

FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET

Saksliste

Møtested:
Kommunestyresalen

Møtedato:
26.02.2019

Kl.
09:00

Møteinnkalling

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

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
25/19	19/441 PROSESSVARSEL - OMGJØRING AV DISPENSASJONSVEDTAK - VINDKRAFT
26/19	18/3228 HØRINGSUTTALELSE FRA FRØYA KOMMUNE - DETALJPLAN OG MTA - FRØYA VINDKRAFTVERK, TILLEGGSUTTALELSE
27/19	19/415 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 05.02.19
28/19	19/414 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA EKSTRAORDINÆRT MØTE 12.02.19
29/19	19/418 REFERATSAKER
30/19	19/142 OPPFØLGING AV SKOLEBRUKSPLAN - NYE AREALER SISTRANDA SKOLE - LEIEAVTALE GAMEL FRØYA VGS
31/19	18/3190 GRUNNERVERV NYTT HØYDEBASSENG BREMNESTUVA
32/19	19/305 TRONDHEIM HAVN IKS - GODKJENNING AV INDRE FOSEN KOMMUNE SOM DELTAKER I HAVNESELSKAPET
33/19	19/56 HØRING DELSTRATEGI - TRAFIKKSIKKERHET - TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
34/19	19/124 PLANBESTEMMELSER - UTFORMING AV BYGG I STRANDSONEN
35/19	19/320 SISTRANDA LIGGEKAI - FINANSIERING

36/19 19/416
ORDFØRERS ORIENTERING

37/19 19/417
RÅDMANNNS ORIENTERING

Sistranda, 19.02.19

Berit Flåmo
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

Melding til medlemmene:

Det bes om at spørsmål som ønskes besvart under møtet må være overlevert ordfører/leder med kopi til politisk sekretariat senest 1 uke før møtet, fortrinnsvis på e-post. Dette med bakgrunn i en mer effektiv møteavvikling.

Ap og Sv har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom A.

Borgelig gruppe har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom C.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/441	25/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Nils Jørgen Karlsen	S82 &02	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
25/19	Formannskapet	26.02.2019
/	Kommunestyret	

PROSESSVARSEL - OMGJØRING AV DISPENSASJONSVEDTAK - VINDKRAFT

Forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar at

- Dispensasjonsvedtak i sak 49/16 - fattet av Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016, er gyldig
- Denne beslutningen er ikke et enkeltvedtak og kan derfor ikke påklages

Vedlegg:

Prosessvarsel fra Steenstrup Stordrange, datert 22. januar 2019

Notat fra Bjerkan Stav, datert 8. februar 2019

Notat fra Bjerkan Stav, datert 13. februar 2019

Dispensasjonsvedtak, HFF i sak 49/16

Saksopplysninger:

Frøya kommune har mottatt prosessvarsel fra Steenstrup Stordrange – 22. januar 2019 - gjennom advokat Lars Selmar Alsaker. Alsaker representerer folkeaksjonen «Nei til vindkraftverk på Frøya» samt 9 naboer til den planlagte vindmølleparken. Prosessvarselet ligger som vedlegg i saken.

Frøya kommune har engasjert advokatfirmaet Bjerkan Stav gjennom advokat Kari Leira Bjørnsnøs for en vurdering av de juridiske sidene ved saken. Deres vurderinger ligger som vedlegg i notat, datert 8. februar 2019.

Sammendrag Prosessvarsel fra Steenstrup Stordrange

Alsaker mener at vedtaket, fattet i Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016 – sak 49/16, er ugyldig og kommunen har således plikt til å oppheve sitt ugyldige vedtak. Alsaker mener videre at dispensasjonssøknaden må behandles på nytt.

Som grunnlag for kravet om å oppheve vedtaket, mener Alsaker at flere forhold anses som alvorlige feil, og dersom feil kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold, så foreligger ugyldighet. Alsaker legger frem følgende;

- Dispensasjonsaken ble ikke nabovarslet
- Det ble ikke sendt ut underretning om vedtaket til sakens parter
- Begrunnelsen for vedtaket var mangelfullt
- Det foreligger ikke materialrettslig adgang etter PBL - Plan- og Byggningsloven - §19-2 – til å dispensere

Sareptas dispensasjonssøknad fra 18.08.2015, samt komplettering av søknad datert 08.12.2015, refererer til prosjektet slik det var beskrevet i konsesjonen av 28.06.2012. I søknaden om konsesjon forut for 2012 var det beskrevet vindmøller med en maksimal høyde på 150 meter. Det var dette som var gjenstand for konsekvensutredninger, høring og vurdering. Det var dette tiltaket kommunen innvilget dispensasjon for i 2016. I følge Alsaker er det nå tale om et vesentlig annerledes tiltak, og dette krever uansett ny behandling om dispensasjon. En vurdering av dispensasjon etter PBL er en helt konkret vurdering, der både selve dispensasjonsvedtaket og de bestemmelser det søkes dispensasjon fra, må tas konkret stilling til. Kommunen har aldri vurdert dispensasjon fra de vindmøllene det nå er tale om å etablere. All den tid det ikke er innvilget dispensasjon for vindmøller med høyde på 180 meter, så vil en slik etablering være i strid med PBL. En økning av høyden på vindmøllene opp til 180 meter innebærer en vesentlig endring av tiltaket det ble søkt om, innvilget og gitt konsesjon til.

