018 valgt ut av Miljødirektoratet til å delta i forsøket.

Klima- og miljødepartementet har fått innspill om at prøveordningen er for snever ettersom den bare omfatter tyngre beltekjøretøy og avgrenser mot bruk av snøscooter og ATV (firehjuls motorsykkel) med belter.

En utvidelse av prøveordningen med catskiing, slik at også snøscooter og ATV med belter kan benyttes, vil nødvendiggjøre en endring av motorferdselloven § 4 a tredje ledd og forskriften § 4b første ledd.

2.2 Gjeldende rett

Ordlyden i motorferdselloven § 4 a tredje ledd tillater at "beltekjøretøy" brukes til catskiing, og gir ingen videre presisering angående hvilken type beltekjøretøy som kan brukes. Derimot er forarbeidene til bestemmelsen tydelige på at den kun skal tillate catskiing med tyngre beltekjøretøy som "tråkkemaskiner, beltevogner e.l." (Prop. 83 L (2016-2017) s. 14). Som proposisjonen videre presiserer, vil "[s]nøscooter eller ATV med belter [...] ikke falle inn under definisjonen". Selv om lovteksten tilsynelatende tillater alle beltekjøretøy i forbindelse med catskiing, har lovgivers hensikt vært å utelukke bruk av lettere motorkjøretøy til dette formålet.

I forskriften § 4b første ledd er ordlyden tydeligere enn i loven, ettersom det her presiseres at persontransport for catskiing kun kan utføres av "tyngre beltekjøretøy". Forskriftsbestemmelsen er en delegering av myndigheten til velge ut forsøkskommuner etter motorferdselloven § 4 a tredje ledd fra departementet til Miljødirektoratet. Dermed er i utgangspunktet den samme myndighet og det samme dispensasjonsgrunnlaget som følger av loven, ment overført til Miljødirektoratet gjennom forskriften. De samme hensyn som forarbeidene gir uttrykk for, gjør seg da også gjeldende for forskriftsbestemmelsen.

Det er dermed ikke hjemmel i dagens motorferdselregelverk for å anvende ATV med belter eller snøscooter i forbindelse med catskiing.

2.3 Departementets vurderinger og forslag

Forsøket med catskiing er begrenset til maksimalt seks år, jf. motorferdselloven § 4 a tredje ledd. Som det presiseres i Prop. 83 L (2016-2017) s. 13, skal forsøket evalueres innen fire år.

Forsøkskommunene ble valgt ut i mai 2018, og evalueringen skal da starte i 2022. Evalueringen av forsøket skal ferdigstilles slik at en eventuelt permanent lovendring kan tre i kraft før forsøksordningen utløper. Dersom prøveordningen utvides slik at også snøscooter og ATV med belter kan benyttes, vil forsøksordningen kunne evalueres både på grunnlag av ferdsel med beltevogn, og med ferdsel med lettere beltekjøretøy. Dette kan gi et bedre grunnlag for å avgjøre hvorvidt og eventuelt i hvilken utstrekning catskiing skal tillates etter forsøksperiodens slutt.

Forsøksordningen i seg selv er ikke vurdert etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 og Grunnloven § 112, jf. Prop. 83 L (2016-2017) s. 13, og dette gjelder også endringsforslaget. Selv om naturmangfoldloven kap. II ikke kommer direkte til anvendelse ved utarbeidelse av lovproposisjoner, vil det, som departementet skriver i proposisjonen, være en forutsetning at erfaringene fra forsøksordningen vurderes i lys av disse prinsippene før en eventuell *varig* lovendring vedtas. Imidlertid må de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven vurderes av kommunene når de vedtar sine forskrifter for catskiing. Det vil være opp til den enkelte kommune om den vil utvide ordningen til å også å inkludere motorferdsel med snøscooter og ATV med belter. En slik utvidelse vil nødvendiggjøre endringer i de lokale forskriftene, med tilhørende nye vurderinger etter naturmangfoldloven.

Innlemmelsen av snøscooter og ATV med belter i catskiing-ordningen kan gi alpinsentrene mer fleksibilitet, ettersom flere kjøretøy kan brukes. Imidlertid er det også et betydelig antall privatpersoner som eier snøscootere og ATV med belter. Endringen vil derfor kunne medføre økt ferdsel i løypene. Økt omfang av kjøring i privat regi vil imidlertid kunne begrenses dersom kommunene i sine forskrifter fastsetter at løypene kun kan benyttes i næringsvirksomhet. En slik begrensning vil også kunne fastsettes av grunneier. Lovendringen vil imidlertid uansett kunne medføre at det er flere næringsaktører som vil kunne benytte løypene, siden det er flere aktører som har tilgang til snøscooter eller ATV som kan påmonteres belter, enn det er aktører som har tilgang til tyngre beltekjøretøy. Endringen vil derfor trolig kunne resultere i økt motorferdsel. Avgrensning av bruk av løypenettet til kun en bestemt næringsaktør eller et fåtall næringsaktører, vil kunne være problematisk ut fra konkurranserettslige regler, og kan ev. også være i strid med EØS-avtalens forpliktelser. Dette må den enkelte kommune eller grunneier selv bære ansvar for å vurdere. Departementet legger til grunn at økt ferdsel også kan medføre en økt risiko for ulykker, og at kommunene må ta høyde for dette i sine forskrifter.

Departementet foreslår å endre motorferdselloven § 4 a tredje ledd, første punktum til å lyde:

"Departementet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år."

Med "beltegående motorkjøretøy" på vinterføre siktes til kjøretøy som er egnet til å ferdes på snø, slik som beltebil eller beltemotorsyssel jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 1 og 2. ATV defineres både som moped, motorsyssel og traktor etter kjøretøyforskriften § 2-3 nr. 2 a og c, og § 2-4 (1). Når påsatt belter, vil slike kjøretøy regnes som beltemotorsyssel jf. kjøretøyforskriften § 2-5 (2), eller beltetraktor jf. § 2-4 (1) femte ledd. ATV med belter vil dermed regnes som "beltegående motorkjøretøy" etter departementets endringsforslag.

Departementet foreslår videre å endre forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4b første ledd første punktum til å lyde:

"Direktoratet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år".

Forslaget vil innebære at både ATV med belter og snøscootere vil kunne brukes i forbindelse med catskiing.

Alternativt forslag

Et alternativ til forslaget over er å begrense utvidelsen til å gjelde *kun* ATV med belter og *ikke* snøscooter. Dette vil bety at snøscooter ikke kan brukes til catskiing, og at bruk av snøscooter til fornøylesformål kun kan skje i løyper som er opprettet etter motorferdselloven § 4 a og forskrift for motorferdsel § 4a. En slik avgrensning vil da måtte gjenspeiles i ordlyden i motorferdselloven § 4 a tredje ledd og forskriften § 4b første ledd, gjennom at bestemmelsene åpner for motorferdsel med

beltegående motorkjøretøy på vinterføre, unntatt snøscooter. Med snøscooter menes da kjøretøy som er definert i kjøretøyforskriften § 2-5 eller som er registrert som kjøretøy klasse S.

En slik avgrensning kan bidra til en viss begrensning i den økning av motorferdselen i utmark som forslaget over medfører, ved at den utelukker ferdsel med en type motorkjøretøy som er forholdsvis vanlig. Likevel mener departementet at en slik avgrensning ikke vil være hensiktsmessig, ettersom den vil komplisere regelverket samtidig som den faktiske begrensningen den kan medføre ikke vurderes å være vesentlig.

Departementet ønsker tilbakemelding fra høringsinstansene på den foreslåtte endringen og det alternative forslaget.

3 Adgang til å tillate båter med elmotor på mindre vann i motorferdselloven § 6

3.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for dette endringsforslaget er et anmodningsvedtak fra Stortinget (vedtak nr. 815, 2017-2018), hvor det heter:

"Stortinget ber regjeringen foreta oppmykninger i forskriftene til lov om motorferdsel i utmark som gjør det mulig for kommunene å gi dispensasjoner for bruk av elmotor med begrenset effekt på vann under 2 kvadratkilometer.

Dispensasjon bør bare kunne gis etter at kommunene har vurdert om det er forsvarlig ut fra hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt legge vekt på hekkeområder."

Anmodningsvedtaket ble truffet ved Stortingets behandling av representantforslag 77. S (2017-2018). Representantforslaget ble fremmet som en følge av at Holtålen kommunes forskrift om bruk av elmotor på mindre vann til friluftsliv og fritidsfiske var blitt opphevet av Fylkesmannen grunnet manglende lovhjemmel. På bakgrunn av anmodningsvedtaket fikk Miljødirektoratet i oppdrag å utarbeide et høringsnotat til denne endringsforslaget. Den følgende redegjørelsen og drøftelsen under punkt 3 er i stor grad basert på direktoratets vurderinger.

3.2 Gjeldende rett

Motorferdselloven legger ned et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag i § 3. Loven er teknologinøytral, slik at alle former for motorisert ferdsel omfattes – også elektrisk motor, jf. Ot. prp. nr. 45 (1976-1977) s. 33.

Et unntak fra det generelle motorferdselforbudet er gitt i motorferdselloven § 4 tredje ledd, som tillater ferdsel med motorfartøy på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som del i et farbart vassdrag. Kommunen er imidlertid gitt myndighet til å forby motorferdsel helt eller delvis, også på disse vassdragene. I tillegg kan grunneier forby motorisert ferdsel i vassdraget, selv om denne ferdselen er i tråd med motorferdselloven, jf. vannressursloven § 16 annet ledd annet punktum jf. første ledd bokstav d.

Samtidig har også kommunen etter dagens regelverk en viss adgang til å fravike forbudet mot motorferdsel på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. For det første gjennom adgang til å gi en generell forskrift, for det andre gjennom enkelttillatelser etter søknad. Motorferdselloven § 5 første ledd, bokstav b åpner for at kommunestyret kan gi forskrift om adgang til *"bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften"*. I rundskriv T-1/96 forutsettes det på s. 38 at *"adgangen til å gjøre unntak fra ferdselsforbudet på vann mindre enn 2 kvadratkilometer bare benyttes i særlige tilfeller, jf. uttrykket "særlige grunner". Det kan være aktuelt for eksempel for nødvendig transport til hoteller, turistdestinasjoner og hytter som ligger slik til at de er avhengige av båt for å komme frem til de ordinære kommunikasjonsmidler"*. Fritidsfiske kan ikke betraktes som "særlig grunn" i denne sammenheng.

Etter motorferdselloven § 6 har kommunen en generell adgang til å gi enkelttillatelser til bruk av motorfartøy eller luftfartøy som ellers ikke kan finne sted etter loven eller med hjemmel i loven. Forutsetningen er også her at det foreligger "særlige grunner". Denne generelle dispensasjonsbestemmelsen vil også kunne anvendes for bruk av elektriske båtmotorer, i tilfeller hvor dette ellers ville vært forbudt etter loven. Det fremgår av rundskriv T-1996-1 at det ved vurdering av "særlige grunner" i forbindelse med dispensasjoner må legges vekt på "om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring eller fornøyleseskjøring" (s.42). Vilkåret om "særlige grunner" i motorferdselloven § 6 omfatter ikke båtferdsel til rekreasjons- eller friluftsmål.

Stortingets anmodningsvedtak om oppmykning av forskriftene til loven nødvendiggjør dermed en endring av motorferdselloven dersom kommunene skal gis adgang til å åpne for elektrisk motorferdsel på vann under 2 kvadratkilometer utover tilfeller hvor det foreligger "særlige grunner", eksempelvis til fritidsfiske eller andre rekreasjonsformål. Departementet legger til grunn at den oppmykningen Stortinget har bedt om, er en endring i regelverket som skal gjøre det mulig å gi tillatelse til bruk av båt med elmotor til rekreasjonsformål på mindre vann.

3.3 Departementets vurderinger og forslag

En åpning for båter med elmotor på vann under 2 kvadratkilometer, ut fra en begrunnelse om at de hverken støyer eller forurensar, er et avvik fra motorferdsellovens teknologinøytrale utgangspunkt. Dette kan på sikt føre til et økende press for å åpne for andre elektriske innretninger som hverken støyer eller forurensar, men som allikevel kan ha negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv. Endringen kan derfor bidra til at det på sikt blir vanskeligere å skille hva som er motorferdsel eller ikke.

Føringer i Stortingets vedtak

Stortingets anmodningsvedtak legger tre viktige føringer for regelverksendringen som regjeringen er bedt om å legge frem:

- Åpning for ferdsel med båt med elmotor på vann under 2 kvadratkilometer skal skje gjennom å gi kommunene adgang til å gi **tillatelse etter søknad**.
- Adgangen skal kun gjelde for elmotorer med **begrenset effekt**.
- Kommunen må vurdere om en åpning er forsvarlig ut **fra hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler**, og særskilt legge vekt på hensynet til hekkeområder.

Føringene er viktige for å redusere eventuelle ulemper for naturmangfold, og har vært styrende for utkastet til lovendring som foreslås her. I tillegg har departementet lagt vekt på konsekvensene for friluftsliv.

Tillatelse etter søknad

På bakgrunn av anmodningsvedtaket foreslår departementet at kommunen etter søknad skal kunne gi tillatelse til bruk av elmotor med begrenset effekt på vann mindre enn 2 kvadratkilometer. Alternativet til denne løsningen ville ha vært å gi kommunene en adgang til å gi en lokal forskrift som åpner for slik ferdsel på bestemte vann uten søknad. En ordning med åpning i forskrift vil være enklere å administrere for kommunen, siden man slipper enkelt søknadsbehandling. Den vil også være enklere for publikum, som slipper å søke. På den annen side vil ikke en slik ordning gjøre det mulig for kommunen å ha en fortløpende kontroll med omfanget av motorferdsel på det aktuelle vannet.

På bakgrunn av Stortingets anmodningsvedtak om at kommunen skal kunne gi "*dispensasjoner*", og komiteflertallets uttalelser i Innst. 325 S (2017-2018) om at "*det ikke kan gis dispensasjoner generelt og på mindre vann*" legges det til grunn at en forskriftsløsning ikke er ønsket. Dette er derfor ikke foreslått eller beskrevet nærmere her. Departementet legger til grunn at kommunene gjennom en søknadsordning som foreslått i høringsutkastet her, vil kunne gi flerårige tillatelser, f.eks. for fem år av gangen, slik at merarbeidet for kommunen og publikum knyttet til søknader begrenses.

I samsvar med anmodningsvedtaket foreslår ikke departementet krav om at det må foreligge "særlige grunner" for at tillatelse skal gis, eller til at kjøringen skal være knyttet til bestemte formål. Om det skal fastsettes slike begrensninger vil være opp til den enkelte kommune. Lovforslaget innebærer at kommunen vil kunne gi tillatelse til bruk av elektrisk båtmotor i forbindelse med for eksempel fritidsfiske, persontransport, transport av bagasje og utstyr og for ren rekreasjon. Dette vil det være opp til kommunene selv å vurdere. Det er videre foreslått at bestemmelsen skal være en *kan*-bestemmelse, slik at det vil være opp til kommunens skjønn å vurdere om tillatelser skal gis. Det vil altså ikke være slik at kommunen plikter å gi tillatelser til å bruke elektrisk båtmotor, selv om lovens vilkår for å tillate slik ferdsel er oppfylt.

Effektbegrensning på båtmotor

Stortingets anmodningsvedtak presiserer at kommunen kun kan tillate bruk av elmotorer med begrenset effekt. I sin vurdering av dette punktet har Miljødirektoratet tatt utgangspunkt i at en slik begrensning bør tilsi at elmotorer gir samme fart som rofart. Rask rofart anses å ligge på 3 – 3,5 knop, hvis farten skal kunne opprettholdes over en viss distanse. Miljødirektoratet har derfor foreslått en effektbegrensning på inntil 800 watt inngangseffekt. Dette forslaget er basert på råd fra fagpersoner og på tall hentet fra ulike publiserte enkle tester av elektriske båtmotorer. Oppnåelig hastighet som følge av denne effektbegrensningen vil likevel avhenge av en rekke faktorer, særlig båtens skrogform, vekt og størrelse, samt propellutforming mv. Det er derfor ikke mulig å forutsi presist hvilken hastighet en gitt effektbegrensning vil kunne gi i hvert enkelt tilfelle. En smal og lett båt med kun én person om bord vil eksempelvis trolig oppnå en hastighet noe høyere enn alminnelig rofart med den angitte begrensningen.

Direktoratets vurdering er likevel at en effektbegrensning på 800 watt vil dekke behovet for de som ønsker å bruke elektrisk båtmotor til rekreasjonsformål, samtidig som at ulempene for naturmiljøet og friluftslivet ikke vil bli vesentlige.

Departementet har vurdert om det i tillegg til effektebegrensning også burde vært oppstilt en hastighetsbegrensning i regelverket, slik det eksempelvis er gjort i regelverket knyttet til bruk av båt for personer under 16 år. Det kan imidlertid være utfordrende å måle hastighet på vann. Samtidig er ulempene ved at enkelte båter under visse forhold vil kunne gå et fåtall knop over ro-fart, begrensede. Departementet har derfor kommet til at det ikke er nødvendig å også innføre en hastighetsbegrensning. Vi ber likevel spesielt om høringsinstansenes syn på dette. Ut fra den usikkerhet som er knyttet til sammenheng mellom hastighet og effektebegrensning vil vi oppfordre høringsinstansene til å gi innspill på hvilken effektebegrensning regelverket bør fastsette, samt begrunnelse for anbefalt grense.

Det vil være utfordrende å føre kontroll med om en elmotor er innenfor tillatt effektgrense. Departementet legger til grunn at oppsyn og kontroll med båter med elmotor på mindre vann vil nødvendiggjøre måleutstyr og rutiner som naturoppsynet ikke innehar i dag.

Hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler

Det følger av anmodningsvedtaket at hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler skal vurderes av kommunen før det gis tillatelser. I komitéinnstillingen presiserer flertallet at regelverket må sikre at hensynet til natur, og særlig hekkeområder, ivaretas. Det påpekes at dette kan ivaretas ved at kommunen pålegges å kartlegge slike hensyn og ikke gi tillatelser i slike områder. Lovforslaget er utformet i samsvar med dette.

Plikten til å kartlegge fugleområder vil supplere de generelle miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven kapittel 2, som gjelder alle tillatelser som gis av offentlige myndigheter og som berører naturmangfold.

Forslaget vurderes å ha to ulike typer konsekvenser for naturmangfold. For det første vil det være konsekvenser knyttet til at ikke-motorisert ferdsel vil bli erstattet med motorisert ferdsel. For det andre vil endringen trolig medføre at ferdselen samlet sett vil øke. Dette gjennom økt ferdsel i områder hvor det allerede er ferdsel, men også ved at det kan bli ferdsel i områder hvor det tidligere ikke har vært ferdsel fordi tilgjengeligheten blir bedre ved bruk av motor.

Når det gjelder førstnevnte type konsekvenser har departementet ingen holdepunkter som tilsier at en båt med elmotor med begrenset effekt og hastighet tilnærmet rofart, vil forstyrre fugle- og dyreliv mer enn en vanlig robåt.

Den andre typen konsekvenser, økt ferdsel, kan imidlertid ha negative konsekvenser. Små vann er ofte grunnere enn store vann, og grunne vann er ofte mer næringsrike vann som kan ha stor verdi for vannfugl. Forslaget kan føre til mer aktivitet i områder der det i utgangspunktet er ønskelig med minst mulig aktivitet, som for eksempel i næringsrike vann med mye vegetasjon, og med stor sannsynlighet for et rikt fugleliv. Artsgrupper som kan være særlig sårbare for økt ferdsel er vadefuglarter (som gluttsnipe, grønnstilk og bekkasin), samt flere andefuglarter (både gressender, fiskeender og dykkerender slik som svartand og sjøorre), dykkere (for eksempel horndykker, dvergdykker og toppdykker), samt lomarter.

Små vann med stor verdi for vannfugl kan være utsatt i sårbare hekkeperioder. Forstyrrelser som følge av økt ferdsel vil kunne medføre økt predasjon hvis rugende fugl skremmes av reiret. Forstyrrelser i form av nærgående trafikk/ferdsel vil kunne øke stressnivået til rugende fugl. Selv om dette isolert sett

ikke trenger å utgjøre noen trussel, vil slik påvirkning i sum kunne medføre svekkelse i kondisjon og evne til å gjennomføre en suksessfull rugeperiode. Når eggene klekkes vil det også være en sårbar fase da ungene fortsatt vil være avhengige av foreldrene – selv etter at de har forlatt reiret.

For å minimere eventuelle negative ulemper legger forslaget til grunn at kommunene skal legge vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler. Kommunen må vurdere det konkrete vannets beskaffenhet i forhold til dagens bruk, hvilke arter som bruker området, dagens trusselbilde for artene og tilgangen på andre vann. En søknad må vurderes opp mot behovet for motorferdsel på vannet, blant annet ut fra vannets størrelse. Søknader må også vurderes opp mot naturmangfoldloven §§ 8-12, hvor blant annet prinsippene om økosystembasert forvaltning og samlet belastning skal legges til grunn. Flere av artene som hekker i ferskvann, enten i lavlandet eller i høyereliggende områder, er allerede under press fra andre påvirkningsfaktorer og er oppført på både nasjonal og internasjonale rødlist. Kommunen må vurdere om det i en eventuell tillatelse bør settes vilkår som for eksempel gir forbud i sårbare perioder som for eksempel i hekkeperioden.

Konsekvenser for friluftsliv

I en vurdering av en eventuell søknad om ferdsel med båt med elmotor på en innsjø mindre enn 2 kvadratkilometer, må kommunen også vurdere konsekvensene av en slik tillatelse opp mot de øvrige hensyn som regelverket må ivareta, som for eksempel friluftslivshensyn. Forslaget kan gjøre det enklere å komme seg på fisketur eller båttur på mindre vann for folk som av ulike årsaker ikke er i stand til å ro selv. Forslaget kan også føre til økt fritidsfiske fra båt.

Elmotorer er i utgangspunktet svært støysvake sammenlignet med bensinmotorer. Det vil likevel være et visst lydnivå også fra en elmotor. Støy fra bruk av elektriske motorer vil genereres av to hovedelementer. Det ene er lyd fra selve motoren, og det andre er den lyd båten avgir når den beveger seg gjennom vannet.

Med en effektbegrensning på 800 watt antar departementet at bruk av elmotor på båt vil avgi et svært lavt lydnivå, som igjen i liten grad vil oppfattes som forstyrrende. Med en forutsetning om begrenset effekt, som igjen setter begrensning på hastighet, kan departementet ikke se at virkningene for friluftsliv vil skille seg stort fra virkningene ved bruk av vanlig robåt. Uten en effektbegrensning vil bruk av elmotorer kunne påvirke omgivelsene negativt for andre brukere, som for eksempel kajakkpadlere og badende. Dette særlig fordi hastigheten kan bli høy.

Klima- og miljødepartementet foreslår at endringen inntas som nytt annet ledd i motorferdselloven § 6, som skal lyde:

"Kommunen kan gi tillatelse til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal gis tillatelse skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelser til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv".

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd, og gis følgende endrede ordlyd:

"Tillatelse etter første *eller annet ledd* kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen."

Nåværende tredje ledd i bestemmelsen blir nytt fjerde ledd.

4 Ending av regler for oppsyn i motorferdselloven §§ 12 a og b

4.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Bestemmelsene i motorferdselloven §§ 12 a og b ble tilføyd ved lovendring i 2015 og gir Statens naturoppsyn myndighet til å føre kontroll med at bestemmelsene i loven overholdes og til å utstede eventuelle overtredelsesgebyr. Bestemmelsenes ordlyd er i dag følgende:

§ 12 a

"Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av snøscooter viser fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen".

§ 12 b første ledd

"Statens naturoppsyn kan illegge fører av snøscooter overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter denne lov".

De øvrige ledd i § 12 b foreslås ikke endret og behandles ikke videre i dette notatet.

Bestemmelsen i § 12 a om plikt for snøscooterførere til å legge frem nødvendige dokumenter er en supplerende av bestemmelsen i naturoppsynsloven § 3. Bestemmelsen i § 12 a medfører at førere av snøscooter plikter å fremlegge f.eks. førerkort og vognkort i tillegg til nødvendige tillatelser og dispensasjoner etter motorferdselregelverket. Bestemmelsene i §§ 12 a og adgangen i 12 b første ledd til å illegge overtredelsesgebyr for brudd på motorferdselregelverket, er imidlertid begrenset til å gjelde førere av snøscooter. Bestemmelsene omfatter altså ikke førere av andre kjøretøy eller fartøy.

4.2 Departementets vurderinger og forslag

Departementet viser til at bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr for førere av snøscooter ble inntatt i loven i forbindelse med at kommunene i 2015 fikk adgang til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. At bestemmelsene om fremleggelse av dokumenter og overtredelsesgebyr ble begrenset til å gjelde førere av snøscooter, var i all hovedsak et utslag av at de øvrige bestemmelsene som ble fastsatt samtidig gjaldt bruk av snøscooter (i løyper for fornøyleskjøring). Det var derfor snøscooter oppmerksomheten var rettet mot. Samtidig fremgår det klart av forarbeidene til lovendringen at behovet for å kreve fremlagt dokumenter gjelder ved all motorferdsel i utmark, og § 12 a ble derfor gjort generell, slik at fremleggelsesplikten gjelder all kjøring uavhengig av om den er nyttekjøring eller fornøyleskjøring (Prop.35 L (2014-2015) side 33). At bestemmelsen ikke ble gjort generell også med tanke på type kjøretøy, var i liten grad resultat av noen bevisst vurdering, og må mest av alt anses som en inkurie. Det samme må gjelde for adgangen til å illegge overtredelsesgebyr.

Grunnlaget for Statens naturoppsyns kontrollaktivitet er å forebygge negative konsekvenser som motorferdsel kan medføre for naturmiljøet og å avdekke ulovlig kjøring. En utvidelse av Statens naturoppsyns myndighet etter § 12 a og 12 b til å gjelde førere av alle motorkjøretøy og -fartøy, vil styrke naturoppsynets mulighet til å føre kontroll med motorferdsel i utmark.

Departementet mener det ikke er saklig grunn til at adgangen til å kreve fremlagt dokumenter etter motorferdselloven § 12 a eller ilegge overtredelsesgebyr etter § 12 b skal være begrenset til førere av snøscooter, og foreslår derfor at bestemmelsene utvides til å gjelde førere av alle motorkjøretøy og -fartøy.

Departementet foreslår følgende endring.

Ny § 12 a skal lyde:

"Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen".

Ny § 12 b første ledd første punktum skal lyde:

"Statens naturoppsyn kan ilegge fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov".

5 Endringer i bestemmelser om myndighetsfordeling og delegering i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

5.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Motorferdselloven § 3 gir et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag. Det er i loven og i den tilhørende forskriften gitt en rekke unntak fra dette forbudet. Lovverket gir for det første unntak for flere konkret opplistede formål og tilfeller. I tillegg har både loven og forskriften § 6 en dispensasjonsbestemmelse som åpner for at kommunen kan gi dispensasjoner også i tilfeller som ikke dekkes av unntaksbestemmelsene. Dispensasjonsbestemmelsene er ment å være sikkerhetsventiler som skal praktiseres strengt. Lovens dispensasjonsbestemmelse gjelder motorfartøy eller luftfartøy, mens forskriftens bestemmelse gjelder motorkjøretøy. Det er flere vilkår for at slike dispensasjoner skal kunne gis, blant annet at det foreligger "særlige grunner" (motorferdselloven § 6) eller et "særlig behov" (forskriften § 6).

I lovens § 6 er myndigheten til å gi slike dispensasjoner lagt til "kommunen". I forskriften § 6 er myndigheten lagt til "kommunestyret eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer".

I motorferdselloven fra 1977 var myndigheten i loven stort sett lagt til kommunen, ikke til kommunestyret. Da loven ble endret i 1988, og det ble vedtatt å fastsette en nasjonal forskrift om bruk av motorkjøretøyer, ble dette strammet inn, og det fremgår av forarbeidene at departementet opprinnelig foreslo at dispensasjonsvedtak for motorferdsel i utmark skulle vedtas av fylkesmannen

(Ot.prp. nr. 60 (1986-1987) s. 10). Dette forslaget møtte protester fra flere høringsorganer, som blant annet pekte på viktigheten av kommunalt selvstyre og at det å flytte myndigheten til fylkesmannen kunne føre til en lengre saksbehandlingstid. I proposisjonen ble det derfor likevel foreslått å legge dispensasjonsmyndigheten etter forskriften § 6 til kommunen, ved kommunestyret eller annet folkevalgt organ,.