Etter PBL § 1-3 er reglene slik at forhold som gjelder anlegg for overføring eller omforming av elektrisk energi ikke er omfattet av PBL. Detet gjelder kraftledninger og transformatorstasjoner. For andre forhold, som selve vidturbine, fundamenter, adkomstveier, internveier og drifts- og servicebygg i vindparkområdet gjelder PBL. Det betyr at slike tiltak ikke kan etableres dersom de er i strid med gjeldende arealplan. Kommunen kan i utgangspunktet bestemme om de vil ha en vindmøllepark eller ikke. Kommunen kan i kommuneplan/ reguleringsplan også gi føreinger for utførelsen av en vindmøllepark, f.eks. maksimal høyde på turbiner, støybegrensinger, rekkefølgekrav for infrastruktur mm. En reguleringsplanbehandling gir også en demokratisk og åpen prosess med bred mulighet for medvirkning og innflytelse for kommunens innbyggere.

Det er i PBL § 6-4 hjemmel for at departementet i den enkelte sak kan bestemme at endelig konsesjon til kraftproduksjonsanlegg etter energiloven uten videre skal ha virkning som statlig plan. I følge Alsaker er det høy terskel for at departementet benytter seg av denne hjemmelen, og den hindrer ikke kommunene i å vedta arealplaner som enten nekter utbygging av vindmølleparker, eller legger føringer og vilkår for etableringen av dem.

Når Frøya kommune vedtok å dispensere fra reguleringsplankravet, fratok en samtidig seg selv og sine innbyggere muligheten til å øve innflytelse og muligheten til å legge føringer for utforming.

Kommuneplanens krav om reguleringsplanbehandling av vindmølleparken gav med andre ord et utvedtydig signal til kommunens innbyggere om at det ville komme en planprosess som ville ta endelig stilling til om kommunen ønsket vindmøllepark eller ikke. Naboer og de 10 organisasjonene som hadde vært engasjert i saken om vindmølleparken hadde således en berettiget forventning om at de ville få en mulighet til påvirkning og medvirkning gjennom reguleringsplanprosessen. Denne muligheten ble imidlertid tatt ifra dem.

Alsakers konklusjon:

I vedtak i HFF 10.03.2016 fattet kommunen et dispensasjonsvedtak etter PBL § 19-2, om at det dispenseres fra kommuneplanens arealdel. I tillegg ble det fattet vedtak om fritak for nabovarsling etter PBL § 21-3. Ingen naboer eller interesseorganisasjoner ble således varslet om at det var initiert en dispensasjonssak. Lovens klare hovedregel er at dispensasjonssøknader skal nabovarsles. PBLs forarbeider fastsetter klart at manglende varsling av en dispensasjonssak vil kunne medføre ugyldighet. Dette medfører **en vesentlig saksbehandlingsfeil**.

Naboer og gjenboere ble heller ikke gitt underretning om kommunens dispensasjonsvedtak. Frøya kommune har en rettslig plikt til å sende grunneiere/ naboer/ gjenboere underretning om dispensasjonsvedtaket. At underretning til sakens parter ble unntatt er også **en vesentlig saksbehandlingsfeil**.

I vedtaket fra Frøya kommune var det ikke gitt noen analyse eller beskrivelse av hensynene bak de bestemmelser det ble søkt dispensert fra. Det ble ikke engang formulert tydelig i vedtaket hva det ble dispensert fra i kommuneplanens arealdel. Vedtaket var generelt formulert som en dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, uten å spesifisere hvilket tiltak det ble gitt dispensasjon for – eller hvilke

bestemmelser i kommuneplanen det ble dispensert fra. Den manglende begrunnelsen utgjør **en vesentlig saksbehandlingsfeil**.

I tillegg er det også grunn til å stille spørsmål ved om det i det hele er materiellrettslig grunnlag for å dispensere fra LNF-formålet i kommuneplanen, med hjemmel i PBL § 19-2, for å etablere en stor vindmøllepark. Dersom hensynet bak arealdisponeringen til LNF-formål vesentlig tilsesettes, så vil det ikke være grunnlag for dispensasjon.

I denne saken er det tale om tre vesentlige saksbehandlingsfeil. Både hver for seg, og samlet, tilsier saksbehandlingsfeilene at kommunens dispensasjonsvedtak av 10.03.2016 er ugyldig. I og med at det ikke foreligger noe gyldig dispensasjonsvedtak fra gjeldende kommuneplan/ reguleringsplankrav, så har Sarepta Energi AS ikke lov til å anlegge vindmølleparken. Kommunen har også en selvstendig plikt til å vurdere omgjøring av et ugyldig vedtak.

Dersom kommunen unnlater å behandle dispensasjonssaken på ny, til tross for den foreliggende ugyldighet, så varsles med dette at vår klient vil vurdere rettslige skritt mot kommunen, med sikte på å fastslå ugyldighet.

Sammendrag - Vurderinger Bjerkkan Stav

Det konstateres at vedtaket om dispensasjon av 10.03.2016 ikke lider av saksbehandlingsfeil som fører til at vedtaket er ugyldig. Villkårene for å gi dispensasjon var oppfylt og vedtaket lider derfor heller ikke av innholdsmessige feil.

Gjennom kommunens vedtak om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, er utbygger gitt en rettighet. Dispensasjonsvedtaket kan etter loven bare omgjøres dersom vedtaket er ugyldig. Frøya kommune har derfor ikke adgang til å omgjøre vedtaket. En beslutning om at dispensasjonsvedtaket fra 2016 er gyldig og derfor ikke kan omgjøres, vil ikke være et enkeltvedtak og vil ikke kunne påplages. Skulle kommunen komme til at vedtaket er ugyldig, vil dette være et enkeltvedtak som kan påplages til Fylkesmannen av parter og andre med rettslig klageinteresse.

Vedtaket innebærer at kommunen har gitt dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av vindkraftverk innenfor rammene som det er gitt anleggskonsesjon for. Dispensasjonsvedtaket omfatter også endringer i forhold til tidligere utbyggingsplan, så lenge endringene godkjennes av NVE, ved behandling av detaljplan/ Miljø- Transport- og Anleggsplan (MTA). Skulle NVE komme til at endringer i utbyggers planer går utenfor rammene i anleggskonsesjonen, vil endringene imidlertid ikke omfattes av dispensasjonsvedtaket. En beslutning om at ny dispensasjon ikke er nødvendig vil ikke være å regne som et enkeltvedtak og vil derfor ikke kunne påklages.

Dersom kommunen skulle komme til at vedtaket om dispensasjon ikke omfatter tiltaket som da er planlagt gjennom MTA med detaljplan, vil utbygger kunne hevde overfor kommunen at dette innebærer en omgjøring av dispensasjonsvedtaket som det ikke er rettslig grunnlag for. Utbygger vil kunne påklage kommunens vedtak til Fylkesmannen.

Om utbyggingsplanene for vindkraftverket blir forsinket eller forhindret som følge av at kommunen legger til grunn at dispensasjonsvedtaket er ugyldig eller ikke omfatter vindkraftverket som nå planlegges, vil kommunen kunne bli møtt med et erstatningskrav fra utbygger. Utbygger vil videre kunne be Olje- og Energidepartementet om at anleggskonsesjonen skal gis virkning som statlig plan, med den følge at tiltaket ikke lenger vil være avhengig av at kommunen gir dispensasjon fra kommuneplanens arealdel.

Om kommunen selv ønsker å utarbeide reguleringsplan for tiltaket, bør dette avklares på et tidlig stadium for at prosessene kan bli tidsmessig samordnet på en god måte. I forarbeidene til PBL heter det at vilkårene for å gi dispensasjon alltid vil være til stede når det foreligger en endelig konsesjon etter energiloven.

Alsaker har anført at kommunens dispensasjonsvedtak lider av tre saksbehandlingsfeil:

- Manglende nabovarsling
- Manglende underretning om dispensasjonsvedtaket
- Mangelfull begrunnelse

I tillegg har Alsaker hevdet at det er tvilsomt om det forelå materiellrettslig adgang til å dispensere etter PBL § 19-2

Manglende nabovarsling

Det er på det rene at naboer/ gjenboeres interesser blir berørt av vindkraftverket. Ordlyden i PBL §19-1, jf. § 21-3 andre ledd tilsier derfor at det ikke var formelt grunnlag for å unnlate nabovarsling. Bestemmelsene om unntak fra varslingsplikten i PBL § 21-3 fjerde og femte ledd anses ikke å komme til anvendelse. Vurderingen er at det etter dette burde vært sendt nabovarsel før kommunen behandlet søknaden om dispensasjon.

Neste spørsmål blir om saksbehandlingsfeilen i form av manglende nabovarsling vil få konsekvenser for gyldigheten av dispensasjonsvedtaket. Ved vurderingen av om manglende nabovarsling får konsekvenser for dispensasjonsvedtakets gyldighet, må en først vurdere om feilen kan ha virket inn på innholdet i dispensasjonsvedtaket. Dersom feilen ikke kan ha virket inn, vil ugyldighet på grunn av feilen være utelukket. Om man kommer til at feilen kan ha virket inn, må det foretas en nærmere vurdering av om dette medfører ugyldighet.

Kommunen har i vedtaket om dispensasjon vist at naboer og andre interessenter var tilstrekkelig hørt gjennom konsesjonsbehandlingen, og at det derfor var grunnlag for å unnlate nabovarsel. Søknaden om dispensasjon gjaldt akkurat det samme tiltaket som konsesjonen gjelder. Det fremgår av søknaden av 18.08.2015 at det søkes om dispensasjon for «det konsesjonsgitte Frøya vindkraftverk».