Fra prosjektgruppen for prosjektet "Forenkling av utmarksforvaltningen i Lom kommune og Jotunheimen nasjonalpark", som er et samarbeid mellom Lom kommune, Norsk fjellsenter, Lom fjellstyre og nasjonalparkforvalter for Jotunheimen, har Klima- og miljødepartementet mottatt et innspill om å legge myndigheten etter § 6 til "kommunen" også i forskriften. Søknader etter forskriften § 6 vil dermed kunne avgjøres av kommuneadministrasjonen og trenger ikke å behandles av kommunestyret.

Myndigheten til å gi bestemmelser om kjøring etter forskriften § 3 annet ledd og tillatelser til ferdsel med snøscooter etter forskriften § 5 første ledd er også lagt til "kommunestyret". Se nærmere omtale om eventuell endring også av disse bestemmelsene i pkt. 5.2, samt omtale av behov for delegeringsadgangen som følger av forskriften § 2 tredje ledd.

5.2 Departementets vurderinger og forslag

Klima- og miljødepartementet foreslår å endre ordlyden i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 i tråd med forslaget fra prosjektgruppen nevnt i pkt. 5.1, slik at myndigheten til å behandle dispensasjonssøknader flyttes fra kommunestyret til kommunen. Myndigheten vil dermed kunne delegeres internt i kommunen. Det vil være opp til kommunen selv å bestemme om det er kommunestyret (eventuelt et annet folkevalgt organ i kommunen) eller administrasjonen som skal treffe dispensasjonsvedtak, innenfor de generelle rammene for delegering som kommuneloven oppstiller.

I sin begrunnelse for innspillet har prosjektgruppen påpekt at dagens ordning i mange saker medfører en unødvendig omstendelig og tidkrevende behandling, med behandlingstid som avhenger av politisk møtekalender, krav om detaljert saksutredning som må utarbeides i forkant av frist for møteinnkalling og gjennomføring av møte, utskrift av møteprotokoll, og til slutt svar til søker.

At myndigheten tilligger kommunestyret er etter departementets syn spesielt viktig der hvor myndigheten innebærer kompetanse til å gi forskrifter. Der det gjelder enkeltdispensasjoner er det etter departementets syn mer kurant at kommuneadministrasjonen treffer vedtak.

Departementet vil påpeke at dispensasjoner etter forskriftens § 6 krever skriftlig saksfremlegg, og at de aller fleste søknadene derfor behandles i kommuneadministrasjonen før det treffes en avgjørelse i kommunestyret. Etter departementets syn vil en endring neppe føre til at flere vedtak innvilges og at omfanget av motorisert ferdsel i utmark øker dersom vedtakene treffes administrativt. Den foreslåtte endringen vil kunne gi kommunen større fleksibilitet, og det vil være opp til den enkelte kommune om sakene kun skal behandles administrativt eller også politisk, innenfor kommunelovens delegeringsbestemmelser. En adgang til administrativ innvilgelse av søknader etter forskriften § 6 vil også kunne korte ned saksbehandlingstiden.

Departementet mener den foreslåtte endringen vil kunne bidra til forenkling, samtidig som negative konsekvenser antas å være små.

Ved åpning for delegering til kommuneadministrasjonen blir kommunens mulighet til intern delegering likestilt med det som gjelder for tillatelsesbestemmelsene i forskrift for ferdsel med motorkjøretøy §§ 5 a og 5 b. Den foreslåtte nye bestemmelsen i forskriften § 6 vil da også være lik den tilsvarende unntaksbestemmelsen i motorferdselloven § 6, hvor *kommunen* kan gi tillatelse til bruk av motor- eller luftfartøy når "særlige grunner" foreligger.

Departementet foreslår følgende endring i forskriften:

§ 6 første punktum skal lyde:

"I unntakstilfelle kan *kommunen* etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 - § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte."

Departementet ber om høringsinstansenes syn på om også forskriften §§ 3 og 5 bør endres tilsvarende:

Forskriften § 3 gir direkte hjemmel til motorferdsel på vinterføre til de formål bestemmelsen lister opp i første ledd. I annet ledd heter det at "[k]ommunestyret kan gi bestemmelser om kjøring som nevnt i [første ledd]". Etter departementets syn kan det vurderes om bestemmelser vedrørende kjøring etter første ledd også kan gis av "kommunen" og ber om innspill på hvorvidt det er behov for å beholde denne myndigheten hos kommunestyret.

Etter forskriften § 5 kan "kommunestyret" gi tillatelse til bruk av snøscooter til de formål som listes opp i første ledd. Etter annet ledd åpnes det for at myndigheten etter denne bestemmelsen kan delegeres "til et folkevalgt organ eller kommunal tjenestemann". En endring av denne bestemmelsen slik at myndigheten legges til "kommunen" vil derfor ha mindre praktisk betydning, ettersom den allerede åpner for delegering. Departementet mener likevel at en endring kan vurderes ut fra et forenklingssynspunkt, og viser ellers til begrunnelsen knyttet til endring av § 6. Dersom en slik endring er ønskelig, vil § 5 annet ledd kunne oppheves, ettersom den da vil bli overflødig.

Departementet vil bemerke at kommuneloven (lov 22. juni 2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner, som trer gradvis i kraft høsten 2019) setter visse skranker for hvilke saker som kan delegeres til kommuneadministrasjonen. Det følger av kommuneloven §§ 5-3 tredje ledd og blant annet § 5-7 andre ledd tredje punktum at alle saker i utgangspunktet kan delegeres fra kommunestyret til andre folkevalgte organ. Derimot følger det av § 13-1 sjette ledd at kommunedirektøren kun kan gis myndighet til å treffe vedtak "i saker som ikke har prinsipiell betydning". Dermed kan ikke kommunedirektøren – eller noen i kommuneadministrasjonen – treffe vedtak om motorferdsel i saker som har prinsipiell betydning.

Departementet ønsker også innspill på anvendelsen av forskriften § 2 tredje ledd. Etter denne bestemmelsen har fylkesmannen adgang til å begrense eller forby kjøring i spesielt sårbare områder. Dette gjelder kjøring som ellers har direkte hjemmel i motorferdselloven § 4 og forskriften § 2 første ledd. Etter annet ledd annet punktum har fylkesmannen adgang til å delegere denne myndigheten til

kommunestyret. Departementet er usikker på hvorvidt en slik adgang er nødvendig, og bemerker at enhver begrensning på det kommunale selvstyret i utgangspunktet skal ha hjemmel i lov, jf. kommuneloven § 2-1 annet og tredje ledd. Departementet er usikker på i hvilket omfang adgangen etter § 2 tredje ledd til å begrense eller forby kjøring i sårbare områder brukes i praksis, og i hvor stor grad myndigheten delegeres til kommunen. Vi ønsker å høre høringsinstansenes erfaringer med bestemmelsen, og ber om synspunkter på om adgangen til å delegere myndigheten etter forskriften § 2 tredje ledd annet punktum til kommunen bør oppheves.

6 Etablere påbud om å registrere kommunale snøscooterløyper i nasjonal database

6.1 Bakgrunn

Miljødirektoratet har opprettet en nasjonal database for snøscooterløyper, og formålet med denne er å samle all informasjon om kommunale snøscooterløyper på ett sted. I dag er det frivillig for kommunene å rapportere inn data til databasen, og Miljødirektoratet har uttrykt ønske om å innføre en innrapporteringsplikt i motorferdselloven og forskriften.

6.2 Departementets vurderinger og forslag

Departementet mener at en samlet oversikt over snøscooterløyper vil være til fordel både for publikum og for offentlige myndigheter. Det er praktisk og tidsbesparende å samle informasjon om de kommunale snøscooterløypene på ett sted, både for publikum, for oppsynet, for redningstjenestene og for forvaltningen. For publikum vil tilgang til slik informasjon være en fordel både for de som ønsker å kjøre snøscooter og vil orientere seg om hvilke løyper som finnes, og for friluftsfolk som ønsker å unngå turområder nær snøscooterløyper. Det har så langt har vist seg utfordrende å få kommunene til å sende inn data til Miljødirektoratets database, og departementet mener derfor at det bør fastsettes en plikt til å innsende data om snøscooterløyper til den offentlige databasen.

Som støtte for dette synspunktet viser departementet til at bruksverdien av databasen reduseres vesentlig dersom den ikke er komplett. Departementet ser på den annen side ingen tungtveiende grunner til at en slik forpliktelse ikke skal kunne innføres. Departementet foreslår at en slik forpliktelse fastsettes i forskriften, og legger til grunn at motorferdselloven § 4a femte ledd hjemler en slik forpliktelse gjennom forskriftsregulering.

Klima- og miljødepartementet foreslår å tilføye et nytt siste ledd til § 4 a i forskriften som skal lyde:

Kommunen skal rapportere inn data om vedtatte snøscooterløyper etter denne bestemmelsen, til Miljødirektoratets nasjonale database for snøscooterløyper. Miljødirektoratet kan fastsette bestemmelser om innrapporteringen."

7 Oppmåling av avstandskravet etter forskriften § 5 første ledd bokstav c

7.1 Bakgrunn og gjeldende rett

Motorferdselloven gir et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag, men inneholder samtidig en rekke unntaksbestemmelser i loven og i den tilhørende forskriften. Et av de lovfestede unntakene fra motorferdselforbudet er nedfelt i forskriften § 5 første ledd bokstav c, om adgangen til hyttetransport. Bestemmelsen fastsetter at kommunestyret etter skriftlig søknad kan gi tillatelse til bruk av snøscooter "for eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ligger minst 2,5 km fra brøytet bilveg når det i området ikke er mulighet for leiekjøring [...]". På bakgrunn av spørsmål knyttet til hvordan avstandskravet skal beregnes, herunder kommunenes skjønnsmessige adgang til å fravike utgangspunktet om å måle i luftlinje, uttalte Klima- og miljødepartementet i brev 3. juli 2018 til fylkesmennene, at kommunene "har et skjønn i valg av målemetode for å fastsette avstanden mellom hytte og brøytet bilvei", og at "det avgjørende for om tillatelsen kan gis er om den *reelle avstanden* mellom hytte og brøytet bilvei er minst 2,5 km". Stortinget behandlet 20. juni 2019 et representantforslag om å endre forskriften § 5 første ledd bokstav c for å gi kommunene mulighet for å bruke skjønn når de måler opp avstanden mellom hytte og brøytet vei (dokument 8: 119 S (2018-2019)). Forslaget ble ikke vedtatt, jf. Innst. 355 S (2018-2019). Stortinget påpekte at det etter dagens regelverk er fullt mulig å gi tillatelse til å bruke snøscooter til hytta der hvor topografi og andre forhold gjør at korteste faktiske mulige trasé er lengre enn 2,5, men avstanden i luftlinje er under 2,5 km. Samtidig uttrykte representantene fra regjeringspartiene i komitéen, som representerer et flertall i Stortinget, at forskriften bør presiseres slik at det kommer tydelig frem at kommunene kan legge den korteste reelle avstanden mellom hytte og brøytet vei til grunn ved vurdering av søknader etter bestemmelsen.

7.2 Departementets vurderinger og forslag

For å tydeliggjøre skjønnsrommet i forskriften § 5 første ledd bokstav c, foreslår departementet en presisering i bestemmelsens ordlyd som synliggjør at kommunene ikke er bundet til å måle avstanden mellom bilvei og hytte i luftlinje hvis topografi og faktiske forhold tilsier at korteste faktisk mulige trasé er lengre enn 2,5 km. I slike tilfeller kan kommunen måle den aktuelle trasé – altså den løype som hytteeier vil måtte gå til hytta uten motorisert transport.

Forslaget til presisering i forskriftsteksten endrer ikke kravet om at den korteste faktiske trasé mellom bilvei og hytte må være minst 2,5 km for at tillatelse til snøscooterferdsel skal kunne gis; skjønnsrommet gjelder bare valg av oppmålingsmetode.

En presisering som foreslått vil ikke medføre noen realitetsendring, siden det også etter gjeldende rett har vært adgang til å fravike utgangspunktet om avstandsberegning i luftlinje. Departementet vil også påpeke at det er opp til kommunen selv om den ønsker å fravike utgangspunktet om avstandsberegning i luftlinje, og at innfrielse av avstandskravet ikke gjør kommunene forpliktet til å innfri en søknad. Kommunen vil fortsatt kunne avslå søknader selv om avstandskravet er oppfylt, og vil også kunne bestemme at transport skal skje med leiekjører uavhengig av avstand. Det forutsettes fortsatt at søknader kun kan innvilges når det ikke finnes mulighet for leiekjøring. Dersom det finnes mulighet for leiekjøring med snøscooter i området, kan kommunen ikke innvilge søknad om snøscootertransport til hytte etter § 5 første ledd bokstav c.

Departementet foreslår å endre forskriften § 5 første ledd bokstav c til å lyde:

"eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte når korteste trasé for ikke-motorisert transport mellom hytte og brøytet bilveg er minst 2,5 km, og når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a".

8 Endring av kommunens adgang til å regulere bruk av elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd

8.1 Bakgrunn og gjeldende rett

I april 2019 vedtok Stortinget et nytt sjette ledd i markaloven § 10: "Departementet kan gi forskrift om adgang til bruk av elsykler i utmark i Marka og om bruken av slike sykler". En slik generell adgang til å ferdes med elsykler i Marka ble deretter tatt inn i markalovforskriften § 2. I markalovforskriften § 2 annet ledd er det også tatt inn en bestemmelse om at "[k]ommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka".

Markaloven gjelder for markaområdene i Oslo og nærliggende kommuner. I resten av landet foreligger en generell adgang til å ferdes med elsykkel i utmark gjennom forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2a. I denne bestemmelsens annet ledd slås fast at den enkelte kommune i forskrift kan "bestemme at bruk av elektriske sykler [...] likevel ikke er tillatt i bestemte områder eller på nærmere angitte strekninger eller traséer." Departementet foreslår å endre sistnevnte bestemmelse til å samsvare med kommunens adgang til å regulere ferdsel med elsykkel i markalovforskriften § 2 annet ledd.

8.2 Departementets vurderinger og forslag

Kommunens adgang til å regulere ferdsel med elsykkel er noe ulikt formulert i de to bestemmelsene. Etter markaloven er kommunen gitt en vid adgang til å regulere slik ferdsel, og kan etter bestemmelsen både begrense og forby ferdsel i hele eller deler av kommunens utmark. Dette gir den enkelte kommune stort handlingsrom og mulighet for å tilpasse ferdsel med elsykkel til lokale forhold og hver kommunes ulike utmarksområder. Bestemmelsen i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag annet ledd gir også kommunen mulighet til å regulere ferdsel med elsykler, men da i bestemte områder, strekninger eller traséer. Ordlyden gjør at det ikke fremkommer helt klart hvorvidt bestemmelsen gir adgang til å forby ferdsel med elsykler i hele kommunens utmark, slik som gjennom markalovforskriften.

Klima- og miljødepartementet vurderer det hensiktsmessig at disse to bestemmelsene er likelydende. Dette er både fordi det skaper likhet for loven at adgang til å regulere ferdsel med elsykkel er den samme i alle utmarksområder, og fordi nyanseforskjellen kan skape unødvendig forvirring og tolkningsproblemer – særlig for de kommuner som har utmarksområder både i og utenfor Marka.

På denne bakgrunnen foreslår departementet å endre forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2a annet ledd til å lyde:

"Kommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka"

9 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene

Departementet legger til grunn at forslagene ikke får vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om utvidelse av forsøket om catskiing vil kunne innebære noe merarbeid for de kommunene som ønsker å endre en iverksatt ordning, siden en slik endring vil kreve noe saksbehandling. Det vil være opp til den enkelte kommune å velge om forsøket skal utvides.

Forslaget om å gi kommunene adgang til i forskrift å tillate elmotorer på vann under 2 kvadratkilometer vil innebære noe arbeid i form av søknadsbehandling for de kommunene som velger å benytte seg av myndigheten de får ved lovendringen. Forslaget innebærer ikke økte økonomiske eller administrative kostnader for privatpersoner.

Endringen av Statens naturoppsyns myndighet til å føre kontroll etter motorferdselloven §§ 12 a og b vil gi naturoppsynet utvidet mulighet til å kontrollere lovligheten med motorferdsel i utmark. Forslaget har ikke administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning, hverken for det offentlige eller for private.

Forslaget om å flytte dispensasjonsmyndighet etter forskriften § 6 fra kommunestyret til kommunen, vil etter departementets syn innebære redusert arbeidsbyrde for kommunestyret i de kommunene som velger å legge vedtakskompetansen til kommuneadministrasjonen. Arbeidsbyrden forblir den samme for kommuneadministrasjonen, som i motsatt fall uansett vil måtte forberede vedtak for kommunestyret. Privatpersoner vil kunne oppleve at saksbehandlingstiden reduseres.

Forslaget om å innføre en plikt til innrapportering av snøscooterløyper til Miljødirektoratets nasjonale snøscooterbase medfører en ekstra oppgave for de kommuner som ikke allerede gjør dette. Arbeidsbyrden knyttet til oppgaven vil imidlertid være beskjedent. Samlet sett vil kommunene dra nytte av at alle kommuner med snøscooterløyper har lagt sine løyper inn i databasen. At løyper i alle kommuner ligger inne i databasen vil være tidsbesparende for redningstjenesten. Forslaget vil ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser for private, men vil lette og bedre informasjonstilgangen.

Presiseringen av ordlyden i forskriften § 5 første ledd bokstav c som fremhever kommunenes skjønnsrom i oppmålingen av avstandskravet innebærer ingen realitetsendring, og medfører dermed ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunene eller privatpersoner.

Endringen i kommunens adgang til å begrense eller forby bruk av elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd vil ikke medføre administrative konsekvenser eller økonomiske kostnader for kommunene eller private.

10 Samlet fremstilling av endringsforslagene

10.1 Endringer i motorferdselloven

I motorferdselloven foreslås følgende endringer:

§ 4 a tredje ledd første punktum skal lyde:

"Departementet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år.

§ 6 annet ledd skal lyde:

"Kommunen kan gi tillatelse til bruk av motorfartøy med elektrisk motor med inngangseffekt opptil 800 watt på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer. Ved vurderingen av om det skal gis tillatelse skal det legges vekt på hensynet til vannet som levested for viltarter og fugler, herunder særskilt vekt på hensynet til hekkeområder. Det kan ikke gis tillatelser til motorferdsel som innebærer vesentlig skade på fugleliv".

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd, og gis følgende endrede ordlyd:

"Tillatelse etter første *eller annet ledd* kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen."

Nåværende tredje ledd i bestemmelsen blir nytt fjerde ledd.

§ 12 a skal lyde:

"Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* viser frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen".

§ 12 b første ledd, første punktum skal lyde:

"Statens naturoppsyn kan ilegge fører av *motorkjøretøy eller -fartøy* overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov.

10.2 Endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

I forskriften foreslås følgende endringer:

§ 2a annet ledd skal lyde:

Kommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka.

§ 4b første ledd første punktum skal lyde:

Direktoratet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med *beltegående motorkjøretøy* på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år.

§ 4a nytt niende ledd skal lyde:

Kommunen skal rapportere inn data om vedtatte snøscooterløyper etter denne bestemmelsen til Miljødirektoratets nasjonale database for snøscooterløyper. Miljødirektoratet kan fastsette bestemmelser om innrapporteringen.

§ 5 første ledd bokstav c skal lyde:

c) eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte *når korteste trasé for ikke-motorisert transport mellom hytte og brøytet bilveg er minst 2,5 km*, og når det i området ikke er mulighet for leiekjøring etter bokstav a.

§ 6 første punktum skal lyde:

I unntakstilfelle kan *kommunen* etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 - § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/240

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

FRØYA KOMMUNE

Saksframlegg		
Saksbehandler: Muhammad Abbas	Arkivkode: M41	Arkivsaksnr: 19/1267 Gradering:

Behandling:		
71/19	Hovedutvalg for forvaltning	16.05.2019
116/19	Hovedutvalg for forvaltning	15.08.2019
113/19	Kommunestyret	26.09.2019
/	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	
/	Kommunestyret	

SANERINGSPLAN FOR SPREDT AVLØP I FRØYA KOMMUNE - NY BEHANDLING

Forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 26.09.2019 sak 113/19

Kommunestyrets behandling i møte 26.09.19:

Rep. Bjørnar Grytvik meldte seg inhabil som tjenestemann.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Ap:

Kommunestyret vedtar saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse.

Enstemmig.

Følgende forslag til tillegg i vedtak ble fremmet av V, H, Sp og Frp:

Planen evalueres etter 2 år.

Falt med 5 mot 14 stemmer avgitt Tone Måsøval, Bjørgvin Ervik, Per Johan Johansen, Berit Flåmo, Pål Terje Bekken, Helge Borgen, Gustav Gjevik, Sveinung Gundersen, Vida Zubaite Bekken, Randi Rabben, Anne Katrine Finne, Ann Kristin Kristoffersen, Gunn Heid Hallaren og Torbjørn Måsøval.

Følgende forslag til tillegg i vedtak ble fremmet av Ap:

Planen evalueres etter 4 år.

Vedtatt med 14 mot 5 stemmer avgitt av Roar Hammernes, Knut Arne Strømøy, Martin Nilsen, Susann Sæther og Arvid Hammernes.

Vedtak:

Kommunestyret vedtar saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse.

Enstemmig.

Planen evalueres etter 4 år.

Vedtatt med 14 mot 5 stemmer.

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for forvaltning den 15.08.2019 sak 116/19

Vedtak:

Hovedutvalget for forvaltning (HFF) sender saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse til kommunestyret for sluttbehandling.

Enstemmig.

Innstilling:

Hovedutvalget for forvaltning (HFF) sender saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse til kommunestyret for sluttbehandling.

Utredning:

Vedlegg:

1. Forslag til saneringsplan for spedt avløp i Frøya kommune
2. Hovedplan for avløp 2017-2027

Saksopplysninger

Hovedutvalg for forvaltning (HFF) vedtok i møte den 16.05.2019, å legge forslag til saneringsplan for spredt avløp i Frøya kommune ut til høring i 6 uker. Saneringsplanen har vært på høring i perioden fra 20.05.2019 til 02.07.2019 og ingen kommentarer/innspill er registrert.

Bakgrunn:

EU's rammedirektiv for vann (Vanndirektivet) fra 2000, implementert i norsk rett fra 01.01.2007 ved forskrift om rammer for vannkvalitet (vannforskriften), krever at tilstanden i overflatevann og grunnvann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene minst skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand innen utgangen av 2021. For å nå målsetningen må det settes i verk tiltak for alle forurensningskilder som påvirker vannforekomstene. Avløp fra spredt bebyggelse er en betydelig kilde til forurensning i drikkevann, vassdrag og i sjøvann. Lokalt er det derfor viktig å redusere den bakteriologiske belastningen for å sikre brukerinteressene i resipientene.

Hovedplanen for avløp 2017-2027, som ble vedtatt i kommunestyret i januar 2017 (sak 9/17) har beskrevet status av de kommunale avløpsanleggene og tiltak om hvordan kommunen som forurensningsmyndighet skal beskytte vannkvaliteten i resipientene. Der er det også fokusert på at det er viktig å få ryddet opp i det spredte utslippet i kommunen og at det bør lages en saneringsplan for avløp i spredt bebyggelse hvor kunnskap om eksisterende utslippspunkter dokumenteres og samles for fremtidig arbeid med forbedring av avløpsanleggene.

Vurdering:

Kommunen har nå utarbeidet en saneringsplan for spredt avløp som gir en oversikt over eksisterende avløpsanlegg, beskriver tilstanden til anleggene og miljøet i resipientene, og planer for framtidige tiltak i avløpsområdet. Planen beskriver de tiltakene som er nødvendige for en forsvarlig avløpshåndtering, gitt rammebetingelser som befolkningsvekst, alder og tilstand på eksisterende anlegg, krav i lover og forskrifter og miljøtilstanden i vannforekomstene.

Kommunen er ferdig med kartleggingen av alle private avløpsanlegg og konkluderer med at det er et stort behov for opprydding av avløp fra spredt bebyggelse. Det er registrert ca. 2100 eiendommer med private

avløpsanlegg og som ikke er knyttet til det kommunale avløpsnett i dag. Svært mange av kloakkutslippene fra spredt bebyggelse har dårlig rensing og tilfredsstillende ikke krav til utslipp. I saneringsplanen inngår også et digitalt kart (resipientkart) som viser miljøtilstanden i resipientene og som samtidig gir opplysning om krav til rensesgrad og mulige alternative renseløsninger. Kartet skal brukes som arbeidsverktøy for administrasjonen og innsynsløsning for publikum til bruk ved søknader om utslippstillatelse.

Forhold til overordna planverk:

Det er ingen sektorovergripende lovgivning for vann- og avløpssektoren i Norge. Kommunen er forurensningsmyndighet for utslipp av sanitært avløpsvann fra mindre avløpsanlegg etter kapittel 12 i forurensningsforskriften. Aktiviteten innenfor tjenesteområdet reguleres gjennom flere lover og forskrifter. Den mest sentrale er Forurensningsforskriften. Forurensningsforskriftens del 4 omhandler avløpsområdet og har som formål å beskytte miljø mot forurensning fra utslipp av avløpsvann og å ivareta brukerinteresser som kan påvirkes av utslipp av avløpsvann. Bestemmelsene regulerer hvem som er forurensningsmyndighet, fastsetter krav til utslipp og definerer rammene for vann- og avløpsgebyrene.

Økonomiske konsekvenser:

Vann og avløpskapitlene i Frøya kommune er selvkostområder som finansieres i sin helhet av gebyrer fra abonnentene. Alle kostnader til investering, drift og vedlikehold og tilsyn inngår i grunnlaget for selvkostberegningen som dekkes av anleggseiere.

De totale kostnadene for private eiendommer som må oppgradere sine private avløpsanlegg er usikre. Et grovt overslag viser samlede kostnader i størrelsesorden 70 millioner kroner for oppgradering av private avløpsanlegg. I tillegg kommer samlede kostnader i størrelsesorden 40 millioner kroner for tilknytning til kommunale avløpsanlegg for de eiendommer som blir pålagt dette.

For enkelte abonnenter med svak økonomi kan kostnadene med oppgradering/tilknytning bli uholdbare. Kommunen har imidlertid ikke anledning til å fritta noen fra pålegg med bakgrunn i den økonomiske situasjonen, men kommunen kan for å hjelpe disse opprette støtteordninger som dekker en del av kostnaden i forhold til utbedring og/eller tilknytning av avløpsanlegget.

Samarbeid med andre kommuner:

Medlemskommunene i Nordre Fosen vannområde utarbeider nå likelydende saneringsplaner og lokale forskrifter avhengig av resipientenes miljøtilstand. Medlemskommunene i Nordre Fosen vannområde er Ørland, Bjugn, Rissa, Åfjord, Osen og Roan. Søndre Fosen vannområde som består av Frøya, Hitra, Snillfjord, Agdenes, Snillfjord og Hemne, har ikke kommet like langt i sine arbeider men arbeidet som Frøya kommune har lagt ned i utarbeidelsen av en saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse og nye forskrifter ser ut til å danne modell for arbeidet videre også i denne gruppen. Vår nabokommune Hitra har enda ikke begynt med opprydding av avløp i spredt bebyggelse og har derfor ikke laget saneringsplan for opprydding av spredt avløp og lokal forskrift om utslipp av avløpsvann. I dialog med Hitra kommune er det enighet om at det anses som fordelaktig at utslippskravene i kommunene bør være så like som mulig da kommunene i stor grad har samme forhold og utfordringer i denne sammenheng. Frøya kommunes arbeider med saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse og vedtatte forskrifter vil derfor trolig være førende for hvordan Hitra kommune vil håndtere dette arbeidet videre.

I tillegg er Frøya kommune deltager i en nettverksgruppe for spredt avløp (Sør-Trøndelag Nettverksgruppe) som består av kommunene Frøya, Hitra, Snillfjord, Hemne, Orkdal, Melhus, Trondheim, Skaun, Meldal og Rennebu. Formålet med denne gruppen er å fremme samarbeid og støtte kommunene imellom i arbeidet med spredt avløp spesielt. I denne gruppen er vår saneringsplan og lokale forskrift presentert nå nylig og tilbakemeldingen er at vår modell trolig vil danne grunnlag for det videre arbeidet om opprydding og oppgradering i spredt avløp også til de øvrige kommunene i gruppen.

Konklusjon:

Saneringsplan for opprydding av avløp i spredt bebyggelse følger oppsatt framdriftsplan i forhold til gjennomføring av tiltaket innen 2033. Ved å vedta en saneringsplan vil kommunen få en helhetlig

plan som sikrer effektiv håndtering av avløpsvann fra spredt bebyggelse, samt et godt miljø i resipientene.



Saneringsplan for avløp i spredt bebyggelse
Frøya Kommune

Besøksadresse
Rådhusgata 25,
7260 Sistranda

Postadresse
Postboks 152, 7261
Sistranda



Sammendrag

EUs rammedirektiv for vann (Vanndirektivet) fra 2000, implementert i norsk rett fra 01.01.2007 ved forskrift om rammer for vannkvalitet (vannforskriften), krever at tilstanden i overflatevann og grunnvann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene minst skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand innen utgangen av 2021.

Saneringsplanen for avløp beskriver hvordan kommunen skal oppfylle sine plikter til å levere innbyggerne i spredt bebyggelse gode avløpstjenester. Planen beskriver også strategi og tiltak for å nå miljøstandarden kommunen selv setter og å oppfylle overordnede myndigheters krav til et godt vannmiljø. Kommunen har gjennom forurensningslovgivningen ansvar både for å bygge ut og drive avløpstjenester, og å være forurensningsmyndighet for avløpsanlegg opp til 10000 pe. Alt arbeid innenfor avløpstjenesten har til formål å gi kommunens innbyggere en god håndtering og rensing av avløpsvann med minst mulig risiko for negativ påvirkning på nærmiljø og folkehelse, verne det ytre miljøet mot forurensning og redusere eksisterende forurensning.

Formålet med saneringsplanen er å redusere forurensningsbidraget fra mindre avløpsanlegg til et akseptabelt nivå, slik at målet om god økologisk vannkvalitet etter hvert oppnås.

Kommunen er ferdig med kartleggingen av private avløpsanlegg og har konkludert med at det er stort behov for opprydding i avløp fra spredt bebyggelse. Svært mange av kloakkutslippene fra spredt bebyggelse har dårlig rensing. De fleste anleggene har kun slamavskiller og ingen etterbehandling, noe som gir så lav reduksjon av forurensende stoffer som max 10 til 15 %. Ganske mange eiendommer har råkloakk uten rensing til sjø.

Frøya kommune har i sammenheng med saneringsplanen utarbeidet en lokal forurensningsforskrift for avløp og der stilles strengere krav til utslipp enn frem til i dag. Denne forskriften skal sikre og ivareta god miljøtilstand i resipientene i fremtiden. Det er registrert 2000 private avløpsanlegg i Frøya kommune inkl. små bebodde øyer. I henhold til nye lokale rensekrav må ca. 93 % av disse avløpsanleggene oppgraderes. Kun 172 av disse anleggene tilfredsstiller nye lokale rensekrav og et grovt anslag er at ca. 1400 må oppgradere sine private avløpsanlegg og ca. 450 vil bli tilknyttet kommunalt avløpsanlegg.

I forhold til tiltak for opprydding av avløp er kommunen delt i 3 soner:

1. Utvidelse/oppgradering av eksisterende kommunale avløpsanlegg (merket på kartet med grønn farge)
2. Utbygging av nye kommunale avløpsanlegg (merket på kartet med blå farge)
3. Oppgradering av private avløpsanlegg (merket på kartet med lilla farge)

Kommunen må gjøre nærmere vurderinger i randsoner før en med sikkerhet kan si om de vil bli knyttet til kommunalt avløpsanlegg eller forbli private anlegg. Dette vil gjøres i nært samarbeid mellom kommunens VA-avdeling og avdeling for forvaltning av spredt avløp.

Det er behov for noe mer planlegging før en kan gi pålegg om oppgradering av avløpsanlegg. I forbindelse med oppgradering av avløpsanleggene er kommunen delt i 11 områder og oppgradering skal skje



områdevis. Fremdriftsplan for og rekkefølgen av oppgraderingen er laget og iht denne planen er Nordskagområdet prioritert først. Kommunen har fastsatt en generell tidsfrist (1-3 år) for å etterkomme pålegg om utbedring av avløpsanlegg. Dette er avhengig av sårbarhetsklasser og tilstand generelt i det enkelte område. Det planlegges at tiltak for å oppnå målsettingen med saneringsplanen skal være utført innen utgangen av 2032.

De totale kostnadene for private eiendommer som må oppgradere sine avløpsanlegg er usikre. Et grovt overslag viser kostnader i størrelsesorden 70 millioner kroner for oppgradering av private avløpsanlegg og ca. 40 millioner for tilknytning til kommunalt avløpsanlegg. Fellesløsninger for flere husstander kan bli rimeligere og vil også ha lavere driftskostnader pr. husstand. Når minst 10 boliger er tilknyttet et fellesanlegg, kan eier(e) søke om at kommunen tar over eierskapet og ansvaret for drift og vedlikehold av felles del av avløpsanlegget, forutsatt at anlegget er utført etter kommunale retningslinjer (må avtales på forhånd).

I dag finnes det ikke offentlige tilskuddsordninger for denne type private investeringer. Den enkelte anleggseier må derfor påberegne å dekke hele kostnaden knyttet til oppgradering av avløpsforhold i henhold til ny lokal forurensningsforskrift for spredt avløp. Kommunen kan imidlertid søke Husbanken om tilpassingstilskudd og startlån til økonomisk vanskeligstilte.

Det er viktig å informere befolkningen om bakgrunnen og nødvendigheten av arbeidet med opprydding innen avløp og at dette er høyt prioritert hos alle kommunene i Midt-Norge. Det er derfor opprettet et nært samarbeid mellom kommunene i Søndre Fosen vannområde og spesielt med nabokommuner som Hitra/Snillfjord og Hemne. Det kan også være aktuelt å utvikle dette samarbeidet videre, spesielt vedrørende tilsyn av private avløpsanlegg.



Innhold

Sammendrag	1
1 Innledning	6
1.2 Bakgrunn for planen	6
1.3 Juridisk grunnlag	7
1.4 Rekkefølge for utbedring av anlegg	7
2 Tilstand på eksisterende avløpsanlegg i Frøya Kommune	8
2.1 Eksisterende renseløsninger i Frøya Kommune	8
2.2 Forurensningsmengde tilført resipienter fra spredt avløp i Frøya kommune	9
2.3 Miljøindeks for eksisterende avløpsløsninger	10
2.4 Vurdering av de ulike sårbarhet klasser	10
2.4.1 Sårbar resipient med høy grad av brukerinteresser	12
2.4.2 Moderat sårbar resipient med brukerinteresser.....	12
2.4.3 Mindre sårbar resipient med brukerinteresser	12
2.4.4 Meget god resipient med brukerinteresser	12
2.4.5 Drikkevannskilde (forbud mot utslipp)	12
3 Tiltaksplaner for opprydding av avløp i Frøya kommune	14
3.1 Inndeling av tiltakssoner	14
3.2 Grønn sone: Utvidelse/oppgradering av eksisterende kommunale og private avløpsanlegg	16
3.2.1 Handlingsplan for gjennomføring tiltak i grønn sone.....	16
3.2.2 Framdriftsplan	17
3.2.3 Tilknytningskostnader	17
3.3 Blå sone: Utbygging av nye kommunale avløpsanlegg	17
3.3.1 Handlingsplan for gjennomføring tiltak i blå sone:	18
3.4 Lilla sone: Oppgradering av private avløpsanlegg	18
4 Handlingsplan for gjennomføring av tiltak i spredt bebyggelse (lilla sone)	19
4.1. Fremdriftsplan for opprydding i spredt bebyggelse	19
4.2 Informasjon til innbyggerne	21
4.3 Fellesanlegg	22
4.3.1 Flere byggetrinn	22
4.3.2 Erklæringer.....	22



4.3.3	Eierskap	22
4.4	Finansering og Tilskuddsordning	23
4.5	Økonomi	23
4.6	Frivillig oppgradering av avløpsanlegg	24
4.7	Kommunen ressursbehov	24
4.7	Valg av renseløsning	24
4.8	Stille kompetansekrav til utførende, prosjekterende og kontrollerende	24
4.9	Hvilke tiltak er søknadspliktige?	24
4.10	Hvilke tiltak er ikke søknadspliktige?	24
4.11	Samarbeid med nabokommuner	25
4.11.1	Søndre Fosen nettverksgruppe for spredt avløp	25
5	Saksgang	26
5.1	Informasjonsmøter med anleggseiere og entreprenører/utførende	26
5.2	Varsel om pålegg	26
5.3	Pålegg om oppgradering av avløpsanlegg	26
5.4	Søknad om utslippstillatelse	26
5.5	Varsel om tvangsmulkt/Påminnelse	26
5.6	Tvangsmulkt	26
5.7	Klage	27
5.8	Byggekontroll av anlegg under bygging eller ved ferdigstilling	27
5.9	Tilsyn og kontroll	27
5.10	Ulovlighetsoppfølging	28
6	Kommunens virkemidler	29
6.1	Juridiske og administrative virkemidler	29
6.1.1	Forurensningsloven kapittel 4	29
6.1.2	Forurensningsforskriften	30
6.1.3	Plan- og bygningsloven	30
6.1.4	Forvaltningsloven	31
	Figur 1: Anleggstyper i Frøya kommune	8
	Figur 2: Forurensningsmengde fra spredt bebyggelse	9
	Figur 3: Fordeling av miljøindeks innen hver anleggstype	10



Figur 4: Miljøtilstand av resipienter på Frøya	11
Figur 5: Tiltakssoner kart	14
Figur 6: Rekkefølge av områder for oppgradering av avløpsanlegg	20
Tabell 1: Inndeling av soner og aktuelle tiltak	15
Tabell 2: Fremdriftsplan for oppgradering av avløpsanlegg	21
Tabell 3: Servicefrekvens avløpsanlegg	Feil! Bokmerke er ikke definert.



1 Innledning

Avløpsvann inneholder bl.a. store mengder av fosfor, nitrogen og organiske stoffer samt termotolerante bakterier som f.eks. E-coli. Når for store mengder slik forurensningsmateriale blir tilført en bekk, elv, innsjø eller sjø fører det til unormal algevekst og dårlig levestandard for bunndyr og fisk. Farlige bakterier kan påføre mennesker alvorlige sykdommer gjennom aktiviteter som bading og andre aktiviteter i sjøen samt gi risiko for overføring av bakterier via f.eks. fisk og skalldyr. Hensynet til kommunens avhengighet av havbruksnæringen og fiske er da også vektlagt i denne sammenheng.

Saneringsplanen vil legge rammene for kommunens videre forvaltning av avløp i spredt bebyggelse. Beskrivelser og tilstand av de eksisterende avløpsanleggene er inkludert. Strategien oppsummerer behov for revidering av eksisterende eller nye styringsdokument og regler innen forvaltning av avløp i spredt bebyggelse, samt videre planer og tiltak.

EUs rammedirektiv for vann (Vanndirektivet) fra 2000, implementert i norsk rett fra 01.01.2007 ved forskrift om rammer for vannkvalitet (vannforskriften), krever at tilstanden i overflatevann og grunnvann skal beskyttes mot forringelse, og eventuelt forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene minst skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand innen utgangen av 2021. Avløpshåndteringen skal forhindre at forurensing av resipienten fra avløpsvann ikke har en negativ påvirkning på folkehelse eller estetiske kvaliteter i nærmiljøet.

Frøya kommune ønsker et dokument (saneringsplan) som samlet beskriver kommunens plan for sanering av kommunale avløpsanlegg samt opprydding og oppgradering av avløpsanlegg i spredt bebyggelse. "Spredt avløp" brukes som betegnelse på alle avløpsanlegg i bygninger som har innlagt vann, men som ikke er tilknyttet offentlig avløpsledning. Saneringsplanen vil gi rammer for hvordan kommunen jobber med avløp i spredt bebyggelse både som myndighet på avløpsområdet og som eier av kommunale avløpsanlegg (kommunal eierskap av fellesanlegg). Dessuten beskriver saneringsplanen hvordan opprydding av avløpsanlegg i spredt bebyggelse skal skje. Oppryddingen vil bli gjennomført ved at man deler kommunen opp i soner og foretar opprydding område for område inntil alle områdene er gjennomgått. Gjennomføringen starter i de områdene som er mest forurensset og høyt prioritert på grunn av brukerinteresser og fiske.

1.2 Bakgrunn for planen

Hovedplanen for avløp 2017-2027, som ble vedtatt i kommunestyret i januar 2017 (sak 9/17) har beskrevet status av de kommunale avløpsanleggene og tiltak om hvordan kommunen som forurensningsmyndighet skal beskytte vannkvaliteten i resipientene. Der er det også fokusert på at det er viktig å få ryddet opp i det spredte utslippet i kommunen og at det bør lages en saneringsplan for avløp i spredt bebyggelse hvor kunnskap om eksisterende utslippspunkter dokumenteres og samles for fremtidig arbeid med forbedring av avløpsanleggene. Det foreslås at alle private renseanlegg registreres, med eventuelt påfølgende pålegg om utbedring dersom forskriftens krav ikke overholdes.



1.3 Juridisk grunnlag

Frøya kommune er forurensningsmyndighet og har ansvaret for forvaltning av alt sanitært avløp i kommunen og kan derfor sette egne lokale krav til rensegrad for avløpsvann. Dette gjelder for alle kommunale og private anlegg med kapasitet under 10.000 pe. Gjennom EU's vanddirektiv pålegges norske kommuner å sørge for god miljøtilstand i alt vann innen 2021. Uavhengig av dette bør Frøya kommune som er en stor havbrukskommune og avhengig av ren sjø for sunn matproduksjon, vurdere å ta ansvar for at sjøen rundt Frøya ikke blir forurensset unødig av sanitært avløp. Dette kan bety at det lokalt kan medføre krav om avløpsrensesystemer med høyere rensegrad enn dagens lokale forskrifter krever. Spesielt er det viktig at tilførselen av termotolerante bakterier som f.eks. E.coli og næringsstoffer som nitrogen og fosfor, holdes på et nivå som ikke påvirker miljøtilstanden i de forskjellige resipientene unødig og som ikke kommer i konflikt med brukerinteressene i disse.

1.4 Rekkefølge for utbedring av anlegg

Med utgangspunkt i at det er ønskelig å oppnå en så rask bedring i vannkvaliteten i resipientene som mulig er det hensiktsmessig å starte saneringen i resipientene med de største utslippene samt å starte igangsetting av tiltak så nær resipienten som mulig. Samtidig må også mindre områder med forurensede resipienter vektlegges.



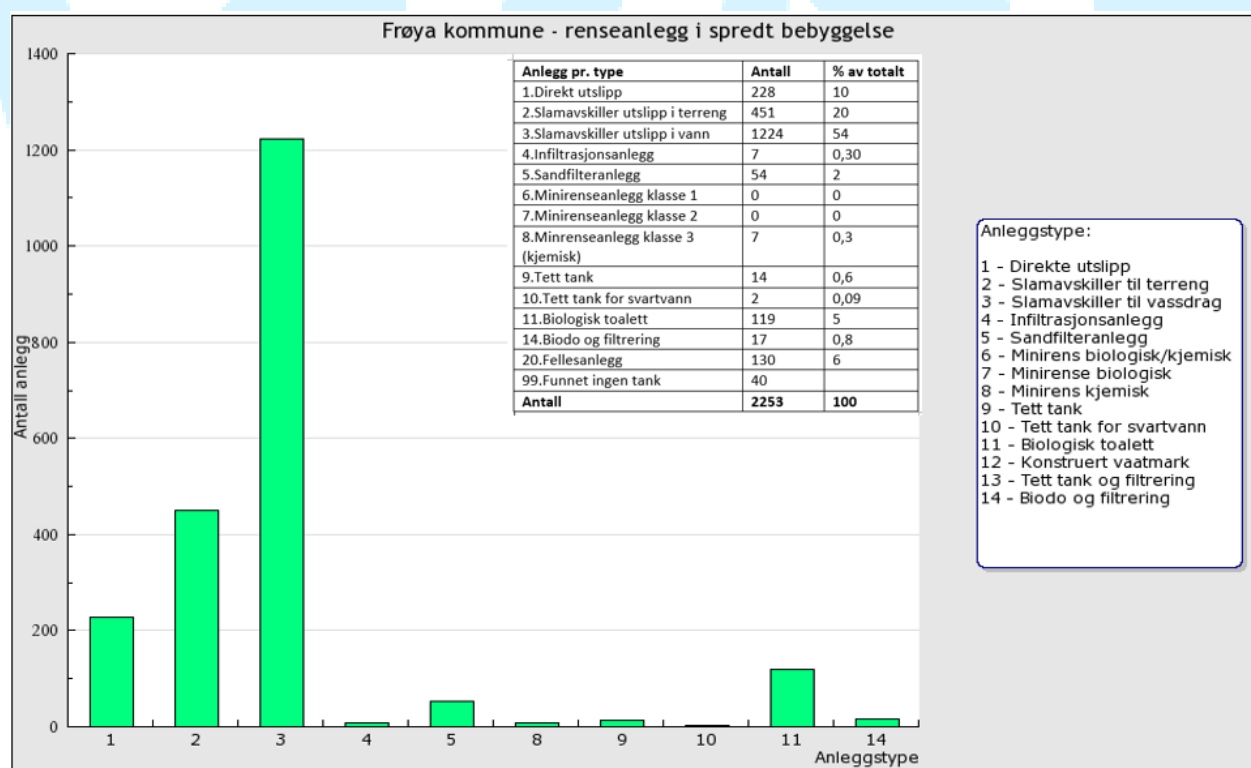
2 Tilstand på eksisterende avløpsanlegg i Frøya Kommune

I samarbeid med NMBU (Norges miljø- og biovitenskaplige universitet) har Frøya kommune kartlagt spredte avløpsanlegg på fast Frøya, Sula, Mausund og andre små øyer hvor kommunen ikke har slamtømmeordning. Resultatene fra undersøkelsen av spredt avløpsanlegg er registret i databasen «WebGIS avløp» som er et forvaltingsverktøy for kommunens registrering, søknadsbehandling, drift, tilsyn og vedlikehold av spredte avløpsanlegg. «WebGIS avløp» beregner renseeffekt og utslipp fra renseanlegg, utslipp til resipienter (vannforekomst) og påvirkning på miljøet. Frøya Kommune har i dag derfor god oversikt over hvilke typer anlegg som finnes i kommunen og hvilken tilstand de befinner seg i.

2.1 Eksisterende renseløsninger i Frøya Kommune

Pr. i dag er det over 2000 eiendommer i Frøya kommune som har private avløpsløsninger med en eller annen form for rensing. Sistranda og Hammarvika har relativt tett bebyggelse og de fleste eiendommer er tilknyttet felles kommunal slamavskiller. Noen av eiendommene i dette området har privat slamavskiller men uansett er planen å tilknytte disse til nytt renseanlegg som er planlagt satt i drift i 2021/2022. På hele Frøya er det kartlagt 2253 private avløpsanlegg (inkl. 228 stk. som har direkte utslipp uten rensing). Av dette er det ca. 1250 boliger og ca. 1000 hytter. Nedenfor er oversikt av ulike typer renseløsninger eksisterende i Frøya kommune.

Figur 1: Anleggstyper i Frøya kommune





Over 90 % av disse renseløsningene består kun av slamavskillere (betong og plast) og mange av disse har utløp i eldre sandfilterløsninger som ikke fungerer etter hensikten. Storparten av disse renseløsningene tilfredsstiller ikke dagens krav til utforming og renseseffekt og medfører forurensningsproblemer i nedbørsfeltene/resipientene.

2.2 Forurensningsmengde tilført resipienter fra spredt avløp i Frøya kommune

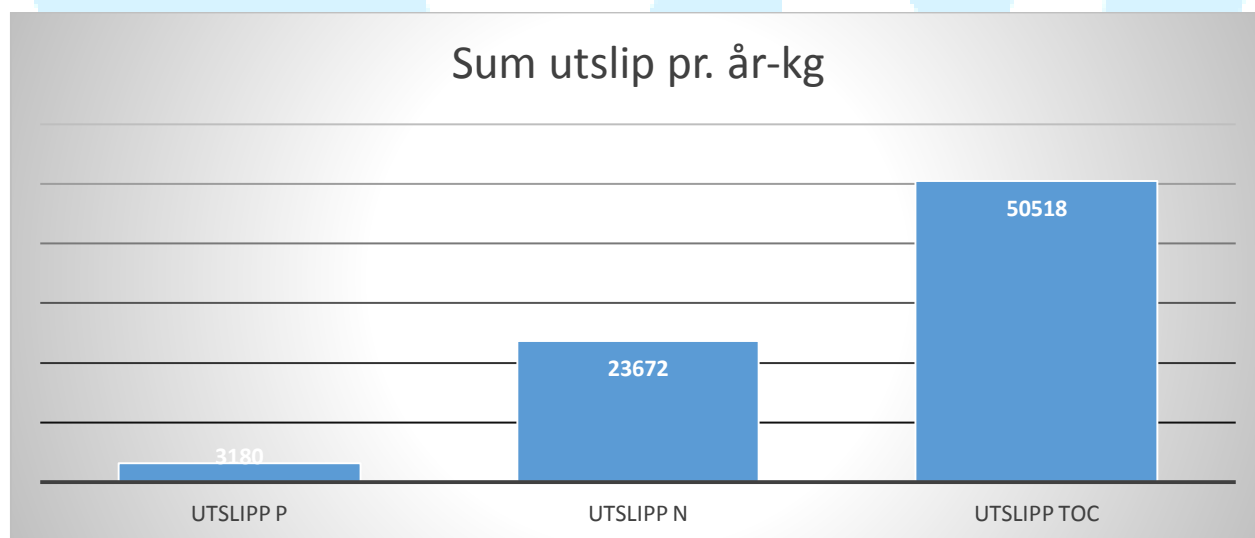
På grunnlag av registrerte data om belastning, anleggstype, anleggsalder etc. samt brukstid er «WebGIS avløp» benyttet til å beregne rensegraden i hvert enkelt anlegg og utslipp av fosfor (P), nitrogen (N) og total oksygenforbruk (TOC) ved anlegget.

For boliger benyttes en belastning tilsvarende antall registrerte beboere i boligen. Data om dette har ikke vært tilgjengelig under registreringsarbeidet, og i samråd med kommunen er det derfor benyttet en gjennomsnittlig belastning på 2.5 pe pr. husstand.

I beregningen har vi lagt til grunn total stoffproduksjon fra en person/døgn. Det kan være aktuelt å gjøre en vurdering ut fra brukstid - for eksempel for boligområder med omfattende netto pendling ut av området og tilsvarende redusert produksjon av avløpsvann over døgnet.

Ved beregning av rensegrad er det tatt hensyn til anleggets alder og dimensjon i forhold til belastning (pe.) for anleggstyper der disse faktorene er av betydning. Dersom dimensjon og alder er ukjent, er det satt en lav rensegrad. Erfaring fra kartlegging av anlegg viser at ukjente/usikre forhold oftest bør trekke i anleggets disfavør. Funksjonene for rensegrad forøvrig forutsetter at anlegget er i god teknisk stand og etter forutsetningene har god driftsfunksjon. Nedenfor følger en oversikt av fosformengder, nitrogen og organisk materiale som slippes ut i dag til ulike nedbørfelter fra de 2253 anleggene på Frøya.

Figur 2: Forurensningsmengde fra spredt bebyggelse

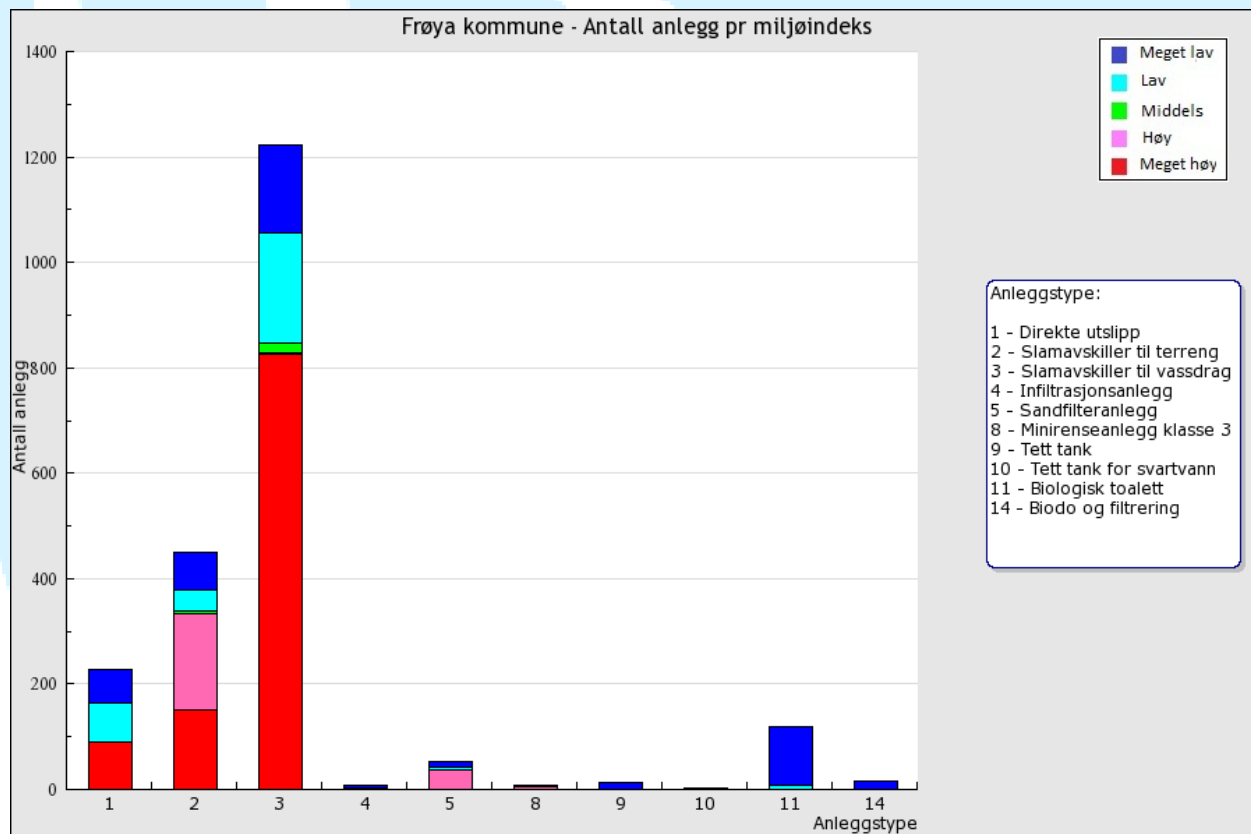


Årlig gir dette en samlet tilførsel fra spredt avløp til alle resipienter på ca. 3180 kg fosfor, 23672 kg nitrogen og 50518 kg organisk stoff. Utslippsberegningene er basert på at anleggene fungerer etter forutsetningene.

2.3 Miljøindeks for eksisterende avløpsløsninger

Totalt er det registrert ca. 2000 private avløpsanlegg i «WebGIS avløp». Anleggene er delt inn i fem klasser avhengig av miljøindeks-verdien, som er et mål på anleggets miljøbelastning. Høy miljøindeks betyr høy miljøbelastning. Miljøindeksen er en vektet faktor som kan variere fra 0 til 100 avhengig av samlet renseseffekt.

Figur 3: Fordeling av miljøindeks innen hver anleggstype



2.4 Vurdering av de ulike sårbarhet klasser

Hensikten med saneringsplan er å redusere forurensningsbidraget fra private avløpsanlegg i Frøya kommune. Dette vil være et bidrag til å nå målet om god økologisk tilstand i overflatevann i samsvar med EUs vanndirektiv. Opprydding i avløpsanlegg i spredt bebyggelse er et viktig tiltak for å nå dette målet. Avløp fra spredt bebyggelse er i mange områder en alvorlig kilde til forurensning i resipienter som sjø, bekker og mindre vassdrag. Avløpsvann består av organisk materiale og næringsstoffer, som kan føre til eutrofiering (overgjødning) og redusert oksygeninnhold i vannet. Avløpsvann inneholder også bakterier og miljøgifter.