Det framgår av NVEs anleggskonsesjon at det ble holdt offentlige møter i forbindelse med melding om planlegging av Frøya vindkraftverk i 2002. Videre framgår at konsesjonssøknad ble sendt på offentlig høring i 2004, og at det i den forbindelse ble holdt offentlige møter. Det framgår også at planendringssøknad fra 2012 ble sendt på høring med frist 15.05.2012, samt at det ble holdt møte med lokale og regionale myndigheter og offentlig møte på Sistranda 26.03.2012, hvor NVE og tiltakshaver orienterte om prosessen og prosjektet. Naboer, gjenboere og andre berørte hadde gjennom konsesjonsbehandlingen god anledning til å fremme sine synspunkter om vindkraftverket.

Spørsmålet om manglende nabovarsling kan ha innvirket på dispensasjonsvedtakets innhold må vurderes ut fra situasjonen slik den var i 2016. Forutsetningene for prosjektet var ikke endret fra konsesjon ble gitt i 2012 til dispensasjon ble omsøkt i 2016. Spørsmål om den nærmere konkretisering av utbyggingsplanene, slik som turbinhøyde og plassering av turbinene, ble først aktualisert i forbindelse med utbyggers Detaljplan/ MTA som ble utarbeidet i 2018. Det er usannsynlig at det ved nabovarsling om dispensasjonssøknaden ville kommet argumenter som kommunen ikke allerede var kjent med gjennom den omfattende medvirkningsprosessen forut for konsesjonsvedtaket. Da feilen ikke kan ha virket inn på vedtakets innhold, følger det av FVL § 41 at vedtaket er gyldig.

Manglende underretning

Det er på det rene at naboer og gjenboere ikke ble underrettet om vedtaket om dispensasjon. Det framgår av FVL § 27 at «partene» skal underrettes om vedtaket så snart som mulig. Alsaker har i brev hevdet at naboer og gjenboere til vindkraftverket må anses som parter i dispensasjonsvedtaket, at de derfor hadde krav på underretning om vedtaket, og at manglende underretning fører til at dispensasjonsvedtaket er ugyldig.

Det kan stilles spørsmål ved om naboer og gjenboere var å anse som parter i dispensasjonssaken. Eckhoff og Smith skriver at naboer til et byggetiltak neppe vil anses som parter bare fordi tiltaket vil være til en viss sjenanse for dem, men at de vil kunne få partsstilling dersom tiltaket vil hindre dem i å utøve sine rettigheter eller medføre vesentlig skade for dem. Avgjørelsen beror på en skjønnsmessig vurdering.

Det er ikke nødvendig å ta stilling til om naboer og gjenboere hadde partsstatus i dispensasjonssaken, da brudd på FVL § 27 om underretning til parter ikke i seg selv kan ha hatt noen betydning for vedtakets

innhold. Manglende underretning kan derfor under enhver omstendighet ikke føre til at vedtaket om dispensasjon blir ugyldig.

Mangelfull begrunnelse

Alsaker har anført at dispensasjonsvedtaket ikke er tilstrekkelig begrunnet, og at det utgjør en vesentlig saksbehandlingsfeil som tilsier at vedtaket er ugyldig.

Kommunen har i saksframlegget til dispensasjonsvedtaket vist til at kommunens anledning til å gi dispensasjon er oppfylt når endelig anleggskonsesjon er gitt, at OED kan gi konsesjonen virkning som statlig plan og at det vurderes som viktig at kommunen beholder området innenfor kommunens planverk. I følge forarbeidene til PBL § 19-2, er vilkårene for å gi dispensasjon alltid til stede når det foreligger en endelig konsesjon etter energiloven. Kommunen har, i forkant av dispensasjonsvedtaket, foretatt en grundig vurdering som endte med at kommunen valgte å tilrå NVE å gi konsesjon. Kommunens dispensasjonsvedtak er tilstrekkelig begrunnet. I og med at vilkårene for å gi dispensasjon alltid vil være oppfylt når endelig konsesjon er gitt, vil en eventuell mangelfull begrunnelse heller ikke kunne indikere at vedtaket lider av innholdsmessige feil.

Alsaker har stilt spørsmål ved om det i det hele tatt er grunnlag for å dispensere fra LNF-formålet for å etablere en stor vindmøllepark. Det er åpenbart ikke grunnlag for å si at kommunen ikke hadde grunnlag for å innvilge dispensasjon, i følge PBL § 19-2 – da vilkårene alltid vil være oppfylt der det er gitt endelig konsesjon.

I saksbehandlingen har rådmannen blitt gjort oppmerksom på bestemmelser i PBL § 21-9. For tiltak som ikke igangsettes innen tre år, faller tillatelsen bort. Dette gjelder også dispensasjoner. Vi har bedt vår advokat om en vurdering av dette. Advokatens konklusjon er tydelig; Dispensasjon for Frøya vindkraftverk faller ikke bort etter tre år. Bestemmelsen i PBL §21-9 om bortfall av dispensasjon gjelder ikke for vindkraftverk som har fått anleggskonsesjon etter energiloven. Dispensasjonen gjelder så lenge konsesjonen varer. Utførlig vurdering finnes i vedlegg.