Frøya kommune er en friluftslivskommune og naturen og vannmiljøet må bevares. Det er knyttet mange brukerinteresser til resipientene. Spesielt kan nevnes fiske og bading på sommeren. Kommunen har

vurdert resipientens miljøtilstand i henhold til veiledere som er utgitt i forbindelse med vannforvaltning. Nedenfor følger kriterier for resipientvurdering:

- Brukerinteresser (fiske, bading, vannsport, rekreasjon)
- Næringsinteresser (havbruk og kystfiske)
- Økologisk tilstand
- Mengde kloakkutslipp i resipienten (forurensningsgrad)
- Planlagte utbyggingsområder
- Dybdeforhold
- Strømforhold (påvirkning av andre områder)
- Terskler
- Befaring

I henhold til ovennevnte kriterier er resipientene rundt om på Frøya delt inn i fem sårbarhetsklasser (sårbar resipient og høy grad av brukerinteresser, moderat sårbar resipient og brukerinteresser, mindre sårbar resipient og brukerinteresser og svært god resipient med brukerinteresser). Klassifiseringen på kart viser at miljøtilstanden i flere av resipientene i Frøya kommune er fra mindre til moderat sårbart.

Figur 4: Miljøtilstand av resipienter på Frøya



<https://www.kommunekart.com/?urlid=1343b34c8ddd486782ea7b33786dee98>



Ut fra dette settes videre normer for utslippskrav for den enkelte resipient. Normene er innarbeidet i lokale forskrifter. Overordnede resipientvurderinger og eventuelt normer for utslippskrav vil være til god hjelp for saksbehandlere som skal vurdere enkeltsøknader om utslipp, mens miljømål vil bidra til at kommunen prioriterer brukerinteresser og at det arbeides målrettet for å ivareta særlige kvaliteter hos en resipient. Utslippets påvirkning på resipienten er avhengig av størrelsen på de andre menneskeskapte tilførsler, bakgrunnsavrenning og vannutskifting. Ved vurdering av hele resipienten, bør ikke kommunen se på en søknad isolert, men foreta en helhetlig vurdering ut fra andre tilførsler. Dette gjelder spesielt ved søknad om utslipp fra hus og hytter, hvor hvert utslipp isolert sett kan være akseptabelt, mens de tilsammen kan gi en uheldig virkning på resipienten i fremtiden.

Miljømålene er definert som minimumskrav. Det kan derfor settes strengere miljømål i sektorregelverk, for eksempel for drikkevannskilde eller på grunn av viktige brukermål som for eksempel mål om badevannkvalitet og fiskerinæring. Nedenfor beskrives de ulike sårbarhetsklassene.

2.4.1 Sårbar resipient med høy grad av brukerinteresser

Rød farge på kartet viser resipientene som har dokumentert algevekst og på noen steder er det dokumentert tarmbakterier (E.coli). For slike resipienter gjelder strengere miljømål hovedsakelig på grunn av fiskerinæringen og dårlig økologisk og kjemisk tilstand av resipient. I disse områdene skal kvaliteten på vannet være god nok til at formålet med å beskytte fiskerinæringen ivaretas. Krav i den lokale forurensingsforskriften om god økologisk-kjemisk og lav E.colikonsentrasjon kan være for svakt til at denne hensikten oppnås. Særlige tiltak kan for eksempel være skjerpede krav til utslipp av bakterier.

2.4.2 Moderat sårbar resipient med brukerinteresser

Lilla farge på kartet viser resipienter som har stor risiko for eutrofiering på grunn av dårlig vannutskifting. Grunne sjøområder med lang fjære og mindre bukter med dårlig økologisk og kjemiske tilstand ligger også i denne kategori. Det er registrert algevekst mange steder av resipientene. I slike resipienter kan utslippsvannet også føre til luktproblemer, redusert badevannskvalitet og hygieniske problemer ved kontakt, for eksempel ved barns lek i lokalmiljøet. For å ivareta slike spesielle hensyn kan kommunen sette særlige vilkår eller forby utslipp av avløpsvann for bestemte områder.

2.4.3 Mindre sårbar resipient med brukerinteresser

Gul farge på kartet viser resipientene som har liten fare for eutrofiering på grunn av god vannutskifting og god økologiske og kjemiske tilstand. I disse områdene er det fokusert på å redusere bakterieutslipp til et nivå som er bedre tilpasset brukerinteressene enn i dag.

Mange resipienter på Frøya er definert som mindre sårbar og med brukerinteresser, og det er fastsatt egne miljømål for disse.

2.4.4 God resipient med brukerinteresser

Grønn farge på kartet viser resipientene som har god økologisk-kjemisk tilstand og utslippet er ikke så stort at avløpene vil ha skadevirkninger på vannmiljøet og brukerinteressene.

2.4.5 Drikkevannskilde (forbud mot utslipp)

Svart farge på kartet viser resipientene som er drikkevannskilde. Av drikkevannsforskriften §4 fremgår at det er forbudt å forurens vannforsyningssystem (drikkevannskilde) og ledninger. Forbudet omfatter alle



aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurensset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Med bakgrunn i forannevnte har kommunen satt krav om forbud mot utslipp i Kjerkdalsvatnet og Hammarvatnet og i nedslagsfeltet for disse vannene.

3 Tiltaksplaner for opprydding av avløp i Frøya kommune

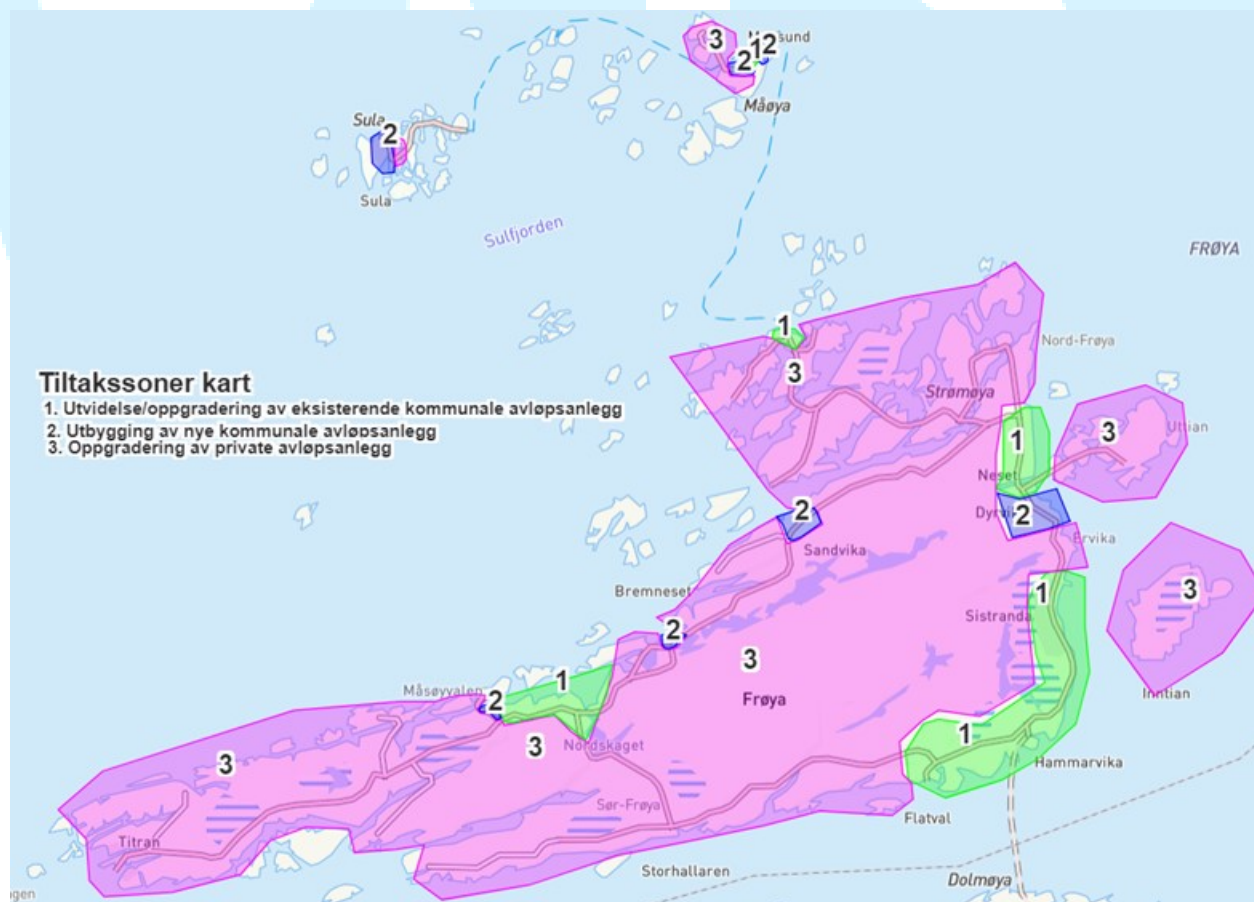
Kommunen ønsker å ha en ansvarlig, tydelig og langsiktig forvaltning av myndigheten og eierskapet på avløpsområdet. Det skal ikke være utslipp av avløpsvann uten tilfredsstillende rensing i henhold til nye lokale forurensningsforskrifter.

3.1 Inndeling av tiltakssoner

Frøya kommune er delt inn i tre tiltakssoner for opprydding av avløp jfr. lokal forurensningsforskrift § 11-6. Figur 5 viser sonekart for de enkelte soner. Følgende tre tiltaksplaner gjelder for opprydding av avløpsanlegg i Frøya kommune:

1. Utvidelse/oppgradering av eksisterende kommunale avløpsanlegg
2. Utbygging av nye kommunale avløpsanlegg
3. Oppgradering av private avløpsanlegg

Figur 5: Tiltakssoner





Tabell 1: Inndeling av soner og aktuelle tiltak

Områder/Tiltak		Utvidelse og oppgradering av eksisterende kommunale avløpsanlegg*	Utbygging av nye kommunale avløpsanlegg	Oppgradering av private avløpsanlegg**
Sistranda		x		
Hamarvika		x		
Flatval		x		
Neset		x		
Dyrvik	Dyrvik boligfelt	x		
	Dørvikan		x	
	Ervika			x
Hellesvika				x
Strømøya				x
Sør dyrøya				x
Nord dyrøya	Hola, Båtvika, Øyaveien			x
	Setra		x	
	Myrhaug og Strandaveien	x		
Dalasundet og Klubbaveien				x
Sandvika	Grindfara	x		
	Bremnesveien			x
	Sandvika til Espensveien			x
Espnes	Espnesveien			x
	Valen		x	
Nordskagsvaet	Nordskaget	x	x	x
	Kverva	x	x	x
	Måsøval		x	x
Måsøval til Titran				x
Titran				x
Fillingsnes til Flatval				x
Uttian				x
Sula			x	x
Mausund	Gårdsøya	x	x	
	Måøya	x	x	
	Aursøya			x
Andre små øyer				x

* Områder som har kommunalt avløpsnett og noe private avløpsanlegget. Avløpsanleggene skal utvides og oppgraderes til nye lokale rensekrav.

** Områder som hverken har kommunalt avløpsanlegg eller er planlagt nytt kommunalt avløpsanlegg (i ht Hovedplan avløp). I slike områder må eier oppgradere sitt private anlegge ifht nye lokale rensekrav som fastsatt av Frøya kommune



3.2 Tiltak plan for grønn sone: Utvidelse/oppgradering av eksisterende kommunale og private avløpsanlegg

Med oppgradering menes at anleggene skal utbedres eller erstattes på en slik måte at kravene i lokale forurensningsforskrifter tilfredsstilles. Boliger i grønne soner deles inn i tre kategorier. Nedenfor beskrives soner med aktuelle tiltak.

- **Boliger som er knyttet til kommunalt avløpsanlegg:** Frøya kommune har 14 kommunale slamavskillere med tilhørende utslippsledninger og flere kommunale utslippsledninger fra private slamavskillere. Hovedplanen for avløp 2017-2027, som ble vedtatt i kommunestyret i januar 2017 (sak 9/17), viser at tilstanden til mange av de kommunale avløpsanleggene på Frøya er i dårlig tilstand og anleggene må oppgraderes i samsvar med nye lokale renskrav.
- **Randsoner:** Boliger som ligger ved eller i nærheten av kommunalt ledningsnett og hvor det kan være aktuelt for Frøya kommune å forlenge kommunale vann- og avløpsledninger. Her vil kommunen inngå en dialog med beboerne, for å avklare interessen for tilknytning til kommunalt avløpsnett. Kommunen skal oppgradere eksisterende avløpsrenseanlegg i samsvar med nye lokale renskrav. Per i dag har ikke kommunen oversikt om hvilke eiendommer som skal knyttes til kommunalt nett. Oppgraderingen skal skje områdevis og etter detaljprosjektering vil kommunen utarbeide en konkret tilknytningsplan for hvert enkelt område. Faktorer som skal vurderes ved tilrettelegging i slike områder er antall bygninger som kan tilknyttes, deres beliggenhet og avstand til eksisterende VA-nett samt fallforhold.
Det vil for disse områdene være en forutsetning at beboerne samarbeider om et felles privat avløpsnett fram til kommunalt tilknytningspunkt. Beboerne anbefales å organisere seg i et privat avløpslag. Det må også tinglyses avtaler og rettigheter for fremføring og vedlikehold av privat ledningsnett på privat grunn.
- **Boliger som ligger langt fra kommunale vann- og avløpsledninger:** og hvor det ikke foreligger planer om utbygging eller fremføring av ledningsnett i hovedplan for avløp vil få pålegg om oppgradering av private avløpsanlegg.

3.2.1 Handlingsplan for gjennomføring tiltak i grønn sone

Tilknytning til offentlig VA-nett vil være en stor fordel for samfunnet, og i et langsiktig perspektiv er den beste løsningen at flest mulig er tilkoblet kommunal avløpsnett.

- Kommunen vil gjøre en helhetlig og grundig vurdering av hvilke eiendommer som skal påkobles offentlig nett. Dette er avklaringer som er viktig å få på plass før opprydningen i spredte avløp innenfor hvert område starter. Det tas sikte på å bygge eventuelle nye kommunale anlegg samtidig med oppgradering av private anlegg i samme tiltakssone så langt det er praktisk gjennomførbart.
- I områder hvor det kommer eller er planlagt nye ledninger vil det ikke komme pålegg fra kommunen om oppgradering av private avløpsanlegg, men det vil komme krav om tilknytning til kommunalt avløpsnett når dette bygges. I de tilfeller hvor kommunen planlegger fremførelse av offentlig avløpsnett til hus/husklynge, skal eiere av berørte eiendommer varsles om at pålegg om tilknytning vil bli gitt etter ferdigstilling eller under fremføring av offentlig avløpsledning.
- I områder langt fra kommunalt nett vil det bli sendt ut pålegg om utbedring av private avløpsanlegg.



- Separate ledninger leder spillvann i en ledning til renseanlegg og overvann i en annen ledning til bekk/sjø, eller overvann håndteres lokalt på eiendommen.
- Trykkavløp vil være en løsning i områder uten selvføll, med større avstand til kommunalt nett, hvor flere husstander kan gå sammen om felles pumpe.
- Plikten for tilkobling til det offentlige avløpsnettet gjelder normalt ikke om man har et godkjent privat avløpsanlegg uten synlige feil eller mangler og som ikke er eldre enn 10 år. Det åpnes likevel for at kommunen kan bruke skjønn i forhold til forurensning.

3.2.2 Framdriftsplan

Fristen for tilknytning til kommunalt avløpsnett vil bli vurdert for hver enkelt sone. Dersom tiltak ikke er gjennomført innen en pålagt frist, vil kommunen fatte vedtak om tvangsmulkt i medhold av Forurensningsloven § 73.

3.2.3 Tilknytningskostnader

Det finnes ingen offentlig tilskuddsordning og derfor må både oppgradering av private avløpsanlegg/ledningsnett og tilknytning til kommunalt ledningsnett bekostes av den enkelte huseier. Det finnes flere steder i Frøya kommune hvor det kan bli omtrent lik kostnad for anleggseiere å gå sammen om å knytte seg til kommunalt avløpsnett, som at hver enkelt oppgraderer/ivaretar sitt eget private avløpsanlegg. I områder der det vil være lønnsomt å bygge ut det offentlige avløpsnettet vil anleggseiere på sikt få pålegg om tilknytning til offentlig nett via stikkledning. Stikkledning er ledning som går fra huset til kommunalt nett. Tilknytningsgebyr for å koble seg til kommunalt avløpsnett fremgår av gjeldene gebyrregulativ.

Kommunen kan, for boliger som ligger i nærheten av VA-nett, kreve at sanitært avløp tilknyttes offentlig avløpsledning. Dersom totale kostnader ifm tilkopling til kommunalt nett overstiger kr 125,000, -inkl. mva. (beløpets størrelse er foreløpig et forslag som må til politisk behandling) kan eier søke om utbedring/oppgradering av avløpsanlegget i stedet for tilknytning til offentlig avløpsnett. Anleggseieren må dokumentere totale tilknytningskostnader for f.eks. prosjektering, utstyr, sanering av eksisterende slamavskiller/ledninger og anleggsarbeider samt eventuelt anleggsbidrag til kommunen. Inkludert i dette beløpet kan også medregnes installasjoner som for eksempel pumpekum etc. samt eventuelle refusjoner til andre private dersom det er aktuelt å påkobles annet privat anlegg. Tilknytningsgebyr, saksbehandlingsgebyr og ekstrakostnader for evt. vannledning etc. skal ikke medregnes.

3.3 Tiltak plan for blå sone: Utbygging av nye kommunale avløpsanlegg

Blå sone består av to områder:

1. Områder som har bare kommunalt ledningsnett uten tilhørende renseanlegg, f.eks. Setra, Sula, Gårdsøya, Måøya etc.
2. Områder hvor kommunen har planlagt (jfr. Hovedplan for avløp 2017-2027) å etablere nye kommunale avløpsanlegg f.eks. Dørvikan, Grindfara/Sandvika, Sørskaget/Måsøval og Valen



3.3.1 Handlingsplan for gjennomføring tiltak i blå sone:

Iht. Hovedplanen for avløp 2017-2027, som ble vedtatt i kommunestyret i januar 2017 (sak 9/17), skal kommunen bygge nye kommunale avløpsanlegg som tilfredsstiller nye lokale krav til utslipp.

3.4 Tiltak plan for lilla sone: Oppgradering av private avløpsanlegg

Frøya kommune har god oversikt over antall og tilstand av spredte avløpsanlegg i dag. På Frøya har store deler av kommunen spredt bebyggelse. Det er ca. 2000 private avløpsanlegg registrert i Frøya kommune inkl. små øyer uten slamtømmeordning. Mange eksisterende avløpsanlegg har dårlig tilstand og tilfredsstiller hverken eksisterende eller nye lokale krav til utslipp. Et grovt anslag er at ca. 1400 av dem må oppgradere sine private avløpsanlegg og ca. 450 vil tilknyttes kommunalt avløpsanlegg. Stor avstand mellom bygninger og avstand til kommunalt avløpsnett gjør at kostnaden ved å legge kommunalt avløpsnett på hele Frøya blir for kostbart.

Systematisk sanering i spredt bebyggelse skjer ved at et område prioriteres og at alle bygninger innen området som har ulovlig utslipp får beskjed om å utbedre avløpet, enten ved tilknytning til offentlig avløp eller ved å etablere nytt eller oppgradere privat avløpsanlegg. Tilknytning til offentlig avløp er en prioritert løsning der det er relevant. Før sanering starter kartlegges framtidig løsning med offentlig anlegg om det er planer om nytt offentlig avløp i nær fremtid eller om det er mulig med tilknytning til eksisterende ledninger i området. Dersom det er konkrete planer om utbygging av nyanlegg vil bygninger som skal tilknyttes anlegget få pålegg om tilknytning. Avløpsanleggene til resterende eiendommer i området saneres ved pålegg om tilknytning til eksisterende ledninger eller pålegg om utbedring av privat avløpsanlegg.

Utover saneringsprosjekter er det kommunens strategi å sanere eksisterende private avløpsanlegg i tilknytning til byggesaker. I alle byggesaker hvor det gjøres endringer mht innlagt vann i eksisterende bygninger, hvor det søkes om tilbygg/påbygg som inneholder rom med innlagt vann, tilbygg/påbygg over en viss størrelse eller nybygg/erstatningsbygg, blir det stilt krav om godkjent avløp. Her gjelder samme strategi knyttet til valg av avløpsløsning som nevnt i lokale forurensningsforskrifter. Dersom det er mulig med tilknytning til offentlig avløp skal det være godkjent avløpsløsning. Hvis det ikke er mulig med tilknytning etableres et privat renseanlegg godkjent etter gjeldende regelverk. Dersom det er tiltak på en eiendom med flere bygninger stilles det krav til at hele eiendommen må ha godkjent avløp, dvs. at alle bygninger med innlagt vann og utslipp av sanitært avløpsvann på eiendommen må ha godkjent avløpsanlegg, fortrinnsvis ett felles anlegg.

Kommunen planlegger nye rensekrav (lokale forskrifter) og da vil følgende renseløsninger ikke være tillatt:

- Direkte utslipp til terreng eller resipient.
- Gammel betongtank (Septiktank)
- Kun slamavskiller i sårbart, moderat og mindre sårbare områder
- Gamle sandfilteranlegg
- Innlagt vann uten tilfredsstillende avløpsløsning.



4 Handlingsplan for gjennomføring av tiltak i spredt bebyggelse (lilla sone)

Handlingsplanen skal gi en beskrivelse av hvordan arbeidet med oppgradering av avløpsanlegget skal gjennomføres. Det må også avklares hvilke anlegg som kan bestå. Utbedring av avløpsanleggene som skal tilfredsstille nye lokale krav for hele kommunen vil gå over flere år. Det tas sikte på å bygge/utvide eventuelle nye kommunale anlegg samtidig med oppgradering av private anlegg i samme tiltakssone.

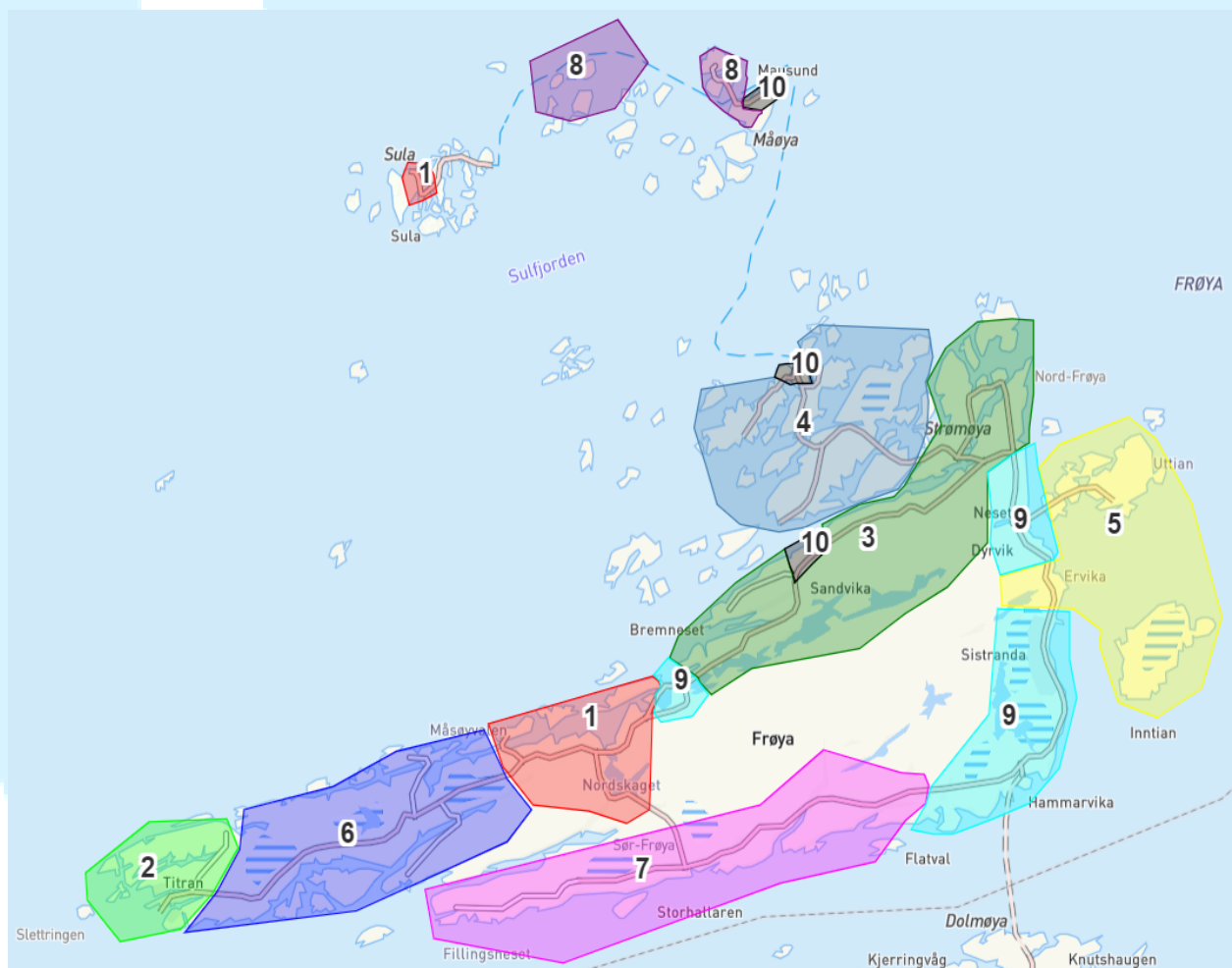
4.1. Fremdriftsplan for opprydding i spredt bebyggelse

Nedenfor er fastsatt en rekkefølge og fremdriftsplan for opprydding i avløp i Frøya kommune. Den er basert på en vurdering av resipientene tilstand, brukerinteresser og aktuelle tiltak i hver enkelte område. Før kommunen kan gi pålegg om oppgradering av private avløpsanlegg må det være avklart hvilke eiendommer som skal knyttes til det eksisterende kommunale avløpsnett og i hvilke områder det skal bygges nye kommunale avløpsanlegg.

I Hovedplanen for avløp 2017-2027 er det redegjort for områdene hvor kommunen skal utvide og utbygge nye kommunale avløpsanlegg. Det vil imidlertid ta tid før kommunen kan komme med detaljprosjektering for hvert enkelt område og som samtidig vil avklare hvilke eiendommer som skal knyttes til kommunalt avløpsanlegg. Nordskaget, som er vurdert å være mest kritisk utsatt i forhold til brukerinteresser og da hovedsakelig med bakgrunn i hensynet til havbruksnæringen, er prioritert først i rekkefølgen. Oppgraderingen av private avløpsanlegg vil starte med de områdene (områder i rekkefølge 2 til 8) som ikke har kommunalt avløp eller som ikke inngår i Hovedplan for avløp 2017-2027. I slike områder må eier oppgradere sitt private anlegg iht. nye lokale rensekrav. Deretter følger områdene (områder i rekkefølge 9 og 10) hvor kommunen skal utvide og/eller bygge nye kommunale avløpsanlegg. Eiendommer som ikke er aktuelle å tilknytte kommunalt avløpsanlegg vil få pålegg om oppgradering av sine private avløpsanlegg. Fremdriftsplanen blir laget som et arbeidsverktøy og vil kunne endres underveis hvis det erfarer at justeringer er nødvendig.



Figur 6: Rekkefølge av områder for oppgradering av avløpsanlegg



<https://www.kommunekart.com/?urlid=8cd741a2f543433ca7e0a0b6ac26138e>



Tabell 2: Fremdriftsplan for oppgradering av avløpsanlegg

Rekkefølge	Soner	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Nordskaget , Sula												
2	Titran												
3	Sandvika, Strømmøya												
4	Sør- Nord-dyrøy												
5	Uttian, Inntian												
6	Daløya, Haugen												
7	Fillingneset Skardsvågen												
8	Mausund (Aursøya) Bogøya												
9	Sist., Ham., Flatv., Nes. Valen												
10	Mausund, Grindfara, Dy. ferjekai												
11	Resterende små øyer												

4.2 Informasjon til innbyggerne

For de som må gjøre tiltak på sine private avløpsanlegg for at de skal tilfredsstillende nye rensekrav kan dette medføre store investeringer. Kommunen vil derfor i forkant gi informasjon om hvorfor tiltak i spredt bebyggelse må igangsettes. Informasjonskilder kan være lokalpressen, arrangerte møter i lokalmiljøene, utsendelse av informasjonsmateriell, etc. Alle berørte som må gjøre tiltak på sitt private avløpsanlegg vil som minimum bli varslet i brevform. Informasjonen som vil bli gitt vil fokusere på hvorfor det er nødvendig



med tiltak og hva som må gjøres. Utfordringene i resipientene skal beskrives, og det skal forklares hvorfor det er nødvendig å redusere utslippene fra avløpsanleggene. Det blir også viktig å informere om hvilke andre tiltak som blir gjort for å redusere utslipp fra eventuelle andre kilder i kommunen.

Forvaltningsvirksomheten i kommunen vil samle all informasjon på ett sted slik at det er lett å finne tilbake til publisert informasjon. Informasjon som legges ut kan blant annet være generell informasjon om kommunes eget regelverk, aktuelle renseløsninger, prosjekterende og utførende, linker til nødvendige skjemaer, politiske saker, forskrifter, nyheter mm.

4.3 Fellesanlegg

Det stilles krav om fellesanlegg for avløp så fremt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig og forholdene for øvrig ligger til rette for dette. Dette er relativt sett en rimeligere investering for den enkelte abonnent og drift og vedlikeholdskostnadene blir lavere. For kommunen som forurensningsmyndighet er fellesanlegg å foretrekke av hensyn til både redusert forurensning samt redusert arbeidsmengde/håndtering (forvaltning/kontroll/tilsyn) med færre renseanlegg. Abonnenter bestemmer selv tilknytningspunkt og setter avgrensning på område for felles anlegg i hver enkelt sak. Søker må lage en teknisk plan (avløpsplan) for felles privat avløpsanlegg. Den tekniske planen legges ved utslippssøknaden. Avløpsanlegget skal dimensjoneres for det maksimale antallet eiendommer i området som skal tilknyttes fellesanlegget via felles eller privat ledning.

4.3.1 Flere byggetrinn

Dersom utbygging er tenkt i flere byggetrinn må søker vise på kart hvilke ledningsstrekk som skal bygges i de forskjellige byggetrinnene. Teknisk plan må inneholde dokumentasjon på at anlegget vil ha tilfredsstillende funksjon ved alle utbyggingstrinn.

4.3.2 Erklæringer

Det kreves erklæringer for følgende forhold:

- At flere eiere er ansvarlig for at gjeldende vilkår vedrørende privat felles avløpsanlegg blir fulgt
- At senere utvidet bruk av etablert felles privat vann- og avløpsanlegg blir godkjent av eierne
- At det er innhentet tillatelse til å legge, drifte/vedlikeholde og skifte ut privat avløpsanlegg på andres eiendom

4.3.3 Eierskap

Når minst 10 boliger er tilknyttet et fellesanlegg, kan eier(e) søke om at kommunen tar over eierskapet av felles del av avløpsanlegget (renseanlegg og utslippsledninger). Dersom Kommunen tar over eierskapet vil kommunen bli ansvarlig for drift og vedlikehold, og tilknyttede boliger blir da abonnenter i kommunens avløpsordning. Eiendommen er selv eier og driftsansvarlig for stikkledning mellom renseanlegg og bolig samt eventuelle installasjoner i denne ledningen som f.eks. pumpestasjon. Forutsetningen for kommunal overtagelse er at avløpsanlegget er utført iht kommunale retningslinjer (se punkt 3.3) og at dette avtales med kommunen før søknad om utslippstillatelse blir sendt kommunen. Kommunen vil da følge opp byggingen av anlegget. Ved overtagelse må de tilknyttede boligeiendommene betale tilknytningsgebyr til kommunen iht det til enhver tids gjeldende Gebyrregulativ for Frøya kommune.



Dersom kommunen ikke tar over eierskap av fellesanlegget skal det etableres et selskap som står ansvarlig for drift og vedlikehold av avløpsanlegg og utslippsledning. Større private behandlingsanlegg for avløp skal organiseres som andelslag eid av brukerne. Selskaps-/sameieavtalen må inneholde informasjon om - hvem som deltar i sameiet - hvilke ledninger som inngår i sameiet, herunder hvilke ledninger som eies i fellesskap - vedlikeholdsansvaret for ledningene, inklusive en fordelingsnøkkel for kostnadene. Selskaps-/sameieavtalen skal tinglyses.

4.4 Finansering og Tilskuddsordning

Det er anleggseier som er ansvarlig for at avløpsanlegget fungerer tilfredsstillende og må selv dekke hele kostnaden med oppgradering av sitt avløpsanlegg. For enkelte med svak økonomi kan kostnadene bli uhåndterlige. Kommunen har imidlertid ikke anledning til å fritta noen fra pålegg med bakgrunn i den økonomiske situasjonen men kommunen kan søke Husbanken om tilpassingstilskudd og startlån til økonomisk vanskeligstilte. Midlene tildeles den enkelte av kommunen.

Dispensasjon ifm oppgradering av avløpsanlegg

Det vil i særskilte tilfeller bli gitt dispensasjoner. Hva disse innebærer avhenger av hva som ligger til grunn i hver enkelt sak. Kommunen vil utarbeide kriterier og retningslinjer for behandling av søknader om dispensasjon.

4.5 Økonomi

Frøya kommune planlegger å fastsettes ulike rensekra for ulike områder avhengige av resipientenes tilstand. Disse rensekraene er strengere enn dagens krav og medfører at ca. 93 % av de eksisterende avløpsanleggene må oppgraderes for å tilfredsstille de nye lokale rensekraene til utslipp. Noen av disse abonnentene skal oppgraderes delvis og noen må etablere nye avløpsanlegg. Kostandene vil selvsagt derfor variere. Oppgraderingen av avløpsanleggene skal skje områdevis og før kommunen foretar detaljprosjektering av hvert enkelt område, er det svært vanskelig å estimere eksakt totalkostnad for oppgraderingsarbeidene.

Et grovt kostnadsoverslag for oppryddingsarbeidene er foretatt. Følgende forutsetninger er lagt til grunn for overslaget:

- Antall boliger som vil få pålegg om oppgradering av private avløpsanlegg: ca. 1400
- Antall boliger som vil få pålegg om tilkopling til kommunalt nett: ca. 450
- Kostnadsområde per oppgradert private anlegg: ca. kr. 10-125.000 (gjennomsnitt ca. 50.000).
- Kostnadsområde per tilkobling til kommunalt nett: ca. kr. 40 -125.000 (gjennomsnitt ca. 90.000).

Prosjektet med opprydding i mindre avløpsanlegg vil berøre veldig mange anleggseiere i kommunen og gir økonomiske utfordringer for både kommunen og berørte anleggseiere. Med utgangspunkt i overnevnte gjennomsnittskostnader vil totalkostnaden bli ca. 70 millioner kroner for oppgradering av private avløpsanlegg og ca. 40 millioner for tilknytning til kommunalt avløpsanlegg (ordinær tilknytningsgebyr til kommunen er da ikke medtatt).



4.6 Frivillig oppgradering av avløpsanlegg

Den planlagte oppgraderingen av avløpsanleggene skal skje områdevis og kommunen har bestemt rekkefølgen av oppryddingsprosessen. Det forslås at kommunen legger forholdene til rette og motiverer folk i spredt bebyggelse hvor kommunen ikke skal etablere kommunale anlegg til uoppfordret å utbedre sine avløpsanlegg, fremfor å ta i bruk tvangsmidler slik som pålegg om installasjon av renseanlegg. I forslag til ny forskrift om gebyrer for saksbehandling, kontroll og tilsyn gis det derfor mulighet til fritak for saksbehandlingsgebyr for alle som oppgraderer sitt anlegg før opprydding starter i dette området. Dette bør gjelde for hele kommunen, ikke bare de områder med størst prioritert.

4.7 Kommunen ressursbehov

Oppryddingen av spredt avløp i et slikt omfang vil være svært ressurskrevende for kommunen når det gjelder veiledning og saksbehandling av utslippssøknader. I tillegg vil det være behov for regelmessig kontroll av anleggene, samt noe kontroll og oppfølging av anleggene etter en tids drift.

Antatt ressursbehov i oppryddingsperioden er stipulert til ca. 11 årsverk frem til alle pålegg er avsendt. For å gjennomføre hele saneringsplanen tar det ca. 13 årsverk. Det er ca. 1400 private avløpsanlegg som må oppgraderes og kommunen kan sannsynligvis ikke greie å behandle mer enn 150 saker pr. år. Kommunen vil etablere gode rutiner og systemer for oppfølging av pålegg frem til pålegget er rettet.

4.7 Valg av renseløsning

Det finnes flere løsninger for rensing av sanitært avløpsvann. For godkjenning av renseløsning skal utslippskrav iht. lokal forurensingsforskrift med retningslinjer oppfylles. Godkjente og mulige renseløsninger er beskrevet i lokal forurensingsforskrift.

4.8 Stille kompetansekrav til utførende, prosjekterende og kontrollerende

Kommunen kan stille krav til kompetanse når det skal planlegges, prosjekteres og bygges avløpsanlegg og disse fremgår av kommunens lokale forurensningsforskrift for avløp.

4.9 Hvilke tiltak er søknadspliktige?

- Alle nye utslipp av sanitært avløpsvann, og vesentlig økning av bestående utslipp, er søknadspliktig jamfør Forurensingsforskriften § 12-3. Det vil si alt utslipp av avløpsvann der det er innlagt vann (tank som har over 25 liter vann), og også der det etableres toalett med vannspyling uten at det er innlagt vann (for eksempel vakuumtoalett med utslipp til tett tank).
- Utslipp av gråvann (vann fra dusj og kjøkken) der det har innlagt vann

Merk! Alt avløpsvann føres ut av huset kalles utslipp - uansett om det går til infiltrasjon, tett tank eller annen løsning.

4.10 Hvilke tiltak er ikke søknadspliktige?

- Utslipp av gråvann (vann fra dusj og kjøkken) der det ikke er innlagt vann- det vil si der det ikke er ført vann inn via ledning/ rørsystem. Vannet skal bæres inn, og spres ut igjen i terrenget (ikke på kun ett bestemt punkt). Det er lov å ha tank inne på maksimalt 25 liter til dette formålet.
- Biologisk toalett, forbrenningstoalett eller lignende



4.11 Samarbeid med nabokommuner

4.11.1 Søndre Fosen nettverksgruppe for spredt avløp

Frøya kommune har gjennomført kartlegging av spredte avløpsanlegg og tilhørende resipienter. Dette gir kommunen en god del erfaring og kunnskap om de faktiske forhold innenfor dette fagfeltet. Kommunen samarbeider med kommunene som inngår i Søndre Fosen vannområde (Hitra, Hemne, Agdenes og Snillfjord) om redusering av utslipp fra avløp. Dette gir viktig kunnskap om hva andre kommuner gjør for å redusere utslipp fra de kommunale og spredte avløpsanleggene og hva landbruket gjør for å redusere sine utslipp. Deltagelse i nettverksgruppen gir også muligheter for å kunne videreføre samarbeidet inn på tilsynsområdet. Kommunen tar sikte på å kjøre informasjonsmøter i samarbeid med Søndre Fosen nettverksgruppe når det arrangeres seminar innenfor dette fagfeltet for lokale entreprenører. Erfaring fra andre kommuner som har tilsvarende samarbeid har vist at dette er svært positivt. I slike møter er det også viktig å gi god veiledning av mer praktisk art. Blant annet gis informasjon om kommunens eget regelverk, aktuelle renseløsninger, renseanleggleverandører, godkjente prosjekterende og hvor man kan få svar på fagrettede spørsmål.



5 Saksgang

5.1 Informasjonsmøter med anleggseiere og entreprenører/utførende

Før kommunen sendes varsel om pålegg vil innbyggerne inviteres til et informasjonsmøte i forbindelse med oppgradering av sine renseløsninger. Da gis innbyggerne mulighet til å komme med innspill før de får varsel om pålegget. Informasjonsmøter vil være en arena hvor anleggseiere kan få snakket med saksbehandlere i kommunen og samtidig knytte kontakter med potensielle leverandører av anlegg og tjenester. Informasjonsmateriell som deltakerne kan ta med seg hjem bør være tilgjengelig på møtet.

5.2 Varsel om pålegg

Varselet gis i samsvar med Forvaltningsloven § 16. Frist for mottaker til å komme med en uttalelse til varselet er 3 uker. I varselet skal det gis informasjon om det kommende pålegget, bakgrunn for pålegget og opplysninger om videre saksgang.

5.3 Pålegg om oppgradering av avløpsanlegg

På bakgrunn av resultatene av kartleggingen av anleggene i de forskjellige nedbørfelt vil abonnenter som ikke tilfredsstiller nye lokale renskrav, motta pålegg om utbedring. Frøya Kommune benytter dataprogrammet «WebGIS avløp» i arbeidet med oppfølgingen av påleggene. For alle pålegg gis det en tidsfrist på 2 år. Frøya kommune bør etablere gode rutiner og systemer for oppfølging av pålegg frem til pålegget er oppfylt.

5.4 Søknad om utslippstillatelse

Alle nye utslipp, samt rehabilitering av bestående avløpsanlegg og vesentlig økning av bestående utslipp, er søknadspliktig i henhold til Plan- og bygningsloven kap. 20. Krav om utslippstillatelse gjelder for bolig og fritidshus, bedrifter og andre virksomheter med innlagt vann. En innvendig fast montert tank på inntil 25 liter går ikke under begrepet innlagt vann. Det er ansvarlig eiers ansvar å fylle ut en fullstendig søknad med alle opplysninger kommunen trenger for å kunne behandle søknaden. Et lokalt rørleggerfirma, entreprenørfirma eller konsulentfirma kan være behjelpelig med å utarbeide og sende inn søknad til kommunen. Kommunen skal behandle søknaden innen 6 uker fra fullstendig søknad med vedlegg er mottatt. Dersom søknaden mangler opplysninger eller dokumentasjon, eller det er søkt om unntak fra standardkravene i forskriften, vil dette kunne forsinke behandlingen. Det samme gjelder dersom det har kommet inn protester fra berørte parter.

5.5 Varsel om tvangsmulkt/Påminnelse

Brev med påminnelse om frist for å etterkomme pålegget sendes ut om lag 3 måneder før fristen utløper for utbedring av avløpsanlegget. Påminnelse sendes både til de som ikke har søkt om utslippstillatelse, og til de som har søkt om utslippstillatelse men der kommunen ikke har fått melding om at anlegget er etablert (mottatt søknad om brukstillatelse). Samtidig varsles sanksjoner (tvangsmulkt) dersom pålegget ikke etterkommes.

5.6 Tvangsmulkt

Vedtak om tvangsmulkt kan fattes med hjemmel i Forurensningslovens § 73 dersom avløpsanlegget ikke er oppgradert innen fristens utløp. Tvangsmulkt kan fastsettes når overtredelse av loven eller vedtak i medhold av loven er oppdaget. Tvangsmulkten begynner å løpe dersom den ansvarlige oversitter den frist



for retting av forholdet som forurensningsmyndigheten har fastsatt. Tvangsmulkt kan også fastsettes på forhånd og løper da fra eventuell overtredelse tar til. Det kan fastsettes at tvangsmulkten løper så lenge det ulovlige forhold varer, eller at det forfaller for hver overtredelse. Tvangsmulkt fastsettes som løpende mulkt eller engangsmulkt.

5.7 Klage

Den avgjørelsen retter seg mot kan klage over vedtaket i henhold til forvaltningsloven § 28. I tillegg kan andre personer som saken direkte gjelder eller som har rettslig klageinteresse klage over vedtaket. Hovedutvalget for forvaltning (HFF) er første klageinstans ved pålegg om oppgradering, avslag på søknad om dispensasjon og vedtak om tvangsmulkt. Klagefristen er tre uker i henhold til fvl. § 29 fra den dagen underretningen om vedtaket kom frem til mottaker. Klagen må være postlagt innen fristens utløp. Klager som kommer inn etter fristens utløp, blir avvist, hvis det ikke foreligger særlige grunner. Det må derfor opplyses om årsaken til forsinkelsen.

5.8 Byggekontroll av anlegg under bygging eller ved ferdigstillelse

Kommunen vil gjennomføre byggekontroll på anlegg enten under bygging eller i forbindelse ved ferdigstillelse av anlegg. Slik praksis bidrar til at flere anlegg blir bygd riktig samtidig som det gir erfaring til aktuelle ansatte om hvordan anlegg skal bygges. Pr. i dag har ikke Frøya kommune ressurser til å gjennomføre byggekontroll av alle anlegg som bygges, men det legges opp til obligatorisk byggekontroll for noen anleggstyper som f.eks. minirensanlegg, prefabrikerte infiltrasjonsanlegg, filterbedanlegg og etterpoleringsanlegg, fordi dette er anlegg som stiller store krav til prosjekterende og utførende.

5.9 Tilsyn og kontroll

Kommunen er forurensningsmyndighet og plikter med dette å utføre tilsyn med anleggene. Dette tilsynet omfatter både kontroll av anleggenes ytelse, samt kvalitet på utført service og vedlikehold. Renseeffekten for avløpsanlegg vil være avhengig av god drift og service. Kommunene skal føre kontroll med hvordan anleggene driftes og avklare behov for tilsyn og kontrollrutiner.

Årlig rapport til kommunen fra serviceutførende og slamtømmefirma skal gi en kortfattet oversikt over status på det enkelte avløpsanlegget. Rapporten danner grunnlag for kommunens videre arbeid med avløpsanlegg og bør være et godt utgangspunkt for kommunen til å fastsette hvilke anlegg som krever videre oppfølging fra kommunens side og hvilke anlegg kommunen bør prioritere å føre tilsyn med. Kommunen bør gi en tilbakemelding til det foretaket som oversender årsrapporten. Anleggseier får ingen tilbakemelding på årsrapporten, men på bakgrunn av opplysningene i årsrapporten, kan kommunen følge opp anlegget mot anleggseier.

Kommunen har laget egen tilsynsstrategi som beskriver rutiner for å utføre tilsyn og kontroll av avløpsanlegget.



5.10 Ulovlighetsoppfølging

Oppfølging av ulovligheter er et viktig ledd i å sikre at forurensningsloven/forurensningsforskriften følges. Oppfølging av ulovlige avløpsanlegg skal gi en preventiv virkning for abonnentene i Frøya kommune, slik at omfanget av ulovlige tiltak og utslippsforhold reduseres.

Eieren av avløpsanlegget er ansvarlig for at anlegget drives og vedlikeholdes slik at kravene i avløpsforskriften og leverandørens anvisninger følges.

Dersom kommunen gjennom kontroll eller på annen måte avdekker feil, lekkasje og ulovlige utslipp eller brudd på denne avløpsforskriften, kan kommunen pålegge eier av avløpsanlegget å sette i verk tiltak for å hindre forurensning eller rette feil innen en gitt frist i samsvar med Forurensningsloven § 7. I slike tilfeller kan kommunen, dersom ansvarlige ikke iverksetter eventuelle tiltak, fastsette ulovlighetsgebyr/overtredelsesgebyr. Tvangsmulkt kan også ilegges i forbindelse med akutt forurensning. Kommunen har ikke anledning til å tjene penger på dette men gebyret skal sørge for at avløpsanleggene ikke fører til forurensning, helseplager eller representere en sikkerhetsrisiko og at alle krav i utslippstillatelsen tilfredsstilles. Oppfølging av ulovlige tiltak behandles etter forurensningsloven og forurensningsforskriften.

Tiltaket/anlegget betraktes som ulovlig dersom:

- Avløpsanlegget er etablert/rehabilitert uten utslippstillatelse
- Anleggseier ikke følger vilkår som settes i utslippstillatelsen. Avdekkes feil, mangler eller ulovlig utslipp blir eier kontaktet og oppfordret til å bringe utslippet til opphør eller rette eventuelle feil og mangler.
- Anleggseier ikke følger pålegg om opphør av ulovlig utslipp innen gitt frist.
- Avløpsanlegg tas i bruk uten brukstillatelse eller ferdigattest.

Forhold knyttet til helse, miljø og sikkerhet skal særlig legges vekt og må prioriteres. Kommunen har laget egen strategi for oppfølging av ulovligforhold.



6 Kommunens virkemidler

6.1 Juridiske og administrative virkemidler

Under følger en kort beskrivelse av aktuelle lover og forskrifter som er gjeldende ved opprydding av avløpsanlegg i spredt bebyggelse. For detaljer se dokument 'lover og hjemmel for kommune'.

6.1.1 Forurensningsloven kapittel 4

§ 7 om plikt til å unngå forurensning

Eiendommer med anlegg som ikke oppfyller dagens rensekrav, pålegges oppgradering av sitt anlegg med hjemmel i forurensningsloven § 7.

§ 8 om begrensninger i plikten til å unngå forurensninger

Vanlig forurensning fra boliger, fritidshus, forretnings- eller forsamlingslokaler, skoler, hoteller og lagerbygg ol. er tillatt med mindre det er gitt særlige forskrifter etter § 9. For utslipp av sanitært avløpsvann må det likevel søkes om tillatelse med mindre noe annet er bestemt i forskrift.

§ 11 om tillatelse til forurensning

Forurensningsmyndigheten kan etter søknad gi tillatelse til virksomhet som kan medføre forurensning. Forurensningsmyndigheten skal om mulig søkes løst for større områder under ett og på grunnlag av oversiktsplaner og reguleringsplaner. Hvis virksomheten vil være i strid med endelige planer etter plan- og bygningsloven skal forurensningsmyndigheten bare gi tillatelse etter forurensningsloven med samtykke fra planmyndigheten.

§ 18 (endring og omgjøring av tillatelse)

Når det gjelder eiendommer med utslippstillatelse kan kommunen i medhold av forurensningsloven § 18 oppheve eller endre vilkår i tillatelse og om nødvendig kalle tillatelse tilbake. Kommunen kan etter forurensningsloven § 23 beslutte at avløpsvann kan ledes inn i en annens avløpsanlegg. Det er en forutsetning at anlegget som får tilknytningen, har godkjent kapasitet som dekker det totale utslippet. Vedtaket gir eier av avløpsanlegget plikt til å godta tilknytning. Dersom tilknytningen forutsetter framføring av ledning over annen manns grunn, må dette skje gjennom eget ekspropriasjonsvedtak i medhold til ervervsloven, dersom ikke samtykke foreligger.

§§ 21-26 om krav til utførelse, tilknytning, drift- og vedlikehold og tømming av avløpsanlegg

Forurensningsforskriften er hjemlet i forurensningsloven og gir bestemmelser om utslipp av sanitært avløpsvann.

§ 46 (aksjoner mot akutt forurensning)

Oppstår det akutt forurensning eller fare for akutt forurensning, skal den ansvarlige i samsvar med § 7 iverksette tiltak for å avverge eller begrense skader og ulemper.

Ved større tilfeller av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning kan statlig myndighet helt eller delvis overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe ulykken. Dersom den ansvarlige ikke iverksetter tilstrekkelige tiltak, skal vedkommende kommune søke å bekjempe ulykken. Kommunen skal varsle statlig forurensningsmyndighet som yter nødvendig bistand.



§ 73. (tvangsmulkt ved forhold i strid med loven)

For å sikre at bestemmelsene i denne lov eller vedtak i medhold av loven blir gjennomført, kan forurensningsmyndigheten fatte vedtak om tvangsmulkt til staten.

§ 74. (umiddelbar gjennomføring ved forurensningsmyndigheten)

Har forurensningsmyndigheten gitt pålegg i medhold av § 7 fjerde ledd eller § 37 første eller annet ledd som ikke etterkommes av den ansvarlige, kan forurensningsmyndigheten sørge for iverksetting av pålagte tiltak.

§ 76 kommunen vurderer å utbedre avløpsledningen for eiers regning

Kommunen kan etter forurensningsloven § 74 sørge for iverksetting av tiltakene, herunder å bruke, og om nødvendig volde skade på eiendom, når det er gitt pålegg som ikke er etterkommet. Kommunen vil kreve utgiftene til gjennomføringen refundert av ansvarlig eier, jf. forurensningslovens § 76.

6.1.2 Forurensningsforskriften

Forurensningsforskriften er hjemlet i Forurensningsloven og gir i del 4 om avløp bestemmelser om utslipp av sanitært avløpsvann. Kommunen har myndighet etter Forurensningsforskriften for avløpsanlegg opp til 10.000 pe. Forurensningsforskriften kapittel 12 omhandler utslipp fra spredt avløp på mindre enn 50 pe. I tillegg er det i Forurensningsforskriften § 12-6 gitt hjemmel til å fastsette lokale forskrifter dersom det er nødvendig ut fra forurensningsmessige forhold eller brukerinteresser. Kravene i lokal forskrift skal erstatte kravene i §§ 12-7 til 12-13.

Lokale avløpsforskrifter

Frøya kommune planlegger å utarbeide ny lokal forurensningsforskrift for å beskytte vannkvaliteten i sjøen. I ny lokale forskrift har kommunen fastsatt strengere og ulike rensekraav for ulike områder. Denne forskriften supplerer reglene i Forurensningsforskriften kapittel 11 og 12, den gir kommunen hjemmel for å kreve nødvendig utbedringer samt beskriver krav til renseløsninger for spredt bolig- og fritidsbebyggelse i kommunen. Forskriften må sendes til politisk behandling med hjemmel i Forurensningslovens § 9 og Forurensningsforskriften § 12-6. Denne forskriften erstatter Forurensningsforskriftens § 12-7 til § 12-13. For øvrig gjelder bestemmelsene i Forurensningsforskriften.

6.1.3 Plan- og bygningsloven

Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging etter loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Byggesaksbehandling etter loven skal sikre at tiltak blir i samsvar med lov, forskrift og planvedtak. Det enkelte tiltak skal utføres forsvarlig. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene. I plan- og bygningsloven er følgende paragrafer mest relevante for avløp: Kap. 19 Dispensasjon, Kap. 20 Søknadsplikt, Kap. 27 Tilknytning til infrastruktur, Kap. 30 Krav til særskilte tiltak, Kap. 32 Ulovlighetsoppfølging.



6.1.4 Forvaltningsloven

Loven gjelder den virksomhet som drives av forvaltningsorganer når ikke annet er bestemt i eller i medhold av lov. Som forvaltningsorgan regnes i denne lov et hvert organ for stat eller kommune. Privat rettssubjekt regnes som forvaltningsorgan i saker hvor det treffer enkeltvedtak eller utferdiger forskrift. I Forvaltningsloven er følgende paragrafer mest relevante for avløp: § 11 (veiledningsplikt), § 16 (forhåndsvarsling), § 18 (partenes adgang til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter), § 28 (vedtak som kan påklages, klageinstans), § 29 (klagefrist), § 30 (når klagen må være fremsatt), § 31 (oversitting av klagefristen), § 32 (klagens adressat, form og innhold).



HOVEDPLAN AVLØP 2017-2027

FRØYA KOMMUNE

OPPDAGSNUMMER 15412001



SWECO NORGE AS

15.09.2016

Sammendrag

Sweco Norge har i dette oppdraget befart eksisterende situasjon på alle kommunale avløpsanlegg i Frøya kommune. Tilstand er kartlagt, og anlegget er registrert digitalt.

Det registrerte avløpsnettet er av meget varierende kvalitet, og problemer med inntrenging av fremmedvann i avløpsnettet tærer på eksisterende slamavskillere. Det er også registrert et behov for strengere krav til entreprenører som utfører VA-arbeider i kommunen. Utført sårbarhetsanalyse viser at resipienten utenfor Frøya er stedvis meget sårbar. Det er et mål i kommunen om å ha en sjø med god vannkvalitet som sikrer industri, fiske og rekreasjon.

Med bakgrunn i dette er det lagt frem forslag om omfattende oppgradering av det kommunale avløpsnettet i kommunen, utarbeidet i samråd med Frøya kommune. Dette er samlet i en handlingsplan, vist nedenfor. Det er planlagt å føre flere abonnenter inn på det kommunale nettet ved å etablere avskjærende ledninger. Kommunens stedvise kuperede topografi gjør det nødvendig å etablere pumpestasjoner. Ved å samle dagens spredte utslipp til kommunalt nett vil Frøya kommune få bedre kontroll på utslippene, samt sikre kravene til rensing satt i Forurensingsforskriften.

Det er utredet kostnader for å etablere et renseanlegg for Sistranda og et i Hamarvik, i motsetning til å oppgradere dagens slamavskillere. Det er Swecos anbefaling at renseanlegg etableres.

Kostnadene på samlede tiltak er 134 millioner kroner. Et slikt investeringsbehov vil føre til endringer i gebyrutviklingen i Frøya kommune, og dette er utredet i samarbeid med Envida Momentum. Det er antatt 40 nye abonnenter per år i tiltaksperioden, som følge av planlagt utbygging og tilknytning av eksisterende spredt avløp. Tilknytningskostnaden forblir konstant, mens årsavgiften økes jevnt ved bruk av fondsmidler.