Vurdering:

Rådmannen har vurdert prosessvarslet fra Steenstrup Stordrange, og utredning foretatt av Bjerkan Stav på vegne av kommunen.

Rådmann vurderer saken slik:

1. Dispensasjonssaken burde vært nabovarslet. Rådmannens vurdering er likevel at manglende nabovarsling ikke kan ha virket inn på **innholdet** i dispensasjonsvedtaket. Da feilen ikke kan ha virket inn på vedtakets innhold, følger det av FVL § 41 at vedtaket er gyldig
2. Underretning til parter har ingen betydning for vedtakets innhold. Rådmannen anser at manglende underretning ikke fører til at vedtaket om dispensasjon blir ugyldig
3. Rådmannen anser at kommunens dispensasjonsvedtak er tilstrekkelig begrunnet. I og med at vilkårene for å gi **dispensasjon alltid vil være oppfylt når endelig konsesjon er gitt**, vil en eventuell mangelfull begrunnelse heller ikke kunne indikere at vedtaket lider av innholdsmessige feil.

Rådmannen støtter seg til advokatens vurderinger og innstiller til kommunestyret at dispensasjonsvedtaket - fattet av Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016, sak 49/16, er gyldig. Da dette ikke er et enkeltvedtak, kan ikke dette påklages.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	18/3228	26/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Nils Jørgen Karlsen	S82 &13	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
192/18	Formannskapet	04.12.2018
166/18	Kommunestyret	13.12.2018
26/19	Formannskapet	26.02.2019
/	Kommunestyret	

HØRINGSUTTALELSE FRA FRØYA KOMMUNE - DETALJPLAN OG MTA - FRØYA VINDKRAFTVERK, TILLEGGSUTTALELSE

Forslag til vedtak:

Kommunestyret i Frøya ønsker å forsterke høringsuttalelsen i K-sak 166/18, datert 13.12.2018 og oversender NVE følgende tilleggsuttalelse:

«Valget av vindturbiner, som gir en høyde på 180 meter, er en stor endring av tiltaket. Kommunestyret i Frøya kommune henstiller derfor NVE å pålegge tiltakshaver endring av planlagt vindmøllehøyde, slik at høyden er i tråd med tidligere kommuniserte planer»

Frøya kommune har i tillegg vedtatt ny folkeavstemning i K-sak 03/19, datert 31.01.2019, JA eller NEI til vindkraftverk på Frøya. Denne gjennomføres 02.04.19. Frøya kommune oversender resultatet til NVE så raskt dette foreligger.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 13.12.2018 sak 166/18

Vedtak:

Frøya kommunestyre tilrår Miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) med detaljplan for Frøya vindkraftverk med følgende endringer:

1. Det skal utarbeides en ROS-analyse som kartlegger tidsperioden når myke trafikanter er særlig utsatt på veistrekingen FV 714 Nordhammarvika – Nabeita skole – Frøya vindkraftverk. Dette skal danne grunnlag for detaljplan for transport av utstyr. Det skal settes en tidsfrist for når utjevnete fartshumper ved Nabeita oppvekstsenter skal tilbakeføres.
2. Kommunen ønsker at man ser på muligheten for å utarbeide turstier i tilknytning til endepunktene for internveiene, slik at man oppnår flere rundløpemuligheter og da sannsynligvis større bruk av området i et folkehelseperspektiv. Tilrettelegging av turstier med rundløpemulighet vil også bidra til å lede turgåing til ønskede områder.
3. Kommunen skal delta i drøftinger om plassering av masseuttak og deponi, da dette kan ha innvirkning på elementer tiliggende miljørettet helsevern som støy mv.
4. Plasseringen av turbin 1,2,3,4 og 5 tillates ikke, men flyttes vekk fra området nord-vest i konsesjonsområdet, slik at de ikke blir stående mellom reirhülle og næringssøkområde for hubropar. Dette begrunnes med at antallet turbiner er redusert til 14 og en kan unngå en utbygging i det viktige

naturområdet Røssvassmyra og redusere kollisjonsfaren for hubro ved at gjennomflyging til fødesøksområdene reduseres.

5. I tabell 7.4, fjerde punkt, om perioder for anleggsarbeid for disse to turbinene, kreves det derfor ikke noen hensyn. Formuleringer som *så langt det er mulig* er uklare retningslinjer. Forstyrrelser i hekkeperiode for hubro *skal* unngås. Forstyrrelser av hubro i hekkeperioden 31.01 til 1.10 skal ikke forekomme.
6. Følgende tiltak/revidering av tiltak tas inn i tabell 10: Tiltak friluftsliv:
 - Et avtalt antall tilrettelagte rasteplasser/gapahuk/utkikkspunkt i området skal opparbeides av utbygger. Plassering og utforming skjer i samarbeid med kommunen og/eller frivillige organisasjoner.
 - Utbygger skal opparbeide en offentlig tilgjengelig parkeringsplass for et visst antall biler ved innkjøringen til konsesjonsområdet.
 - Tidligere forslag om utleieordning for sykler i området for vindkraftverk tas inn i planen igjen.
7. Avbøtende tiltak utvides slik at alle naboer kommer under tillatt grense for skyggekast (< 8 timer/år).
8. Fylkeskommunen skal utføre oppmerking av kulturminnet *Tomasvatnet 1* med sikringssone før anleggsstart.