	HANDLINGSPLAN		
Prioriterings-nr.	Beskrivelse av tiltak	Kostnad inkl. 40 % påslag	Utførelsesår
1	Sistranda alternativ 1 - Renseanlegg		2017-2019
	Sanering av eksisterende nett	10 931 000	
	Etablere ny kommunal ledning til Siholmen (inkl. pumpestasjon)	2 441 000	
	Avskjærende ledning Sistranda-Starrberget (inkl. pumpestasjoner)	8 568 000	
	Sistranda renseanlegg Starrberget (inkl. utslippsledning)	18 700 000	
	Totalt	40 640 000	
1	Sistranda alternativ 2 - Slamavskillere		2017-2019
	Sanering av eksisterende nett	10 931 000	
	Etablere ny kommunal ledning til Siholmen (inkl. pumpestasjon)	2 441 000	
	Utskiftning av slamavskiller Sistranda 1 (inkl. ny utslippsledning)	3 566 000	
	Utskiftning av slamavskiller Rabben 2 (inkl. ny utslippsledning)	906 000	
	Utskiftning av slamavskiller Beinskardet (inkl. ny utslippsledning)	2 446 000	
	Totalt	20 290 000	

2	Hamarvik alternativ 1 - Renseanlegg		2017-2018
	Sanering av eksistrende nett	6 032 000	
	Avskjærende ledning (inkl. en pumpestasjon)	5 627 000	
	Silanlegg v/ Hamarvik 1 (inkl. forlengelse av utslippsledning)	16 586 000	
	Pumpestasjon ved Hamarvik 2	1 107 000	
	Totalt	29 352 000	
2	Hamarvik alternativ 2 - Slamavskillere		2017-2018
	Sanering av eksistrende nett	6 032 000	
	Avskjærende ledning (inkl. en pumpestasjon)	5 118 000	
	Utskiftning av slamavskiller Hamarvik 1 (inkl. ny utslippsledning)	1 928 000	
	Utskiftning av slamavskiller Hamarvik 2 (inkl. ny utslippsledning)	2 131 000	
	Totalt	15 209 000	
3	Neset		2018-2019
	Sanering eksistrende nett	1 579 000	
	Utskiftning av slamavskiller (inkl. ny utslippsledning)	2 054 000	
	Avskjærende ledning (inkl. pumpestasjoner)	9 118 000	
	Totalt	12 751 000	
4	Flatval 2		2018
	Sanering av eksisterende nett	2 957 000	
	Etablering av slamavskiller (inkl. pumpestasjon og utslippsledning)	4 154 000	
	Avskjærende ledning	4 260 000	
	Pumpestasjon (tilkobling fra eks. nett)	1 106 000	
	Totalt	12 477 000	
5	Sula		2019
	Sanering av eksisterende nett	3 125 000	
	Minirensanlegg	1 466 000	
	Avskjærende ledning (inkl. pumpestasjon)	1 769 000	
	Totalt	6 360 000	
6	Mausund		2020
	Sanering av eksisterende nett	1 864 000	
	Etablering av ny slamavskiller (inkl. utslippsledning)	1 886 000	
	Totalt	3 750 000	
7	Dyrøya		2020
	Sanering av eksisterende nett	154 000	
	Utskiftning av eks. slamavskiller (inkl. ny utslippsledning)	1 270 000	
	Etablering av ny slamavskiller (inkl. utslippsledning)	1 513 000	
	Avskjærende ledning (inkl. pumpestasjoner)	9 794 000	
	Totalt	12 731 000	
8	Dyrvik		2020
	Etablering av ny slamavskiller (inkl. utslippsledning)	1 683 000	
	Avskjærende ledning med pumpestasjon	6 136 000	
	Totalt	7 819 000	
9	Nordskaget		2019
	Sanering av eksisterende nett	822 000	
	Utskiftning av slamavskiller v/ Nordskag skole	847 000	
	Utskiftning av slamavskiller v/ industriområdet	784 000	
	Avskjærende ledning	3 228 000	
	Totalt	5 681 000	
10	Flatval 3		2020
	Utslippsledning	717 000	
	Pumpestasjon	1 106 000	
	Avskjærende ledning	756 000	
	Totalt	2 579 000	

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
1.1	Generelt	1
1.2	Planens formål	1
1.3	Planhorisont	1
2	Rammebetingelser	2
2.1	Organisering	2
2.2	EU-direktiv	2
2.3	Norske lover og forskrifter	2
2.4	Regelverk for avløpssektoren – Konsekvenser for Frøya kommune	3
2.4.1	Forurensningsforskriften og følsomhet	4
2.4.2	Veiledninger og normdokumenter	6
2.4.3	Utslippstillatelser og forurensningsmyndighet	6
2.5	Befolkningsutvikling og arealbruk i kommunen	6
2.5.1	Samfunnsplan	6
2.5.2	Klimatilpasninger	6
3	Tilstand og situasjonsbeskrivelse	8
3.1	Sistranda	8
3.2	Beinskardet (og Rabben 1)	10
3.3	Rabben 2	11
3.4	Nordhamarvika	12
3.5	Hamarvik	13
3.6	Flatval/Nabeita	15
3.7	Nordskaget	16
3.8	Dyrøya	17
3.9	Neset	18
3.10	Dyrvik	19
3.11	Mausundvær	20
3.12	Sula	20
4	Mål	22
4.1	Miljømål	22
4.2	Spesifikke mål	22
4.2.1	Kommunale renseanlegg og utslippledninger	22
4.2.2	Ledningsanlegg	22
4.2.3	Pumpestasjoner og overløp	23

4.2.4	Håndtering av overløp	23
4.2.5	Påslipp fra verksteder og industri	23
4.2.6	Kostnader	23
4.2.7	Drift	23
4.2.8	Forhold til kundene	24
5	Strategi og tiltak	25
5.1	Strategi	25
5.1.1	Fornyelse av avløpsnett	25
5.1.2	Forurensing fra avløpsnett og slamavskillere	25
5.1.3	Spredt bebyggelse	25
5.1.4	Regulering og kontroll	25
5.1.5	Ledningskartverk. Digitalisering	25
5.2	Tiltak	26
5.2.1	Sistranda	27
5.2.2	Hamarvik	28
5.2.3	Neset	28
5.2.4	Nordskaget	28
5.2.5	Dyrvik	29
5.2.6	Dyrøya	29
5.2.7	Flatval	29
5.2.8	Sula	29
5.2.9	Mausund	29
5.3	Forvaltning, drift og vedlikehold	30
5.3.1	Driftsavdeling avløp	30
5.3.2	Kommunal eller privat utførelse	31
5.3.3	Tiltak som gjelder bemanning og kompetanse	31
6	Handlingsplan	33
6.1	Investeringstiltak	33
7	Gebyrutvikling	36

Vedlegg

- Vedlegg A: Kost-/nyttevurdering av Sistranda
- Vedlegg B: Kost-/nyttevurdering av Hamarvik
- Vedlegg C: Handlingsplan
- Vedlegg D: Kostnadsberegninger
- Vedlegg E: Rapport, utredning av silanlegg på Sistranda
- Vedlegg F: PE-beregninger
- Vedlegg G: Resipientanalyse
- Vedlegg H: Tegninger
- Vedlegg I: Befaringsnotater

1 Innledning

1.1 Generelt

Frøya kommune har engasjert Sweco Norge AS for å utarbeide *Hovedplan for Avløp 2017-2027*. I forkant av planarbeidet har Sweco utført befaringer av det eksisterende avløpsnett på Frøya. Arbeidet har inkludert resipientundersøkelser av marinbiologer.

I tilbudskonkurransen datert 08.04.2015 var det lagt til grunn behov for å revidere forskrifter for regulering av avløp fra private og næring, grunnet rivende utvikling og vekst i kommunen. I kommunen finnes det områder der kloakkutslipp forårsaker lokal forurensning, siden avløpet føres til sårbare resipienter.

Samtidig er det betydelig vekst og fiskeoppdrettsnæring i kommunen, som er pådrivere for å utvikle en egen hovedplan med klare forskrifter utover Forurensningsforskriftens generelle deler.

Frøya kommunes bidragsytere er Bjørnar Grytvik, Kai Andor Bremnes, Ivar Meland og Magne Johansen.

Swecos bidragsytere er Lise Østlid Bagstevold, Svein Eriksen, Ingrid Rørtveit, Rune Skog, Jørgen Øverli og Stig Andersen.

1.2 Planens formål

Planen skal beskrive dagens situasjon og sette mål for hvordan avløpssystemet skal fungere i fremtiden ut i fra et miljø-, driftssikkerhetsmessig og driftsøkonomisk perspektiv. Planen skal vurdere tiltak, handlingsplan og kostnader rundt implementering av disse. Resultatet er en temaplan som skal vurderes opp mot kommuneplanen.

I konkurransegrunnlagets del 1 er det beskrevet at hovedplanen skal gjelde alle kommunale og private avløpsanlegg i tettbygde strøk. Dette er revidert til å gjelde alle kommunale anlegg, samt private anlegg på Flatval. I konkurransegrunnlagets del 2 er kartlegging av øyrekka kun relatert til Sula og Mausundvær.

1.3 Planhorisont

Planen gjelder fra 2017 til 2027.

2 Rammebetingelser

2.1 Organisering

Rammebetingelsene bestemmes av de gjeldende direktiver, lover, forskrifter og kommunale vedtak, hvorav de viktigste er presentert nedenfor. Ansvar for å overholde betingelser er ivaretatt av teknisk avdeling ved teknisk sjef Sigrid Hanssen. Bjørnar Gisle Grytvik er kommunens VA-ingeniør, og driftsavdelingen består av 4 ansatte. Tidligere har vann og avløp vært to adskilte enheter: vannverket for seg selv, og avløp organisert sammen med vei og gravplass. Ved planarbeidets oppstart var vann og avløp slått sammen i en enhet. utfordringer med å opprettholde hygieniske barrierer på vannrenseanlegget har ført til at avløpspersonell vil bli lokalisert på annet anlegg i fremtiden.

Per i dag drifter kommunen det kommunale avløpsnett, samt de 14 slamavskillerne eid av kommunen. Kommunen har innført tvungen kommunal tømning av alle private slamavskillere, som gjennomføres hvert 2.år for boliger og hvert 4.år for fritidseiendommer. Utbygging av ny VA-infrastruktur i spredt bebyggelse blir vanligvis gjennomført av private utbyggere, hvorpå kommunen tar over eierskapet ved ferdigstillelse.

2.2 EU-direktiv

Norge er forpliktet til å følge en rekke EU-direktiv gjennom EØS-avtalen.

EUs rammedirektiv for vann (2000/60/EC) har til hensikt å beskytte våre vannressurser. Direktivet fastsetter mål for de land som deltar, og er i Norge implementert i *Forskrift om rammer for vannforvaltningen*. For avløpshåndtering vil det si en målsetning om at resipienter skal ha en god miljøtilstand.

EUs avløpsdirektiv (91/271/EC) omhandler krav til oppsamling, rensing og utslipp av avløpsvann i tettbebyggelser, og er i Norge implementert i *Forskrift om begrenning av forurensing*.

EUs slamdirektiv (86/278 EØF) regulerer bruk av slam i landbruk, og er i Norge implementert i *Forskrift om organisk gjødsel*.

2.3 Norske lover og forskrifter

I tillegg til internasjonale bestemmelser, finnes flere relevante norske lover og forskrifter:

Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften, FOR-2006-12-15-1446) gir rammer for fastsettelse av miljømål, og skal sikre at det utarbeides regionale forvaltningsplaner for å oppfylle disse. Miljømålene utarbeides i overenstemmelse med nasjonale føringer gitt i plan- og bygningsloven § 6-2. Opplysninger om belastninger fra avløpsvann skal samles inn og oppbevares i registeret *Forurensing*. Registeret over beskyttede områder inkluderer områder som er følsomme for næringsstoffer, i henhold til Forurensingsforskriften.

Norge er delt inn i 11 vannregionmyndigheter. Frøya er en del av Sør-Fosen vannområde, underlagt Vannregion Trøndelag med vannregionmyndighet Sør-Trøndelag fylkeskommune. Det er utarbeidet en *Regional plan for vannforvaltning i vannregion Trøndelag 2016-2021*, som skal sikre at målet med Vannforskriften blir oppfylt på lokalt nivå.

Forskrift om begrensning av forurensing (Forurensingsforskriften, FOR-2004-06-01-931). Forurensingsforskriftens del 4 omhandler avløp og har til hensikt å beskytte miljøet mot uheldige virkninger av utslipp av avløpsvann. Her klassifiseres følsomme og mindre følsomme områder av vannforekomster, og det settes spesifikke krav til renseeffekt i avløpsanlegg. Forskriftens konsekvenser for Frøya kommune behandles mer detaljert i avsnitt 2.4.1 og 5.1.2.

Lov om kommunale vass- og avløpsanlegg, (Vass- og avløpsanleggslova, LOV-2012-03-16-12) erstatter Vass- og kloakkavgiftslova (LOV-1974-05-31-17), og omhandler regulering av offentlige vann- og avløpsanlegg. I hovedsak skal alle nye avløpsanlegg eies av kommunen. Private anlegg kan tillates dersom det ligger i uhøvelig avstand til de kommunale nettet, eller dersom kostnadene for tilknytning til det kommunale nettet vil være u hensiktsmessig store. Loven gir kommunen hjemmel til å sette gebyr fastsatt etter en ramme gitt av Klima- og Miljødepartementet.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling, (Plan- og bygningsloven, LOV-2008-06-27-71) omhandler infrastruktur, herunder vann- og avløpsnett i kapittel 27. Her ligger krav om bortledning av avløpsvann til kommunal ledning, med mindre dette tilfører en uforholdsmessig stor kostnad eller andre hensyn må ivaretas.

Lov om folkehelsearbeid, (Folkehelseloven, LOV-2011-06-24-29) skal sikre at kommunen bedriver et miljørettet helsevern. Dette inkluderer bestemmelser for vann og vannforsyning.

Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter, (Internkontrollforskriften, FOR-1996-12-06-1127), legger føring for risikovurderinger som følges opp av loggføring av svikt og hendelser på anleggene. Dette gjør det enklere å vurdere om avløpsanleggene fyller krav til utslippstillatelse.

Forskrift om tekniske krav til byggverk, (Byggteknisk forskrift TEK10, FOR-2010-03-26-489) gir detaljerte krav til prosjektering av vannforsyning og avløpshåndtering for å ivareta helse, miljø og sikkerhet. Dette betyr at anlegg skal ha lang levetid, høy driftssikkerhet og effektiv drift og vedlikehold.

Nasjonale mål for vann og helse (2014) gir nye mål for forbedring av vann- og avløpsnettet gjennom tiltak som i hovedsak faller under kommunenes ansvarsområde.

2.4 Regelverk for avløpssektoren – Konsekvenser for Frøya kommune

Frøya kommune har tidligere fulgt Forurensingsloven §22, plan- og bygningsloven og Vass- og kloakkavgiftslova. Denne er opphevet, og har blitt erstattet i 2012 av *Lov om kommunale vass- og avløpsanlegg* (LOV-2012-03-16-12).

2.4.1 Forurensningsforskriften og følsomhet

Kapittel 11 i Forurensningsforskriften omhandler avløp på generell basis. I §11-6 omtales områdeinndeling. Det er Klima- og Miljødepartementet som registrerer og klassifiserer følsomme områder. Kyststripen fra Lindesnes til Grense Jakobselv er i utgangspunktet klassifisert som *mindre følsomme områder*, og Frøya kommune faller innunder denne kategorien. Selv om hovedinndelingen av den norske kyst er grov, er det mulighet for nyansering av lokale vannforekomster. I henhold til Vedlegg 1 skal en vannforekomst bli registrert som følsom dersom den faller inn under relevante grupper: (...) *fjorder og andre sjøområder som er eutrofe (...). Vassdrag som munner ut i (...). avstengte vikar som har liten vannutskiftning, (...). vikar, fjorder og andre sjøområder som har dårlig vannutskiftning, eller som mottar store mengder næringsstoffer. I slike områder bør fosfor fjernes (...) og/eller nitrogen (...). med mindre det påvises at fjerning ikke vil ha noen innvirkning på eutrofieringen.*

Krav til utslipp varierer ut i fra følsomme og mindre følsomme områder, og etter utslippets størrelse. I kapittel 12 omtales *utslipp av sanitært avløpsvann fra bolighus, hytter og lignende*, som vil si utslipp på mindre enn 50 pe, gjerne kalt spredt avløp. I kapittel 13 omtales *utslipp av kommunalt avløpsvann fra mindre tettbebyggelser*, mellom 50 og 10.000 pe, til sjø. Frøya kommune har utslipp som hører under begge kapitlene.

Under følger de to kapitlenes krav til rensing. Både utslipp til følsomt/normalt og mindre følsomt område er tatt med, selv om kystlinjen til Frøya kommune er definert som mindre følsom.

§ 12-8. Utslipp til følsomt og normalt område (<50 pe)

Sanitært avløpsvann med utslipp til følsomt og normalt område skal minst etterkomme:

- a) 90% reduksjon av fosfor og 90% reduksjon av BOF5 dersom det foreligger brukerinteresser i tilknytning til resipienten,
- b) 90% reduksjon av fosfor og 70% reduksjon av BOF5 for resipienter med fare for eutrofiering hvor det ikke foreligger brukerinteresser, eller
- c) 60% reduksjon av fosfor og 70% reduksjon av BOF5 dersom det verken foreligger brukerinteresser eller fare for eutrofiering.

Renseeffekten skal beregnes som årlig middelverdi av det som blir tilført renseanlegget. Dersom det kun slippes ut gråvann, skal gråvannet gjennomgå rensing i stedegne løsmasser eller tilsvarende.

§ 13-7. Utslipp til følsomt og normalt område (50-10.000 pe til sjø)

Kommunalt avløpsvann med utslipp til følsomt og normalt område skal minst etterkomme 90% reduksjon av fosformengden beregnet som årlig middelverdi av det som blir tilført renseanlegget.

§ 12-9. Utslipp til mindre følsomt område (<50 pe)

Sanitært avløpsvann med utslipp til mindre følsomt område skal ikke forsøple sjø og sjøbunn, og minst etterkomme

- a) 20% reduksjon av SS-mengden beregnet som årlig middelerverdi av det som blir tilført renseanlegget, eller
- b) 180 mg SS/l ved utslipp beregnet som årlig middelerverdi.

Dersom det kun slippes ut gråvann, kan gråvann med utslipp til sjø slippes urensset til resipient.

§ 13-8. Utslipp til mindre følsomt område (50-10.000 pe til sjø)

Kommunalt avløpsvann med utslipp til mindre følsomt område, jf. vedlegg 1 punkt 1.2 til kapittel 11, skal ikke forsøple sjø og sjøbunn, og minst etterkomme

- a) 20% reduksjon av SS-mengden beregnet som årlig middelerverdi av det som blir tilført renseanlegget, eller
- b) 100 mg SS/l ved utslipp beregnet som årlig middelerverdi.
- c) Sil med lysåpning på maks 1mm, eller
- d) Slamavskiller utformet i samsvar med § 13-11.

Nye utslipp, utslipp som økes vesentlig eller renseanlegg som endres vesentlig må etterkomme kravet i bokstav a eller b.

§ 12-11. Utslippssted (<50 pe)

Utslippssted for avløpsvann fra renseanlegg skal lokaliseres slik at

- a) utslipp til sjø og ferskvann lokaliseres minst 2 m under laveste vannstand,
- b) utslipp til elv kun forekommer til elv med helårsavrenning, og
- c) utslipp til grunnen kun forekommer til stedege løsmasser.

Utslippssted for avløpsvann fra renseanlegg skal for øvrig lokaliseres og utformes slik at virkningene av utslippet på resipienten blir minst mulig og at brukerkonflikter unngås, herunder slik at utslippet ikke medfører fare for forurensning av drikkevann.

§ 13-9. Utslippssted (50-10.000 pe til sjø)

Utslippsstedet for avløpsvann fra renseanlegg skal lokaliseres og utformes slik at virkningene av utslippet på resipienten blir minst mulig og at brukerkonflikter unngås, herunder slik at utslippet ikke medfører fare for forurensning av drikkevann.

Den enkelte kommune kan, etter §12-6, fastsette sin egen lokale forskrift. En slik forskrift kan eksempelvis overstyre §12-9 *Utslipp til mindre følsomt område* og kreve lik rensegrad som for følsomme områder. Om Klima- og Miljødepartementet endrer områdeinndelingen, må eksisterende renseanlegg oppfylle endrede rensekrav innen syv år etter endringen.

2.4.2 Veiledninger og normdokumenter

Stiftelsen VA/Miljøblad produserer veiledende normer, tekniske løsninger og arbeidsoperasjoner innen VA-fagene. Stiftelsen driver også nettstedet www.va-norm.no, som eies av Norsk Vann. VA-normens oppgave er å tilby en enkel, standardisert oversikt over kommunenes krav til VA-tekniske anlegg. Frøya kommune er i gang med å utarbeide en felles VA-norm for kystkommuner i Trøndelag.

2.4.3 Utslippstillatelser og forurensningsmyndighet

Med en belastning på <10.000 pe og utslipp til sjø, er kommunen selv forurensningsmyndighet for alle avløpsanlegg. Forurensningslovens Kapittel 4, §21-§26 fastslår at forurensningsmyndigheten kan sette nærmere krav til avløpsanlegg. Det er per i dag ikke lagt stor vekt på å følge opp avløpsanlegg i kommunen (§11-5 i Forurensningsforskriften og Internkontrollforskriften).

2.5 Befolkningsutvikling og arealbruk i kommunen

2.5.1 Samfunnsplan

Frøya kommune har stabilt innbyggertall, og har målsetting om å beholde eller øke folketallet. Bosettingsmønsteret med grender ønskes videreført. Mellom 2007 – 2014 var det en befolkningsvekst på 12,2 % som skriver seg i stor grad fra økt arbeidsinnvandring. Kommunen har lagt til grunn høy nasjonal vekst, og har dermed en høy prognose for befolkningsvekst frem mot 2040. (Kommuneplanens samfunnsdel des. 2008).

I gjennomsnitt gis det byggetillatelser for 15-16 boliger pr. år i Frøya kommune. En planperiode på 4 år vil si at planen bør inneholde bortimot 80 nye boligtomter. 80 % av nye boliger bygges på strekningen Flatval – Nesset m/Uttian, med størst fokus på Sistranda. Det er avsatt mer areal til utbygging enn det som er forventet behov i planperioden. Dette er gjort på bakgrunn av at Frøya ønsker å legge til rette for flere innbyggere.

Næringsindustri og andre institusjoner, som bygging av ny innendørs fotballhall og nytt helsetun på Sistranda, bidrar også til økt arealbruk.

Se Vedlegg F for en beregning av fremtidig belastning på avløpsnett i Frøya kommune.

2.5.2 Klimatilpasninger

Det er nødvendig å tilpasse det fremtidige avløpssystemet til de forventede klimaendringene. Disse endringene vil føre til høyere gjennomsnittstemperaturer, stigende havnivå og mer nedbør. Nedbørsmønsteret vil endre seg slik at intensiteten blir større og nedbørsepisodene vil komme hyppigere. Det vil derfor være nødvendig å ta hensyn til økt tilrenning og flom ved dimensjonering av overvannssystem og forbedring av fellessystem. Økt befolkningsvekst fører til mer fortetting og flere tettere flater, og dermed en raskere avrenning.

De forventede klimaendringene setter høyere krav til infrastrukturen, det vil være nødvendig å planlegge robuste systemer med lang levetid som kan takle endringene på en god måte.

I henhold til NVE rapport 5-2011 skal det i Trøndelag legges til et klimatillegg på 20 % til den beregnede flomvannføringen. Dette påslaget blir lagt til for å ta høyde for den forventede klimaendringen. For områder ved kysten vil stigende havnivå kunne påvirke avløpsnettet nær sjø. Det vil kunne gi mer sjøvanninnlekking og oppstuvning i ledningssystemer. Dette bør tas hensyn til i planlegging av slamavskillere og avskjærende ledninger nært sjø.

3 Tilstand og situasjonsbeskrivelse

Frøya kommune er en øykommune vest i Sør-Trøndelag. Landarealet i kommunen er på 241 km² som omfatter hovedøya Fast-Frøya på 152 km², og flere tusen mindre øyer og holmer. Frøya kommune hadde en befolkning på 4723 ved slutten av andre kvartal 2015¹, hvorav flesteparten er fordelt på tettsteder som Sistranda (kommunesenter), Hamarvik og Flatval. Ellers er det spredt bebyggelse langs en stor del av kystlinjen på hovedøya, samt øysamfunn med fastboende. Frøya kommune er Sør-Trøndelags største og viktigste fiskeri- og havbrukskommune, slik at sjøen rundt Frøya spiller en viktig rolle for kommunen. Vannutskiftningen varierer rundt om i kommunen. Deler av hovedøya og øyriket har stor vannutskiftning, mens på vestsiden av hovedøya er det flere terskelfjorder og dårligere strømningsforhold. Sjøresipienten har veldig varierende tilstand, og det er flere områder som er kategorisert som meget sårbare.

Det er 14 kommunale slamavskillere i kommunen med tilhørende utslippsledninger, og flere kommunale utslippsledninger fra private septiktanker, heretter kalt det *kommunale utslippssystemet*. Det kommunale *avløpsnett*, bestående av separat- og fellesledninger, er forsøkt kartlagt ved befaring av de kummer som er kjent for kommunens driftsgruppe.

Grunnlaget for tilstands- og situasjonsbeskrivelsen er befaring av utslippssystemet og avløpssystemet utført av ansatte i Sweco Norge AS sammen med ansatte i Frøya kommune over en periode fra juni til september 2015. Vurdering av sjøresipienten er gjort basert på en resipientundersøkelse utført av marinbiologer hos Sweco Norge AS.

I kommunen er det i tillegg en god del spredt avløp, også kalt *desentrale avløpsanlegg*. Desentrale avløpsanlegg karakteriseres ved at belastningen er mindre enn 50 pe, og at oppsamling, behandling og sluttdisponering av avløpsvannet foregår lokalt. Det har ikke blitt gjort noen helhetlig registrering av det spredte avløpet i Frøya kommune.

Områdene har blitt delt opp etter tilhørighet til de kommunale slamavskillerne. Tilstanden i de forskjellige avløpstraseene og slamavskillerne er videre beskrevet. Utfyllende befaringsnotater for alle påfølgende anlegg finnes i Vedlegg I.

3.1 Sistranda

Generelt

Sistranda ligger på østkysten av Frøya, og er kommunesentrum med rundt 840 fastboende. Det antas at det vil være størst befolkningsvekst i dette området de neste årene. Det er planlagt flere store utbygginger på Sistranda, blant annet en innendørs fotballbane (er under oppføring), nytt helsetun og en mulig stor utvidelse av Blått kompetansesenter.

Beskrivelse av resipientområdet

¹ Statistisk sentralbyrå

Sjøresipienten utenfor Sistranda er vurdert som meget sårbar lengst inn mot land, og gradvis mindre sårbar lengre ut. Det er to fiskeoppdrettsanlegg utenfor Sistranda. I sundet mellom Sistranda og Inntian er det stor vannutskiftning og varierende strømrretningen på grunn av store tidevannsforskjeller. En mer utdypende beskrivelse av resipientområdet finnes i vedlegg A.

Beskrivelse av avløpsområdet

Sistranda har i dag to kommunale utslippsledninger fra to slamavskillere, kalt Sistranda 1 og Sistranda 2. Sistranda 1 er plassert nedenfor kulturhuset på Sistranda. Denne ble satt i drift i 1991, og betjener hele sentrumsområdet inkl. kulturhuset. Slamavskilleren var opprinnelig dimensjonert for 700 pe, men er i dag svært overbelastet. Betongtanken har et totalt våtvolum på 100 m³, fordelt på tre kammer som tømmes rundt 2 ganger per år. Utløpet er ikke dykket, slik at risiko for slamføring ut i resipient er stor. Ved befaring ble det observert høy vannføring inn i slamavskilleren. Dette tyder på inntrenging av overvann oppstrøms slamavskilleren, noe som fører til en meget redusert renseeffekt.

Sistranda 2 er en slamavskiller fra 2015 som betjener området Sistranda Nord (Yttersian) samt Blått kompetansesenter. Den ble etablert for å avlaste Sistranda 1. Utførelsen er i GRP med tre kammer, og totalt våtvolum på 54 m³. Tankene tømmes 6 ganger per år. Ved befaring ble det observert tilfredsstillende slamfunksjon og dykket utløp.

Det er varierende tilstand på avløpsnettets på Sistranda. I avløpstraseen som går parallelt med sjøen fra sør til slamavskilleren Sistranda 1 er det registrert innsig av overvann og motfall på ledningen. Flere kummer med åpne stakeluger leder derfor til at store mengder fremmedvann går inn på avløpsnettets. I avløpstraseen som går fra nord til Sistranda 2 er det også registrert åpne kummer med innsig av overvann, blant annet fra en bekk som går parallelt med en avløpsledning. Traseen fra vestre del av Sistranda, inkludert kommunehuset, har bedre fallforhold. Deler av strekket er separert, men det er også her flere åpne avløpskummer med innsig av overvann.

Dagens miljøtilstand

På grunn av inntrenging av overvann og underdimensjonering i forhold til dagens behov er det redusert renseeffekt i slamavskilleren Sistranda 1. Det er derfor uakseptabelt mye slamflukt fra slamavskilleren.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 1. Arealbruk egnethet ved Sistranda

3.2 Beinskardet (og Rabben 1)

Generelt

Beinskardet ligger sør for Sistranda, og består hovedsakelig av boliger.

Beskrivelse av resipientområdet

Sjøresipienten er vurdert som meget sårbar ved land nedstrøms Beinskardet slamavskiller, og gradvis mindre sårbar utover havet.

Beskrivelse av avløpsområdet

Den kommunale slamavskilleren på Beinskardet er fra 2013, og betjener deler av det nye Beinskardet boligfelt. Tanken er utført i GRP, med dykket utløp og observert god funksjon. Slamavskilleren på Beinskardet er dimensjonert for 300 pe, som inkluderer noe reservekapasitet for eventuell tilknytning av eksisterende boliger utenfor feltet. Tanken er dimensjonert for 2 tømminger pr. år. Utløpsledningen går 160 m ut i sjøen på 20 m dybde.

Avløpsnettets på Beinskardet er ikke befart. I følge kommunen er nettet lagt samtidig med slamavskilleren, og er i god stand. Det antas at nye kummer er åpne rennekummer, slik som innløpskummen til slamavskilleren.

Slamavskilleren Rabben 1 er ikke befart, ettersom den skal legges ned i nærmeste fremtid. Slamavskilleren betjener boligområdet på Nordrabben, sør for Beinskardet. Den ble bygget i 1983, og oppgradert i 1999/2014. Når slamavskilleren legges ned, skal avløpet videreføres til Beinskardet. Når boligfeltet er fullt utbygd vil dette føre til en økning i slambelastningen som Beinskardet slamavskiller ikke er dimensjonert for.

Avløpsnettets på Rabben 1 er separert med overvannsnett til bekk, men kvaliteten på kummene er varierende. Det er noen åpne rennekummer, men oppstrøms disse er det felles overvanns- og avløpskummer av betong uten bunnseksjon. Åpne stakeluker og knuste overvannsrør indikerer en del inntrenging av fremmedvann på avløpsnettets. Dette vil bli videreført til Beinskardet når Rabben 1 legges ned.

Dagens miljøtilstand

Ut i fra observasjoner ser det ut som slamavskilleren Beinskardet fungerer godt. Siden utløpet går et stykke ut i sjøen og det er stor vannutskifting i området, kan det antas at det er god fordeling av utslippsvannet fra slamavskilleren.

Dagens situasjon i Rabben 1 er ikke kartlagt, ettersom avløpsnettets skal bli avskjært før det videreføres til Beinskardet.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Beinskardet	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 2. Arealbruk egnethet ved Beinskardet

3.3 Rabben 2

Generelt

Rabben ligger sør for Sistranda. Rabben 2 er en kommunal slamavskiller fra 1999 og betjener Rabben boligfelt.

Beskrivelse av resipientområdet

Det er stor vannutskiftning i sjøresipienten utenfor Rabben.

Beskrivelse av avløpsområdet

Slamavskilleren er dimensjonert for 500 pe. Det er oppgitt en tømmehyppighet på 1 gang pr år, men det er usikkert om dette blir gjennomført. Ved befaring ble det registrert stort slaminnhold i tanken, og det vil være behov for tømming i nær fremtid. Slamavskilleren er en kvadratisk betongtank bestående av 3 kammer med 10 tømmeluker. Flere av lukene er ikke sikret, noe som er meget alvorlig med tanke på sikkerhet. Dybden på tanken er 3 m og lukene er store, slik at dette utgjør en stor sikkerhetsrisiko.

Avløpsnett på Rabben2 er ikke befart, men det antas at ledningene ble lagt samtidig med slamavskilleren og at kvaliteten dermed er dårlig. Det er antageligvis åpne betongkummer uten bunnseksjon.

Dagens miljøtilstand

Slamavskilleren er i meget dårlig tilstand. Det er mye slam i utløpskammeret, som viser at renseeffekten i slamavskilleren er dårlig. Utløpet er ikke dykket, slik at råkloakk blir ført urensset til resipient.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Rabben 2	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet

Tabell 3. Arealbruk egnethet ved Rabben 2

3.4 Nordhamarvika

Generelt

Nordhamarvika er et næringsområde rundt 2 km sør for Sistranda. Det er en kommunal slamavskiller i området og en kommunal pumpestasjon.

Beskrivelse av resipientområdet

Det er stor vannutskiftning i sjøresipienten utenfor Nordhamarvika, og i resipientvurderingen er området vurdert som mindre sårbart.

Beskrivelse av avløpsområdet

Slamavskilleren er fra 2014, og er plassert ved Mesta-anleggsområdet. Den betjener hele Nordhamarvika industriområde, i tillegg til 3 boliger ovenfor industriområdet. I tilknytning til slamavskilleren er det anlagt en pumpestasjon, på industriområdet omtrent 100 meter unna. Pumpestasjonen betjener industriområdet, og pumper avløpsvannet opp til slamavskilleren. Anlegget er i god tilstand.

Avløpsnettet i Nordhamarvika er befart langs fylkesveg 714. Nettet er nytt og i god stand, med åpne rennekummer. Det antas lite inntrenging av overvann, men det er uvisst om boliger har feilkobling av takvann på avløpsnettet.

Dagens miljøtilstand

Ut ifra observasjoner av anlegget er det ikke grunnlag for å anta at resipienten er overbelastet. I utslippskammeret av slamavskilleren er vannet klart, noe som tyder på en tilfredsstillende rensing.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Nordhamarvika	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Nei	Lite egnet	-
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 4. Arealbruk egnethet ved Nordhamarvika

3.5 Hamarvik

Generelt

Hamarvik er et område som ligger rundt 3 km sør for Sistranda. Området inkluderer et industriområde, flere boligfelt og et sykehjem. Det er to kommunale slamavskillere i området og tre pumpestasjoner.

Beskrivelse av resipientområdet

Sjøresipienten utenfor Hamarvik har stor vannutskiftning. Inne i Hamarvika og Hamarvågen er derimot resipienten vurdert som meget sårbar. En mer utfyllende beskrivelse av resipientområdet finnes i Vedlegg B.

Beskrivelse av avløpsområdet

Slamavskilleren Hamarvik 1 er plassert ved industriområdet i Hamarvikbukta. Denne slamavskilleren betjener Hamarvikbakkan, industriområdet i Hamarvik, samt boligfeltet nord for Hamarvik. Slamavskilleren besto opprinnelig av en betongtank fra 1980, mens det i 1990 ble satt ned en plasttank nedstrøms betongtanken. Problemer med grunnvann i området førte til at det i 2014 ble satt ned en egen kum for oppsamling av overvann i området. I innløpskummen er det en jevn strøm av vann, noe som tyder på innlekking av overvann oppstrøms slamavskilleren. Det er mye slam i første kammer. Ved åpning av tømmelukene var det mye lukt fra slamavskilleren, og det ble observert flere døde rotter i kamrene.

Avløpsnettet til Hamarvik 1 er lagt i flere omganger og er dermed av varierende kvalitet. Det kan deles inn i 3 områder:

- 1) Vest: Pumpeledning fra Nabeita skole om vinteren, langs fylkesveg 716 og ned Hamarvik. Dette nettet har noen rennekummer, noen felleskummer med vann og avløp, og en del åpne betongkummer uten bunnseksjon hvor det står grunnvann. Det antas inntrenging selv om stakelukk er skrudd igjen, sannsynligvis fra private kummer.

- 2) Øst: Selvfallsledning fra Djupmyra og ned Samvirkevegen. Her er det lagt separatsystem med rennekummer nedstrøms, men det private nettet oppstrøms Samvirkevegen har en del eldre kummer i betong uten bunnseksjon. Det private avløpsnettet på Djupmyra holder ikke tilfredsstillende kvalitet selv om det ble lagt i 2015, og det er problematisk at dette føres til kommunalt nett.
- 3) Industriområdet: Ledningene mellom slamavskilleren og pumpekummen inne på industriområdet er lagt i nyere tid. Det er store kråkefotkummer og separatsystem, og det antas lite inntrenging her.

Slamavskilleren Hamarvik 2 er fra 1982 og betjener deler av Hamarvik, blant annet sykehjemmet. I tillegg til selvfallstrasé fra sykehjemmet, pumpes det avløp fra Hamarvold pumpestasjon 1 og 2 til slamavskilleren. Slamavskilleren består av en kvadratisk betongtank med 4 kammer. Flere av inspeksjonslukene i slamavskilleren ikke er låst. De tre første kamrene er fulle av slam. Det siste kammeret er noenlunde klart, men har ikke dykket utløp. Det ligger mye fremmedlegemer i tanken, som sanitetsbind, sjokoladepapir og plastposer. Dette gir stor fare for tetning i utløpet. Det er et meget stort behov for utbedring av denne slamavskilleren.

Avløpsnettet som ledes til Hamarvik 2 er delvis befart. Det kommunale nettet fra sykehjemmet har mange betongkummer uten bunnseksjon, men stor inntrenging av grunnvann. Det nylagte nettet langs Nordhammarveien har rennekummer, men dårlig merking og bruk av stigerør.

Nettet som ledes til pumpestasjonene Hamarvold 1 og 2 er separert og med rennekummer i god stand.

Det er også en privat slamavskiller tilknyttet industrimrådet i Hamarvikringen 64. Denne er ikke befart eller tatt hensyn til i hovedplanen.

Dagens miljøtilstand

Begge slamavskillerne i dette området har dårlig rensesgrad, slik at det er mye utslipp av lite rensset avløpsvann. Det er inntrenging av fremmedvann fra terreng, muligens feilkoblinger fra hus, på begge slamavskillerne.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Flatval	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 5. Arealbruk egnethet ved Hamarvik

3.6 Flatval/Nabeita

Generelt

Nabeita og Flatval ligger rundt 6 km sør fra Sistranda.

Beskrivelse av resipientområdet

Sjøresipienten utenfor Flatval er meget sårbar. Hamnavågen ved Flatval er grunn og har lite vannutskiftning.

Beskrivelse av avløpsområdet

Den kommunale slamavskilleren på Nabeita er plassert inne på barnehagens uteområde. Slamavskilleren er fra 2014 og betjener kun Nabeita skole og barnehage per dags dato, men er i tillegg dimensjonert for nytt byggefelt i øst. Slamavskilleren består av glassfiber, og har antagelig tre kammer. Tømmelukene på slamavskilleren er ikke mulig å fjerne, noe som gjør det vanskelig å få tømt slamavskilleren. Dette er antagelig gjort med tanke på sikkerheten til barn som leker i nærheten. Innløpskummen har et jevnt tilsig av klart vann, noe som kan antyde feilkobling i anlegget. Nødoverløp fra pumpekummen kan ikke ledes til terreng, og går derfor til en lukket tank på rundt 4 m³. Nødoverløpet har ikke vært brukt i særlig grad siden pumpekummens oppstartsperiode. Det går to pumpeledninger ut fra pumpekummen, hvor den mest brukte ligger lavere i terrenget. Den ligger grunt og går vestover gjennom et myrområde som fryser på vinteren. Når røret fryser ledes vannet naturlig til den andre pumpeledningen som går østover ned til Hamarvik 1.

På Flatval er det ikke kommunal slamavskiller, kun en kommunal oppsamlingsledning med utslipp ut i Øysanden. Abonentene i området har private slamavskillere. Kvaliteten på rensing er dermed preget av tillit til abonnentenes vedlikehold av sine slamavskillere. På Flatval er det mye spredt utslipp. Det er antagelig utslipp av lite rensset avløpsvann i sjøen rundt Flatval.

Avløpskummene på Flatval er hovedsakelig gamle betongkummer uten bunnseksjon. Det er mye inntrenging av overvann i nettet, og kummene fungerer som drenering av mark.

Dagens miljøtilstand

Slamavskilleren på Nabeita er i god tilstand, men personalet ved barnehagen nevner noe kloakklukt fra slamavskilleren. I utslippsledningen på Flatval antas det at det er mye utslipp av lite rensset avløpsvann. I resipientundersøkelsen (Vedlegg G) for Flatval er bukta ved Øysand og Hamnavågen «meget sårbare», og et strekk på 300 meter ut til Flatøyskjæret «sårbar». Indre del av Flatvalsundet og utenfor Flatøyskjæret er «mindre sårbare».

Det er registrert både kamskjellforekomster og skjellsandforekomster på Flatval. I følge resipientrapporten er det også et oppdrettsanlegg på Måøydraga sør for Flatval. Dette skal være plassert utenfor «mindre sårbart» område.

Det er registrert nedslamming i strandsonen på Flatval, omfanget av dette er ikke kjent.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Flatval	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 6. Arealbruk egnethet ved Flatval

3.7 Nordskaget

Generelt

Nordskaget ligger på vestsiden av hovedøya. Dette området er preget av industri tilknyttet fiskeoppdrett.

Beskrivelse av resipientområdet

Utenfor Nordskaget er det en terskelfjord. Utslippsledningen fra Nordskaget går 2,6 km ut i sjøen på yttersiden av fjorden. Vannstrømningen i dette området fører vannet innover terskelfjorder nordøstover i Frøya, slik at slam og næringsstoffer akkumuleres der.

Beskrivelse av avløpsområdet

På Nordskaget er det to kommunale slamavskillere. I tillegg er det en kommunal pumpekum som pumper utslippet fra slamavskillerne ut i sjøen. Slamavskilleren som betjener Nordskag boligfelt og skole/barnehage er fra 1990. Slamavskilleren var opprinnelig dimensjonert for 80 pe, men siden den gang har det vært en økning i belastningen. Slamavskilleren er en kvadratisk betongtank som består antagelig av tre kammer. Selve slamavskilleren har fem tømmeluker. Det er ikke et dykket utløp fra slamavskilleren og ved befaring var det mye slam i utløpskammeret. Dette føres ut av slamavskilleren, som betyr at renseeffekten er dårlig.

Avløpsnettet oppstrøms slamavskilleren er varierende. Flere kummer har både vann og avløp, mens andre er separert. Her er avløpskummene hovedsakelig i betong med bunnseksjon, men med varierende pakningstetthet. Det er rettløp med gjenskrudde stakeluger, som kan være problematisk å vedlikeholde om nettet går tett.

Slamavskilleren på industriområdet er fra rundt 2010, og betjener i hovedsak industriområdet. Slamavskilleren består av tre kammer. I denne slamavskilleren er det utfordringer knyttet til høy vannføring. Det ble observert hyppig påslipp av klart prosessvann, og driftsdata fra pumpekummen nedstrøms avskilleren viser hyppig aktivitet. Den store vannføringen inn i slamavskilleren gir dårlig renseeffekt ved at slam

blir dyttet inn i kammer 2 og 3, mot utløpet. Den gradvise renseeffekten slamavskilleren er basert på, blir dermed forringet.

Avløpsnettet oppstrøms industri-slamavskilleren er ikke kartlagt i stor grad. Påslippet fra industriområdet er ifølge driftsgruppen uavhengig av ukedag og arbeidstid, men det vites ikke hva det skyldes. Nettet er relativt nybygd og har rennekummer, så inntrenging av grunnvann er usannsynlig.

Dagens miljøtilstand

Det er slamflukt fra begge slamavskillerne slik at det føres slam ut på dypt vann utenfor terskelfjorden via pumpeledningen. Avløpsvannet har muligens inntrenging av fremmedvann.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Nordskaget				
Bading	Begrenset	Nei	Lite egnet	-
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 7. Arealbruk egnethet ved Nordskaget

3.8 Dyrøya

Generelt

Dyrøya ligger nord for hovedøya. På Sørøya er det en kommunal slamavskiller. I tillegg er det en kommunal utslippsledning øst for fergeterminale på Nordøya. I resten av området er det spredt privat avløp.

Beskrivelse av resipientområdet

Sjøresipient utenfor Dyrøya er karakterisert som meget sårbar. Det er store kamskjellforekomster og skjellsand utenfor Dyrøya.

Beskrivelse av avløpsområdet

Slamavskilleren på Sørøya er fra 1991 og betjener Dyrøya boligfelt. Slamavskilleren består av en kvadratisk betongtank med tre kammer. Slamavskilleren har kun en tømmeluke i første kammer, som fører til vanskelig tømming av de andre kammerne. Det er ikke dykket utløp i slamavskilleren, som tilsier at slam i siste kammer blir ført videre ut av slamavskilleren. Under befaringen var det relativt lite slam i utløpskammeret, som tyder på at den gradvise renseeffekten fungerer brukbart.

Den kommunale utslippsledningen på Norddyrøya ble etablert i 2015 for å samle opp utslippsvann fra eiendommer med private slamavskillere som til da hadde sitt utslipp i fjæra.

Dagens miljøtilstand

Det er antagelig en del slamflukt fra den kommunale slamavskilleren.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Dyrøya	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	-
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Liten egnet	Egnet

Tabell 8. Arealbruk egnethet ved Dyrøya

3.9 Nettet

Generelt

Nettet ligger på østkysten av hovedøya, rundt 5,5 km nord for Sistranda. Det er en kommunal slamavskiller på Nettet, mens de områder som ikke har selvfall hit har spredt utslipp.

Beskrivelse av resipientområdet

Sjøresipienten utenfor Nettet er karakterisert som sårbar. Ut i fra resipientundersøkelsen er det registrert skjellsandforekomster.

Beskrivelse av avløpsområdet

Slamavskilleren på Nettet er fra 1986 og betjener boligfeltet på Nettet. Den består av tre runde betongkamre med to tømmeluker i hvert kammer. Tilstanden på denne slamavskilleren er meget dårlig. I utløpskammeret er det mye slam og utløpet er ikke dykket. Under befaringen ble det observert høy føring av klart vann inn i slamavskilleren. Dette antas å komme fra inntrenging av fremmedvann oppstrøms i avløpsnettet. I avløpsstraseen oppstrøms slamavskilleren er det både åpne avløpskummer langs vekk og i myr, i tillegg til flere felleskummer for vann og avløp.

Dagens miljøtilstand

Slik tilstanden er i dag er det omtrent ingen renseeffekt i slamavskilleren, slik at råkloakk går rett ut i sjøen.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Neset				
Bading	Begrenset	Nei	Lite egnet	-
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 9. Arealbruk egnethet ved Neset

3.10 Dyrvik

Generelt

Dyrvik ligger rundt 4 km nord for Sistranda. I området er det en kommunal slamavskiller som betjener boligfeltet på Dyrvik. I resten av området er det private slamavskillere og spredt avløp.

Beskrivelse av resipientområdet

Området utenfor Dyrvik er karakterisert som sårbar. Det er registrert skjellsandforekomster i deler av området utenfor Dyrvik.

Beskrivelse av avløpsområdet

Slamavskilleren på Dyrvik er en trekamret glassfibertank. Denne betjener boligfeltet på Dyrvik. Tanken er av nyere dato og tilstanden er god, men funksjonen er dårlig. Det ble registrert mye lukt og mye slam i utløpskammeret i slamavskilleren. Dette kan skyldes uforholdsmessig høy vannføring inn i tanken som følge av inntrenging, og muligens for stor helning på selve tanken. Den gradvise rensseffekten blir forringet, og slammet mikses gjennom alle kamrene. Det er vanskelig å få av lokkene på slamavskilleren. Det er uvisst hvor langt ut utslippsledningen går.

Dagens miljøtilstand

Det er antageligvis en del slamflukt fra slamavskilleren.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Dyrvik				
Bading	Begrenset	Nei	Lite egnet	-
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Delvis egnet	Egnet

Tabell 10. Arealbruk egnethet ved Dyrvik

3.11 Mausundvær

Generelt

Mausundvær er en øygruppe nord for høvedøya. Det er ca 190 fastboende, hovedsakelig fordelt på Måsøya og Gårdsøya. Det er et stort antall fritidsboliger på Mausundvær, slik at det er en betydelig befolkningsvekst i sommerhalvåret.

Beskrivelse av resipientområdet

I sundet mellom Måsøya og Gårdsøya er sjøen vurdert som meget sårbar. Nord for Måsøya er sjøresipienten sårbar. Det er registrert store kamskjellforekomster utenfor Mausund. Det er også fiskemerder plassert rundt øygruppen.

Beskrivelse av avløpsområdet

Det er en kommunal slamavskiller fra 80-tallet ved skolen. Det ble også etablert en kommunal slamavskiller på Måsøya våren 2016. I tillegg er det flere kommunale utslippsledninger, og en kommunal pumpekum tilknyttet disse. Ellers er det spredt avløp. Det er lite rensing av avløpet på Mausund.

Dagens miljøtilstand

Fra både de kommunale utslippsledningene og det spredte private utslippet blir det ført råkloakk ut i sjøresipienten.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser Mausundvær	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet

Tabell 11. Arealbruk egnethet ved Mausundvær

3.12 Sula

Generelt

Sula er en øygruppe nordvest i Frøya kommune. Her er det ca. 70 fastboende, hovedsakelig på øya Store Sula. Det er mange fritidsboliger på Sula, slik at det er en betydelig befolkningsvekst deler av året.

Beskrivelse av resipientområdet

Sjøresipienten rundt Sula er meget sårbar. Det har blitt registeret store kamskjellforekomster utenfor Sula.

Beskrivelse av avløpsområdet

Det er ingen kommunal slamavskiller på Sula, kun to kommunale utslippsledninger. Utslippsledningene er synlige i fjæra. Under befaringen var det sterk svovellukt fra det ene utslippspunktet. Resten av utslippene på Sula er privat spredt avløp.

Dagens miljøtilstand

Det antas at det er liten rensning av avløpet på Sula, slik at råkloakk går direkte ut i sjøen.

Arealbruk egnethet

Brukerinteresser	Arealbruk		Egnethet av sjøvann	
	Dagens bruk	Ønsket bruk	Dagens bruk	Ønsket bruk
Bading	Begrenset	Ja	Lite egnet	Egnet
Rekreasjon	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Fiske	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet
Akvakultur	Ja	Ja	Lite egnet	Egnet

Tabell 12. Arealbruk egnethet ved Sula

4 Mål

I kommuneplanens samfunnsdel er det beskrevet under kapittelet om natur, miljø og klima at Frøya kommune skal ha:

- Et rent naturmiljø som grunnlag for en god folkehelse, stort naturmangfold og trygg matproduksjon.
- Et rent hav som grunnlag for trygg matproduksjon.
- En kjemisk og biologisk god tilstand på alt vann innen 2021, ved å utarbeide kloakkrammeplan, og kartlegge spredt avløp.

Hovedformålet med planarbeidet er å foreslå tiltak for avløpssektoren som tilfredsstiller kravene som er satt til avløpsanlegg i dag.

Frøya kommune vil følge opp hovedmålet i EUs rammedirektiv og vannforskriften, sikre god miljøtilstand og om nødvendig forbedre tilstanden i kystvann, ferskvann og grunnvann.

4.1 Miljømål

- Alle avløpsanlegg i kommunen (kommunale og private) skal tilfredsstille forurensingsforskriftens krav til utslipp, nevnt i 2.4.1.
- Fjæresonen i kommunen skal være hygienisk tilfredsstillende for næringsliv, friluftsliv og rekreasjon.
- Alle vassdrag skal ha en vannkvalitet egnet til bading, rekreasjon og sportsfiske.
- Spredt avløp skal kartlegges, og eventuelle kommunale og private utslipp av sanitært avløpsvann til ferskvann skal fjernes.

4.2 Spesifikke mål

4.2.1 Kommunale renseanlegg og utslippledninger

- Frøya kommune skal drifte kommunale renseanlegg og slamavskillere i samsvar med godkjente utslippstillatelser.
- Vurderinger av utslipp skal forankres i miljømål, brukerinteresser og resipientvurderinger.

4.2.2 Ledningsanlegg

- Det kommunale avløpsnett skal ha nok kapasitet og være driftssikkert.
- Ved sanering/etablering av nye avløpsledninger skal det etableres separat system for spillvann og overvann.
- Avløpsnett skal ha minst mulig lekkasjer og feilkoblinger.
- Ved legging av nytt ledningsnett skal også eksisterende bebyggelse inkluderes, og som hovedregel få pålegg om tilknytning jf. Plan- og bygningsloven, § 27-2, *tilknytning til infrastruktur*.

4.2.3 Pumpestasjoner og overløp

- Pumpestasjonene skal ha en standard og utforming som gir funksjonell og sikker drift, og som sikrer helse, miljø og trygghet for driftspersonellet.
- Kommunen skal ha oversikt over alle overløp på avløpsnettet, samt ha et system for å registrere og beregne driftstid for utslipp fra overløp.

4.2.4 Håndtering av overløp

- Nye utbyggingsområder skal ikke gi økt problem med flom og utvasking i nedstrøms vassdrag, grøfte- eller kanalsystem.

4.2.5 Påslipp fra verksteder og industri

- Kommunen skal ha oversikt over alle olje- og fettutskillere, og utarbeide rutiner for saksbehandling og tilsyn.
- Kommunen skal ha oversikt over alle industripåslipp, og ved behov utarbeide påslippskrav.

4.2.6 Kostnader

- De kommunale avløpsanleggene skal forvaltes kostnadseffektivt, og kostnadene ved avløpshandtering skal kunne dokumenteres med nøkkeltall.
- Kostnadene vedr. investering, forvaltning, drift og vedlikehold av kommunale avløpsanlegg skal dekkes av kommunale avløpsgebyr, og skal være selvfinansiert. Eksisterende regelverk for VA-gebyrer skal benyttes for selvkostberegninger. Gjeldende retningslinjer, H-2140 (utgitt av kommunal- og regiondepartementet (KRD)) legges til grunn for beregning av selvkost. I gebyrgrunnlaget inngår kapitalkostnader knyttet til nye investeringer og kostnader til administrativ forvaltning, drift og vedlikehold.
- Avløpsgebyrene skal holdes på et akseptabelt nivå. Investeringskostnader for nye anlegg må derfor kunne dekkes helt eller delvis gjennom refusjonsordninger og anleggsbidrag fra både private abonnenter og næringsabonnenter. Dette må vedtas politisk. Alle beregninger i denne planen baserer seg imidlertid på 100% kommunal finansiering.

4.2.7 Drift

- Det skal foreligge faste rutiner for årsrapportering.
- Kommunens driftspersonell skal ha tilfredsstillende kunnskap og kvalifikasjoner. Nødvendig opplæring og kompetanseheving skal prioriteres.
- Kommunen skal ha en oppdatert database over det kommunale ledningsnettet og øvrige kommunale avløpsanlegg, og et oppdatert driftskontrollsystem for avløpsanleggene i kommunen.

- Ledningsanlegg og tilhørende utstyr skal ha et vedlikehold gjennom året som sikrer trygghet og effektive driftsforhold.
- Det skal være et utskiftingstempo for ledningsanlegg og tilhørende utstyr som sikrer en god nok teknisk standard og dimensjonering på avløpsnettet.

4.2.8 Forhold til kundene

- Kundene (abonnentene) skal være tilfreds med avløpshåndtering og service i organisasjonen.
- Kundene skal få fullverdige avløpstjenester og service. Informasjon om avløpsvirksomheten skal treffe publikums behov.

5 Strategi og tiltak

5.1 Strategi

5.1.1 Fornyelse av avløpsnett

Det er mye inntrenging av fremmedvann i kommunale avløpsledninger og slamavskillere. Dette skyldes feilkoblinger, dårlige skjøter og rør, samt åpne kummer i høy grunnvannstand. Inntrenging fører til redusert renseeffekt i slamavskillere og unødvendig pumpedrift. Ved å separere spillvann og overvann vil pumpekostnadene og slitasje på pumpe reduseres, samt renseprosessen forbedres. Gamle betongkummer med knuste inspeksjonsluker bør erstattes med rennekummer. Registrering og utbedring av feilkoblinger fra boliger bør igangsettes.

5.1.2 Forurensing fra avløpsnett og slamavskillere

Det er mange av de eksisterende slamavskillerne som i dag har for dårlig renseeffekt. Som beskrevet i kapittel 3 er det flere steder der råkloakk går rett ut i sjøen. Slamavskillere i kommunen må dokumentere at de minst oppfyller kravene i forurensingsforskriftens §12-9 nevnt i 2.4.1.