Enstemmig.

9. Turbin 7 flyttes slik at sveipearealet ikke kommer i konflikt med områdene utenfor det opprinnelige konsesjonsområdet.

Vedtatt med 21 mot 2 stemmer

Alternativt:

Frøya kommune er bekymret for de negative effektene av den planlagte vindkraftutbyggingen, særlig ved at størrelsen på vindturbinene har økt fra den opprinnelige navhøyden på 84 meter til 112 meter. De økonomiske tilpasningene vil bety økt kollisjonsfare og økt «fangstareal» for fugl, og økt synlighet og skyggekast for omgivelsene.

Vedtatt med 18 mot 3 stemmer

Kommunestyrets behandling i møte 13.12.18:

Rep. Kristin Strømskag erklærte seg inhabil som tjenestemann.

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av Sv og Sp:
I første rekke:

Frøya kommune vil ikke tilrå den framlagte MTA med detaljplan for Frøya vindkraftverk, og er av den oppfatning at de foreslåtte endringen bare innebærer praktiske og økonomiske hensyn tatt av utbyggeren på bekostning av natur- og miljøkvalitetene i og utenfor konsesjonsområdet. Frøya kommune ber

konsesjonsinnehaveren forholde seg til de opprinnelige planene, med maksimal navhøyde på 84 meter på vindmøllene.

Falt med 10 mot 12 stemmer avgitt av Frp, H, V, Sp og Sv.

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av Sv og Ap:

Alternativt:

Frøya kommune er bekymret for de negative effektene av den planlagte vindkraftutbyggingen, særlig ved at størrelsen på vindturbinene har økt fra den opprinnelige navhøyden på 84 meter til 112 meter. De økonomiske tilpasningene vil bety økt kollisjonsfare og økt «fangstareal» for fugl, og økt synlighet og skyggekas for omgivelsene.

Vedtatt med 19 mot 3 stemmer avgitt av Pål Terje Bekken, Ann Kristin Kristoffersen og Helge Borgen.

Tillegg i pkt 4:

Plasseringen av turbin 1,2,3,4 og 5.

Dette begrunnes med at antallet turbiner er redusert til 14 og en kan unngå en utbygging i det viktige naturområdet Røssvassmyra og redusere kollisjonsfaren for hubro ved at gjennomflyging til fødesøksområdene reduseres.

Enstemmig.

Tillegg pkt 5:

Forstyrrelser av hubro i hekkeperioden 31.01 til 1.10 skal ikke forekomme.

Enstemmig.

Nytt punkt:

Turbin 7 flyttes slik at sveipearealet ikke kommer i konflikt med områdene utenfor det opprinnelige konsesjonsområdet.

Vedtatt med 19 mot 2 stemmer avgitt av Sv og Sp.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 04.12.2018 sak 192/18

Vedtak:

Frøya kommunestyre tilrår Miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) med detaljplan for Frøya vindkraftverk med følgende endringer:

1. Det skal utarbeides en ROS-analyse som kartlegger tidsperioden når myke trafikanter er særlig utsatt på veistrekingen FV 714 Nordhammarvika – Nabeita skole – Frøya vindkraftverk. Dette skal danne grunnlag for detaljplan for transport av utstyr. Det skal settes en tidsfrist for når utjevnete fatshumper ved Nabeita oppvekstsenter skal tilbakeføres.
2. Kommunen ønsker at man ser på muligheten for å utarbeide turstier i tilknytning til endepunktene for internveiene, slik at man oppnår flere rundløypemuligheter og da sannsynligvis større bruk av området i et folkehelseperspektiv. Tilrettelegging av turstier med rundløypemulighet vil også bidra til å lede turgåing til ønskede områder.
3. Kommunen skal delta i drøftinger om plassering av massetak og deponi, da dette kan ha innvirkning på elementer tilliggende miljørettet helsevern som støy mv.
4. Plasseringen av turbin nr. 1 og 2 tillates ikke, men flyttes vekk fra området nord-vest i konsesjonsområdet, slik at de ikke blir stående mellom reirhülle og næringssøkområde for hubropar.

Dette begrunnes med at antallet turbiner er redusert til 14, og det er mulig å unngå Røssvasmyra innenfor konsesjonsområdet.

5. I tabell 7.4, fjerde punkt, om perioder for anleggsarbeid for disse to turbinene, kreves det derfor ikke noen hensyn. Formuleringer som *så langt det er mulig* er uklare retningslinjer. Forstyrrelser i hekkeperiode for hubro *skal* unngås.
6. Følgende tiltak/revidering av tiltak tas inn i tabell 10: Tiltak friluftsliv:
 - Et avtalt antall tilrettelagte rasteplasser/gapahuk/utkikkspunkt i området skal opparbeides av utbygger. Plassering og utforming skjer i samarbeid med kommunen og/eller frivillige organisasjoner.
 - Utbygger skal opparbeide en offentlig tilgjengelig parkeringsplass for et visst antall biler ved innkjøringen til konsesjonsområdet.
 - Tidligere forslag om utleieordning for sykler i området for vindkraftverk tas inn i planen igjen.
7. Avbøtende tiltak utvides slik at alle naboer kommer under tillatt grense for skyggekast (< 8 timer/år).
8. Fylkeskommunen skal utføre oppmerking av kulturminnet *Tomasvatnet 1* med sikringssone før anleggsstart.