Som beskrevet er Frøya kategorisert som mindre følsomt. Kommunen kan ifølge §12-6 selv sette strengere lokal forskrift begrunnet med resipientenes tilstand. Det må da utarbeides krav ut i fra brukerinteresser, eutrofiering m.m. Dette er spesielt relevant for Sistranda, hvor et eventuelt nytt renseanlegg må oppfylle strenge krav. Vedlagt resipientanalyse kan inngå som en del av grunnlaget for å heve krav til utslipp.

5.1.3 Spredt bebyggelse

Det er viktig å få ryddet opp i det spredte utslippet i kommunen. Kunnskap om eksisterende utslippspunkter bør dokumenteres og samles for fremtidig arbeid med forbedring av avløpsnettet. Kommunen kan også pålegge beboere å etablere minirensesanlegg der det ikke er hensiktsmessig å koble seg til det kommunale nettet.

5.1.4 Regulering og kontroll

Frøya kommune er i gang med et samarbeid mellom flere mindre kystkommuner om en felles VA-norm. Dette er et godt virkemiddel for å oppnå tilfredsstillende kvalitet og kontroll på avløpsnettet i kommunen. Det vil gjøre det lettere for kommunen å sette krav og konkrete retningslinjer til entreprenører og andre aktører ved prosjektering, utførelse og overtagelse av ledningsanlegg.

5.1.5 Ledningskartverk. Digitalisering

Kommunen har innført Gemini VA for dokumentasjon av VA-nett. Digitalisering av eksisterende anlegg og krav til «som bygget»-dokumentasjon hos entreprenører er viktig for å ha et godt oversiktsbilde over nettet. Det er naturlig i oppstartfasen å ha en

gjennomgang av alle rutiner ved etablering av ledningskartverket, både dokumentasjon på ledninger, driftshendelser og registreringer av kummer. Kommunens ansatte bør kurses i bruk av programvaren.

5.2 Tiltak

Generell problemstilling

Formålet med hovedplan for avløp er å sørge for at sjøområder og ferskvannsføremøster i Frøya kommune som berøres av avløp får og opprettholder god økologisk miljøtilstand.

Planen beskriver de oppgavene kommunen vil arbeide med i planperioden for å nå dette målet. Hovedoppgavene er å legge til rette for at det blir bygd ut bærekraftige og gode løsninger for oppsamling, rensing og utslipp av avløpsvann og ikke minst tilfredsstillende renseskrav i gjeldende forurensningsforskrift.

Resipientundersøkelse

I forbindelse av utarbeidelse av hovedplan avløp for Frøya kommune er det utført en sårbarhetsvurdering av utvalgte resipientområder på Frøya, se Vedlegg G. I sårbarhetsanalysene er miljøkarakteristika som dyp, terskler, tidevann, strømforhold og eksponering tatt med i vurderingene. Resipientene er delt inn i tre kategorier, meget sårbar, sårbar og mindre sårbar. Tiltakene som er presentert i dette kapittelet er blant annet basert på resipientundersøkelsen, spesielt når det gjelder plassering av nye utslippsledninger.

Saneringsplan

Det gjøres i dag en del arbeid med gjennomføring av saneringstiltak (utskifting av gammelt ledningsanlegg) i ulike områder på Frøya, men det foreligger ingen saneringsplaner for noen av områdene enda. Det er viktig at dette blir utført i etterkant av hovedplan avløp. I saneringsplanen vil det prioriteres en del tiltak som er integrert i hovedplan vann og avløp.

Blant annet er det allerede kjent at det er problemer med innlekking av fremmedvann i avløpsanlegget på Sistranda, Flatval, Hamarvik og Nordskaget, og behovet for sanering av ledningsnett er stedvis påtrengende.

Private avløpsanlegg

Som for kommunale utslipp er det Forurensningsloven og forurensningsforskriften som gjelder for utslipp fra private anlegg. Hvilken del av forurensningsforskriften utslippet skal reguleres etter avhenger av utslippets størrelse og resipienten som mottar utslippet. Dersom utslippet er under 50 pe er kommunen alltid forurensningsmyndighet.

Tilknytning til offentlig avløpsnett reguleres av Plan- og bygningsloven og de retningslinjer kommunen har vedtatt. Kommunen kan pålegge tilknytning til offentlig avløpsnett for hus som ligger i rimelig avstand.

Valg av aktuell avløpsløsning for enkelthus er avhengig av resipient og grunnforhold.

- Ved utslipp til sjøresipient kan det normalt tillates 3-kamret slamavskiller før utslipp til sjø lokalisert minst 2 m under laveste vannstand.
- Ved utslipp til innlandsvassdrag kreves det normalt 3-kamret slamavskiller med enten påfølgende infiltrasjon i stedegne løsmasser eller til elv med helårsavrenning.

Det foreslås at alle private renseanlegg registreres, med eventuelt påfølgende pålegg om utbedring dersom forskriftens krav ikke overholdes. Dersom private abonnenter kobler seg på kommunal ledning, skal kommunen tilrettelegge påkoblingen i kum, mens abonnenten påkoster fremføring til kum.

5.2.1 Sistranda

Det foreligger to alternative avløpsløsninger for Sistrandaområdet, utredet i Vedlegg A.

Alternativ 1: Nytt renseanlegg

Løsningen innebærer et avskjærende system med pumpestasjoner og nytt renseanlegg, inklusive utslippsledning, lokalisert på eksempelvis Starrberget. Eksisterende avløpsnett på Sistranda saneres og separeres. Avskjærende ledning og plassering av silanlegget på Starrberget er gitt i tegning H203a - H205a i Vedlegg H.

Alternativ 2: Oppgradering av slamavskillere

Løsningen innebærer at eksisterende system med slamavskillere beholdes. Eksisterende avløpsnett på Sistranda saneres og separeres.

Ved alternativ 2 foreslås det å utskifte slamavskilleren Sistranda 1 og Rabben 2. Det er stor belastning på Beinskardet etter at avløpet fra Rabben 1 ble ført hit.

Reservekapasiteten er antagelig liten. Det må utredes om tiltak er nødvendig. Tiltakene i alt. 2 er vist i tegning H203b - H205b i Vedlegg H.

I forbindelse med kost-/nyttevurdering for avløpsløsning for Sistranda er det også sett på et alternativ 3. Dette alternativet går ut på å etablere en sentral stor slamavskiller med separat slamlager ved Starrberget. Sanering og avskjærende system med overføring til renseanlegget inngår i dette alternativet på lik linje med alternativ 1.

Konklusjon, forslag til avløpsløsning.

Det anbefales nytt renseanlegg, se Vedlegg A.

5.2.2 Hamarvik

Det foreligger to alternativer for avløpshåndtering på Hamarvik, se Vedlegg B.

Alternativ 1: Nytt renseanlegg

Løsningen innebærer å samle avløpet fra Hamarvik 1 og 2 i et silanlegg plassert ved Hamarvik 1. Det legges en avskjærende ledning med pumpestasjoner, og eksisterende avløpsnett saneres og separeres. Utslippsledning i Kjevika utskiftes med en 300 m lang utslippsledning.

Om det blir aktuelt med renseanlegg i Hamarvik vil det kunne etableres en pumpestasjon der eks. slamavskiller Hamarvik 2 (som betjener sykehjemmet) i dag ligger. Forutsetter at eks. pumpeledning og pumpestasjoner kan benyttes. Det forutsetter at to av pumpestasjonene må vendes slik at avløpet pumpes motsatt retning. Det vil være nødvendig å etablere en ny pumpeledningstrase fra Hammarvågen og opp til eks. selvfallsledning.

Avskjærende ledning og plassering av silanlegg er gitt i tegning H206a og H207a i Vedlegg H.

Alternativ 2: Oppgradering av slamavskillere

Løsningen innebærer at eksisterende system med slamavskillere beholdes. Eksisterende avløpsnett på Hamarvik saneres og separeres. Tegning H206b og H207b viser tiltakene som er inkludert i alt. 2.

5.2.3 Nesset

Det foreslås å etablere avskjærende spillvannsledninger som tar inn avløpet fra spredt bebyggelse som overføres til slamavskiller. For å få med flest abonnenter vil det være nødvendig å etablere pumpekummer/pumpestasjoner for å få med avløpet. På Nesset er det avsatt utbyggingsområder i kommuneplanen. Det vil være nødvendig å skifte ut slamavskilleren, og etablere separatsystem ved å sanere den eksisterende spillvannsledningen. Forslag til tiltak er gitt i tegning H201.

5.2.4 Nordskaget

Det er ønske om å knytte flest mulig abonnenter inn på det kommunale anlegget. Det er foreslått å etablere en avskjærende spillvannsledning langs ankomstvegen til industriområdet slik at flest mulig abonnenter blir ført ned til eks. slamavskiller på selvfall. Slamavskilleren ved industriområdet er i god stand, men det er behov for utbedring av feilkobling oppstrøms.

Det er foreslått utskiftning av eks. slamavskillere. I reguleringsplan for Hålahaugan/Kverva boligområde er det vedtatt 17 boligtomter. Dette området kan føres med selvfall ned til ny slamavskiller på Nordskaget. Forslag til tiltak er vist i tegning H211.

5.2.5 Dyrvik

Det er en kommunal slamavskiller i området som betjener nytt boligfelt på Dyrvik. Det er ønske om å etablere en ny kommunal slamavskiller for å få flest abonnenter inn på et kommunalt anlegg. Forslag til plassering av ny slamavskiller og avskjærende ledningstrase er vist i H202.

Det er avsatt byggeareal for boliger som kan fortettes i kommuneplanen. Det vil være nødvendig å etablere pumpekummer/pumpestasjoner for å få ført avløpet til ny slamavskiller.

5.2.6 Dyrøya

På Dyrøya er det en kommunal slamavskiller som betjener Dyrøya boligfelt. Det er planer om utbygging i vest. Dette vil føre til økt belastning på eks. slamavskilleren. Det er i tillegg foreslått å knytte flere abonnenter til denne slamavskilleren. Forslag til tiltak er vist i tegning H210.

Det er foreslått avskjærende ledningstrase for å få med flest mulig inn på det kommunale nettet. Det er foreslått å etablere en ny slamavskiller øst for fergetermin, samt ny kommunal utslippsledning. Behovet for denne vil komme an på tilstanden til de private slamavskillerne. For å få med flest mulig abonnenter inn på det kommunale nettet vil det være nødvendig å etablere flere pumpekummer/pumpestasjoner.

5.2.7 Flatval

Tiltak for Flatval er vist i tegning H209. Det er et ønske om å rydde opp i det spredte utslippet på Flatval siden dette området er særlig følsomt for utslipp pga liten dybde i fjorden. I dette området vil resipientundersøkelsen spille en stor rolle for fremtidige tiltak.

Det foreslås å etablere ny slamavskiller sør på Øya. Eksisterende avløps- og utslippsledning saneres og det etableres ny pumpestasjon på Øysand, som fører alt avløp til ny slamavskiller.

Det foreslås å pumpe avløpet fra Flatval vest for Hamnavågen bort til ny slamavskiller.

På Øya er det planlagt boligutbygging. Deler av avløpet her kan gå med selvføll ned til foreslått slamavskiller, resten må pumpes.

5.2.8 Sula

Forslag til tiltak på Sula er vist i tegning H213. Det er foreslått å etablere et minirensesanlegg på Sula for å rydde opp i det spredte utslippet. Minirensesanlegg er valgt på grunn av meget sårbar sjøresipient.

5.2.9 Mausund

Tiltakene på Mausund kommer an på hva den nye slamavskilleren er dimensjonert for. Kan være aktuelt å føre flere inn på denne. Det er foreslått å etablere en slamavskiller

ved kommunalt utslipp øst for Mausund skole. Dette er vist i tegning H212. Det er behov for ny utslippsledning da det eksisterende utløpet går rett ut i fjæra.

5.3 Forvaltning, drift og vedlikehold

Norske kommuner forvalter et vann- og avløpssystem med en gjenanskaffelsesverdi på ca. 1053 milliarder kroner basert på tall fra Norsk vann i rapport B17/2013. Frøya kommune har siden år 2000 investert om lag 15 millioner kroner til avløpssektoren som utgjør ca. 75 % av den totale verdien for anleggene. Verdien er beregnet utfra investeringskostnader som er gjort på alle de kommunale avløpsanleggene, og omfatter slamavskillere, overføringsanlegg, pumpestasjoner og utslippsanlegg. Disse gjenanskaffelsesverdiene krever en bærekraftig forvaltning. En bærekraftig forvaltning må være både økologisk, økonomisk og sosialt bærekraftig (Norvar, 2006). Selv beskjedne effektiviseringer med hensyn til planlegging, drift og vedlikehold av avløpssektoren kan føre til relativt store økonomiske besparelser.

Utsiktet svikt på avløpssektoren, forurensningssituasjoner, strømsstans o.l. er mange ganger resultatet av mangelfull informasjon. Dette leder igjen til misfornøyde kunder, og gir kommunen dårlig rykte som ledningsforvalter og som leverandør av vann- og avløpstjenester.

Optimalisering av driften ut fra et økonomisk perspektiv vil være en viktig oppgave for Frøya kommune i de nærmeste årene. En fortsatt systematisk registrering av anleggsdata og driftsdata vil være en viktig del av internkontrollrutinene, og vil være grunnlag for driftsplaner, og planer for sanering/fornyelse – og rehabiliteringsarbeid med fokus på reduksjon av driftsutgiftene.

Det er derfor naturlig å se på de ulike leddene som gjelder forvaltning, drift og vedlikehold av de kommunale avløpsanleggene i Frøya kommune.

5.3.1 Driftsavdeling avløp

Driftsavdelingen for de kommunale avløpsanleggene har ansvaret for den daglige driften av pumpestasjoner, slamavskillere og ledningsnettene inkludert driftsovervåking av anleggene.

Avdelingen består av følgende kompetanse:

Nr.	Utdannelse	Status	Kurs	Spesialkompetanse	Arbeidsoppgaver
1	Ingeniør	Avdelingsleder Drift			Sektorleder
2	Ingeniør	VA-ingeniør			Hovedansvar for drift og vedlikehold VA, prosjektering, prosjektledelse,

					byggesaksbehandli ng
3	Mekaniker	Formann	Div.	Rørleggerkompetanse	Leder av driftsavdelingen
4	Maskinfører	Drifts- operatør	Div.	Rørleggerkompetanse	Daglig drift/vedlikehold avløpsanlegg

Tabell 13. Oversikt over dagens kompetanse i driftsavdelingen

5.3.2 Kommunal eller privat utførelse

For å forsvare drift og vedlikehold som kommunal oppgave, må kommunen over tid tilby både et attraktivt fagmiljø og gode arbeidsbetingelser, og i tillegg må tjenesten være økonomisk bærekraftig for kommunen.

Det legges følgende strategi til grunn for kommunal eller privat utførelse av tjenester i Frøya kommune:

- Beholde nøkkelpersonell innenfor generell VA-drift, både på administrativt og operativt nivå, gjennom konkurransedyktige arbeidsbetingelser.
- Fortsatt tilby personell attraktive arbeids- og prosjektoppgaver som øker kompetansen og bidrar til å øke den totale sikkerheten og beredskapen for avløpssektoren i Frøya kommune.
- Fortsatt kjøp av tjenester for gravearbeider ved lekkasjeutbedringer / kloakkstopp etc.
- Fortsatt kjøp av operative tjenester innenfor ulike kompetanseområder som elektro, automasjon og prosessteknikk m.m.
- Begrenset kjøp av administrativ spisskompetanse innenfor utvikling av støttesystemer og tilpasning av renseprosesser
- Fortsatt kjøp av konsulenttjenester for ulike planarbeider vedr. saneringsarbeider, oppgradering av avløpsanlegg og lignende.
- Begrenset kjøp av konsulenttjenester til prosjekteringsoppgaver innenfor drift og vedlikehold
- Samarbeid med andre kommuner om utvikling av felles løsninger, både gjennom Norsk Kommunalteknisk forening, Norsk Vann, og andre samarbeidspartnere.

Kommunen skal ha som mål å opprettholde kompetanse, kapasitet og effektivitet til å utføre det grunnleggende drift og vedlikehold av kommunens avløpsanlegg.

5.3.3 Tiltak som gjelder bemanning og kompetanse

Frøya kommunes tekniske etat har hatt en strategi om at egne mannskaper skal dekke de fleste kompetanseområder som kreves innenfor drift i avløpssektoren.

På grunn av manglende kapasitet er det i dag kun én av VA-avdelingens 4 driftsoperatører som har ansvar for drift og vedlikehold av kommunale avløp. For å gjennomføre en forsvarlig drift av anleggene er dette ikke akseptabelt. Det forventes også

en betydelig økning i utbygging av silanlegg/renseanlegg og avløpsspumpestasjoner i kommunal regi. Det vil derfor være behov for å utvide avdelingen med minimum en driftsoperatør i tillegg til dagens operatør.

Det er rørleggerkompetanse ved avdelingen i dag. Denne kompetansen som er bygget opp har resultert i at man har vaktordning med eget kompetent personell (i vaktordningen inngår også de øvrige driftsoperatørene som har sine hovedoppgaver innenfor vannsektoren) samtidig som man får utført utbedringer ved driftsavbrudd.

Denne kompetansen ønsker man å beholde ved driftsavdelingen. Følgende forslag til driftstiltak er satt opp i den neste planperioden:

Tiltak nr.	Kursing og oppbygging av kompetanseområder	Kostnad ekskl. mva.
1	Generelle kunnskaper om avløpsrensing	Kr. 50.000,-
2	ADK - kurs	Kr. 35.000,-
3	Arbeidsvarslingskurs	Kr. 30.000,-
	Sum kursing	Kr. 115.000,-

Tabell 14. Driftstiltak med kostnadsoverslag

6 Handlingsplan

I handlingsplanen legges det opp til en betydelig økning i investeringer knyttet til avløpsanlegget i kommunen. Omfanget av de foreslåtte tiltakene anses å være nødvendig for å oppfylle pålagte lover og forskrifter, og for å sikre en bærekraftig forvaltning av avløpsanlegget i kommunen.

Det eksisterende avløpsanlegget i kommune har høy alder og er generelt i dårlig tilstand. Det er et etterslep på fornying og vedlikehold av avløpsnett i kommunen. Det er viktig å ha en jevnt utskiftning og på et tilstrekkelig nivå.

Omfattende sanering ansees som nødvendig både for å sikre kapasiteten til avløpsnett, opprettholde ønsket effekt av rensingen av avløpet og redusere driftskostnader.

Tiltakene, basert på hvert av stedene beskrevet i kap. 5.2, er videre prioritert etter hvilke områder som er mest kritisk i forhold til sårbarhet til resipient og behov for utbedringer. Utførelsesperioden til hvert av tiltakene er vist i handlingsplanen, gitt i Vedlegg C.

6.1 Investerings tiltak

Det er tatt utgangspunkt i sanering av store deler av det eksisterende avløpsnett. Der det i dag er et fellessystem, er det inkludert separering av systemet. Det skilles mellom graving i løsmasser og grøfter der det vil være behov for sprenging. Inndeling er gjort med bakgrunn i løsmassekart over Frøya kommune, utarbeidet av NGU.

For å kunne samle opp avløpet fra flest mulig boliger er det foreslått å legge avskjærende ledninger. På grunn av kupert terreng vil det være nødvendig å anlegge pumpestasjoner for å samle avløpet i et punkt.

Kostnadsberegninger for hvert området er gitt i Vedlegg D. For hvert området er det beregnet sanering av eks. avløpsnett og planlagte tiltak. Tabell 15 nedenfor viser kostnad fordelt på handlingsplanens tidsramme.

	Kostnad inkludert 40% påslag, fordelt på år				
Sted	2017	2018	2019	2020	Sum
Sistranda Alternativ 1	kr 13 546 667	kr 13 546 667	kr 13 546 667		kr 40 600 000
Hamarvik alternativ 1	kr 14 676 000	kr 14 676 000			kr 29 400 000
Neset		kr 6 375 500	kr 6 375 500		kr 12 800 000
Flatval 1		kr 12 477 000			kr 12 500 000
Sula			kr 6 360 000		kr 6 400 000
Mausund				kr 3 750 000	kr 3 800 000
Dyrøya				kr 12 731 000	kr 12 700 000
Dyrvik				kr 7 819 000	kr 7 800 000
Nordskaget			kr 5 681 000		kr 5 700 000
Flatval 2				kr 2 579 000	kr 2 600 000
Sum	kr 28 220 000	kr 47 080 000	kr 32 000 000	kr 26 880 000	kr 134 180 000

Tabell 15: Samlede kostnader

Pris på de nye slamavskillere inkluderer tanker, inn- og utløpskummer, grunnarbeid, forankring og 10 % i rigg. Ved utskiftning av slamavskillere er det tatt høyde for behov for nye utslippsledningene. Det er lite kunnskap om tilstanden til mange av de eksisterende utslippsledningene. I kostnadsberegningene er det antatt at disse har behov for utskiftning. Det er medregnet en lengde på 300 m på hver av utslippsledningene.

Utløpsledningene bør ligge utenfor sårbarhetsområdet som er angitt i kart fra resipientvurderinger i Vedlegg G. Nødvendig lengde vil avhenge av tilstanden til resipienten og bunnfauna i sjøen. En nærmere undersøkelse av resipienten og bunnfauna i sjøen bør utføres, slik at en har et bedre beslutningsgrunnlag for lengde og dybde av utslippsledningene.

Entreprenørpriser for saneringsarbeid er basert delvis på enhetspriser mottatt fra Frøya kommune, men også erfaringspriser for tilsvarende anlegg.

Alle entreprenørkostnader er i tillegg økt med 40 %. Tillegget omfatter:

- rigging
- planlegging og prosjektledelse
- byggeledelse
- uforutsett

Total kostnader = entreprenørkostnader + 40 % er definert som prosjektkostnader.

Driftskostnadene er ikke medtatt.

På Sistranda og Hamarvik er det utarbeidet en saneringsplan, der hvert ledningsstrekk er nummerert i henhold til tegningene (Tegningsserie H30X i Vedlegg H).

Tiltakene er inndelt i nummer som referer til kostnadsoverslaget og tegningene (Tegningsserie H20X i Vedlegg H). Dette bidrar til en oversiktlig fremvisning av hvert tiltak, og gjør det enklere å gjøre endringer på et strekk.

Det er utarbeidet en kost-/nyttevurdering for Sistranda og Hamarvik med bakgrunn i de to alternativene. Disse er vedlagt i Vedlegg A og Vedlegg B. Som disse vedleggene viser, anbefales det å anlegge silanlegg for både Sistranda og Hamarvik. Kostnadsberegningen er basert på denne anbefalingen, og for andre alternativ vises det til Vedlegg D.

7 Gebyrutvikling

Generelt

Det vil være utfordrende å øke investeringsomfanget slik som er foreslått, både med hensyn til kapasitet innad i kommunen og i markedet av entreprenører og andre aktører. I planperioden ligger det en rekke store kostnadskrevende prosjekter.

Beregninger av framtidig gebyrgrunnlag skal baseres på investeringer i den skisserte handlingsplanen. Gebyrgrunnlaget for avløp påvirkes betydelig av økte kapitalkostnader som følge av investeringer i handlingsplanen.

Det er forutsatt at avløpssektoren skal være en økonomisk selvstendig sektor. Det vil si at inntektene fra avløpsgebyret skal dekke utgifter til drift og kapitalkostnader.

Bestemmelsene om beregning og innkreving av vann- og avløpsgebyrer er nå tatt inn som eget i kapittel (kap.16) i forurensningsforskriften.

Forutsetninger

Kapitalkostnadene er beregnet med bakgrunn i Forskrift H-2140 "Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester" utgitt av kommunal- og regionaldepartementet, januar 2003.

Avskrivning av investeringsprosjektene er i henhold til KOSTRA med serielån med 5,20, 40 og 50 års avskrivningstid avhengig av type investering.

Kapitalkostnadene skal beregnes med utgangspunkt i en kalkylerente på **1,60 %**.

Årlige kapitalkostnader består av to elementer:

- Avskrivningskostnader
- Kalkulatoriske renter (kalkylerente)

Investeringene i hovedplanen er i sin helhet lagt inn med 40 års avskrivningstid, tilsvarende ledningsanlegg.

Det er benyttet lineære avskrivninger over avskrivningsperioden. Kalkylerenten er holdt uendret i hele perioden på 1,60% inkludert påslaget på 0,50 %.

Gebyrendringen fra 2017 til 2020 er manuelt overstyrt for å unngå selvkostmodellens foreslåtte reduksjon i 2017. Dette ble gjort i samråd med kommunen i budsjettmøtet (firma Envida Momentum) 23. august og har ikke blitt endret på i analysen.

Driftskostnader

Driftskostnader for 2016 er en prognose for året som er gjennomgått av kommunen sammen med firma Envidan Momentum i budsjettmøte 23. august.

Alle driftskostnadene er ilagt en årlig %-vis økning:

- Inflasjon lønnsutgifter: 4,00 %
- Inflasjon øvrige utgifter: 2,5 %

Kostnadsdekning / avgiftsberegning etc.

Handlingsplanen for Frøya kommune 2017 – 2027 er lagt til grunn for kostnadsberegningene for avløpsområdet.

Forutsetning for beregningene:

- Inntekter fra avløpsgebyr for år 2016
- Eksisterende drift reguleres
- Opplånte midler pr 2016
- Låneopptak følger investeringene i hovedplanen
- Allerede opplånte midler brukes til å jevne ut avgiftsøkningene (fondsavsetninger / bruk av fond)
- Beregningene er utført med henblikk på å få en jevn gebyrutvikling

Investeringer i hovedplanen er i henhold til handlingsplanen tenkt utført i perioden fra og med 2017 til og med 2020. Tabellen under omfatter denne tidsperioden.

Element / år	2016	2017	2018	2019	2020
Investeringer i hovedplanen	Kr 9.470.000	Kr 28.220.000	Kr 47.080.000	Kr 32.000.000	Kr 26.800.000
Økning i driftskostnader	Kr 20.000	Kr 740.000	Kr 160.000	Kr 1.500.000	Kr 140.000
Sum økning i årskostnader	Kr 200.000	Kr 1.350.000	Kr 1.455.000	Kr 3.280.000	Kr 1.370.000
Bruk avkastninger / fond	Kr 1.175.000	Kr 815.000	Kr 755.000	Kr – 1.395.000	Kr – 1.495.000
Beholdning i fond	Kr 1.673.893	Kr 2.490.049	Kr 3.244.143	Kr 1.847.430	Kr 353.163
Samlede kostnader	Kr 2.940.000	Kr 4.185.000	Kr 5.565.000	Kr 8.430.000	Kr 9.775.000

Tabell 16. Investeringer 2017 - 2020

Forklaring til tabell:

1. Investeringer iht. hovedplan avløp: Investeringene er hentet fra de enkelte tiltak fordelt på det enkelte år der er planlagt gjennomført.
2. Økning av kostnader iht. hovedplan: Kostnadene består av økte kapital- og driftskostnader som følge av investeringene i det enkelte år.
3. Bruk av fond (opplånte midler): Opplånte midler (fondsavsetninger) brukes for å utjevne økte årskostnader som følge av store investeringer først i perioden. Fondet gjenoppbygges mot utgangen av 10-års perioden.
4. Beholdning fond (opplånte midler): Raden viser balansen av fondsmidler.

Kommunale avgifter

Avgiftsnivået må gjenspeile investeringskostnadene og driftskostnadene over tid. I oppstillingen under viser en årlig inndekning og økning av gebyrnivå samme år som investeringer foretas.

Element / år	2016	2017	2018	2019	2020
Sum årskostnader og driftskostnader					
Antall abonnenter *)	935	975	1015	1055	1095
Tilknytningsavgift	Kr 7.150	Kr 7.150	Kr 7.150	Kr 7.150	Kr 7.150
Årsavgift bolig < 60 m ²	Kr 2.596	Kr 2.854	Kr 3.139	Kr 3.349	Kr 3.650
Årsavgift bolig > 60 m ²	Kr 4.376	Kr 4.812	Kr 5.292	Kr 5.646	Kr 6.154
Årsavgift fritidshus / hytte	Kr 3.450	Kr 3.793	Kr 4.171	Kr 4.450	Kr 4.850
Dekningsgrad av gebyrer	>100 %	>100%	<100%	<100%	100%

Tabell 17. Avgiftsnivå 2016-2020

*) Det er antatt en økning på 40 abonnenter hvert år