Enstemmig.

Vedlegg:

Vedtak i KST-sak 166/18 – Høring av detaljplan og MTA – Frøya vindkraftverk
Forslag på brev til NVE (Alsaker)

Saksopplysninger:

Frøya kommune har mottatt et forslag på brev, utarbeidet av advokat Alsaker på vegne av «Nei til vindkraftverk på Frøya». Brevet er utformet som en henvendelse til NVE fra Frøya kommune. I brevet ber Alsaker om at:

1. *Frøya kommune henstiller om at NVE stiller søknaden av 19.01.2018 i bero, og at Frøya kommune inngir et nytt tilsvarende til NVE etter at folkeavstemningen er avholdt*
2. *Frøya kommune er av den oppfatning at de endringer det er søkt om representerer vesentlige endringer i relasjon til punkt 6 i konsesjonsvilkårene. Dette innebærer, slik kommune oppfatter konsesjonsvilkårene, at NVE først må ta stilling til om de vesentlige endringene som søknaden av 19.11.2019 representerer kan godkjennes. Først deretter kan MTA-søknad behandles.*

Formannskapet har bedt rådmann saksbehandle dette brevet.

Slik rådmann tolker dette er Frøya kommunestyre langt på vei enig i flere punkt som Alsaker berører i sitt brev. Rådmann viser da til at Kommunestyret i Frøya kommune behandlet høring av detaljplan/ MTA for Frøya vindkraftverk i møte den 13. desember 2018 – sak 166/18. Kommunestyret vedtok en høringsuttalelse – se fullstendig høringsuttalelse i vedlegg, der kommunen tilrår detaljplan/ MTA for Frøya vindkraftverk **med visse spesifiserte endringer**.

Følgende ble vedtatt om høyden på vindturbinene:

Frøya kommune er bekymret for de negative effektene av den planlagte vindkraftutbyggingen, særlig ved at størrelsen på vindturbinene har økt fra den opprinnelige navhøyden på 84 meter til 112 meter. De økonomiske tilpasningene vil bety økt kollisjonsfare og økt «fangstareal» for fugl, og økt synlighet og skyggekast for omgivelsene.

Rådmann foreslår derfor at Frøya kommune forsterker vedtaket, spesielt knyttet til høyden på vindmøllene, noe også Alsaker utdyper i sitt forslag til brev.

I punkt 6 i vilkårene som er fastsatt i gjeldende anleggskonsesjon for Frøya vindmøllepark av 03.10.2016. Her heter det:

«....Dersom valg av leverandør/turbinstørrelse medfører vesentlige endringer av tiltaket slik det er spesifisert i konsesjonssøknaden, skal dette fremlegges i detaljplan. Eventuell detaljplan skal vise endelig utbyggingsløsning, herunder plassering av vindturbiner og adkomst- og internveier. Detaljplanen skal godkjennes av NVE og legges til grunn for miljø-, transport og anleggsplan».

I den opprinnelige konsesjonssøknaden fra mars 2012 var størrelse per turbin spesifisert til å være på mellom 2,3 og 3 MW. Videre var det i konsesjonssøknaden fra mars 2012 spesifisert at navhøyde ville være mellom 60 og 100 meter, mens rotordiameter ville ligge mellom 70 og 100 meter. Dette ville etter det tiltakshaver selv har opplyst typisk gitt en vindmølle med totalhøyde på 135-150 meter.

I tiltakshavers søknad til NVE av 19.11.2018 er de opprinnelige spesifikasjoner vesentlig endret. Det er nå tale om turbiner på 4,2 MW. Videre er det nå søkt om navhøyde på 112 meter, og rotordiameter på 136 meter. Dette vil gi en totalhøyde på vindmøllene på 180 meter.

Alsaker berører også den planlagte folkeavstemningen i sitt brev. Rådmann viser her til kommunestyrets vedtak om ny folkeavstemning, K-sak 03/19, datert 31.01.2019:

Frøya kommunestyre vedtar en ny folkeavstemning om vindkraftutbygging på Frøya. Dette med bakgrunn i det store engasjementet fra Frøyas innbyggere i denne saken.

Det forutsettes at folkeavstemningen blir avholdt så snart som mulig.

Vurdering:

Rådmannen viser til K-sak 166/18, 13.12.2018, «Høring av detaljplan og MTA - Frøya vindkraftverk» og anbefaler at kommunestyret forsterker sin uttalelse da de planlagte vindmøllene med en totalhøyde på 180 meter medfører en stor endring av tiltaket sammenlignet med det som har blitt presentert i søknad og forarbeidet til anleggskonsesjonen.

I tillegg har kommunestyret vedtatt at det skal gjennomføres en ny folkeavstemning på Frøya, JA/NEI til vindkraft, dato for gjennomføring av avstemningen er satt til 02.04.19.

Ut fra dette innstiller rådmann på at Frøya kommunestyre forsterker uttalelsen til detaljplan/ MTA og foreslår følgende punkt som kan oversendes NVE:

Kommunestyret i Frøya ønsker å forsterke høringsuttalelsen i sak 166/18, datert 13.12.2018 og oversender NVE følgende tilleggsuttalelse:

«Valget av vindturbiner, som gir en høyde på 180 meter, er en stor endring av tiltaket. Kommunestyret i Frøya kommune henstiller derfor NVE å pålegge tiltakshaver endring av planlagt vindmøllehøyde, slik at høyden er i tråd med tidligere kommuniserte planer»

Frøya kommune har i tillegg vedtatt ny folkeavstemning i K-sak 03/19, datert 31.01.2019, JA eller NEI til vindkraftverk på Frøya. Denne gjennomføres 02.04.19. Frøya kommune oversender resultatet til NVE så raskt dette foreligger.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/415	27/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
27/19	Formannskapet	26.02.2019

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 05.02.19

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 05.02.19 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 05.02.19

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/414	28/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
28/19	Formannskapet	26.02.2019

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA EKSTRAORDINÆRT MØTE 12.02.19

Forslag til vedtak:

Protokoll fra ekstraordinært møte 12.02.19 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 12.02.19

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/418	29/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
29/19	Formannskapet	26.02.2019

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

Vedlegg:

Endring i inndeling i Lensmanns - og Politistasjonsdistrikter i Trøndelag Politidistrikt
Ressursplan 2019, RS Trøndelag, Møre og Romsdal

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/142	30/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Roger Antonsen	A20	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
5/19	Formannskapet	22.01.2019
4/19	Kommunestyret	31.01.2019
30/19	Formannskapet	26.02.2019

OPPFØLGING AV SKOLEBRUKSPLAN - NYE AREALER SISTRANDA SKOLE - LEIEAVTALE GAMLE FRØYA VGS

Forslag til vedtak:

Formannskapet vedtar at det inngås en leieavtale med Frøy Eiendom AS vedr leie av gamle Frøya VGS slik forslag til leiekontrakt foreligger.

Leiekostnadene for høsten 2019 på kr 1 145 833 eks mva foreslås dekk innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 31.01.2019 sak 4/19

Vedtak:

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som erbeskrevet i saksfremlegget vedr. leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Vedtatt med 14 mot 9 stemmer.

Kommunestyret ber rådmannen - med utgangspunkt i vedtak knyttet både til skolebruksplanen og funksjonsanalysen for barneskole på Sistranda, om å utrede tomt for mulig ny skole på Sistranda med evt. barnehage.

Enstemmig.

Kommunestyrets behandling i møte 31.01.19:

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

Saken trekkes inntil at eierforhold av gamle Frøya VGS er avklart, altså salg gjennomført.

Falt med 10 mot 13 stemmer *avgitt av Ap.*

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

Frøya kommune kontakter fylkeskommunen og megler for å være med på å gi bud på kjøp av gamle videregående skole med bakgrunn i plassbehovet på Sistranda skole.

Formannskapet gis myndighet til å ivareta kommunens interesse i budkonkurransen.

Det er i kommunens klare interesse å bli eier av eiendommen ut fra beliggenhet og verdibetraktning.

Falt med 11 mot 12 stemmer avgitt av Ap.

Formannskapets innstilling:

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som erbeskrevet i saksfremlegget vedr. leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Vedtatt med 14 mot 9 stemmer avgitt V, H og Frp

Følgende forslag til tillegg i Rådmanns forslag til vedtak ble fremmet av Ap og Sv:

Kommunestyret ber rådmannen - med utgangspunkt i vedtak knyttet både til skolebruksplanen og funksjonsanalysen for barneskole på Sistranda, om å utrede tomt for mulig ny skole på Sistranda med evt. barnehage.

Enstemmig.

Protokolltilførsel fra V, H, Sp og Frp:

Borgerlig gruppe ønsker sak 4/19 sendt til kontrollutvalget.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 22.01.2019 sak 5/19

Vedtak:

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som erbeskrevet i saksfremlegget vedr. leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Vedtatt med 4 mot 3 stemmer.

Formannskapets behandling i møte 22.01.19:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av fellesborgelig gruppe:

Frøya kommune kontakter fylkeskommunen som eier og ber om å få kjøpe gamle videregående skole med bakgrunn i plassbehovet på Sistranda skole.

Falt med 3 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Vedlegg:

- Leiekontrakt – gamle Frøya VGS - med Frøy Eiendom AS

Saksopplysninger:

Kommunestyret ga i sak K-59/17 av 01.06.17 ved behandling av skolebruksplanen, rådmannen i oppdrag å utrede ny 1. - 4. skole med barnehage på Sistranda (oppvekstsenter). Videre ble rådmann bedt om å utrede områder rundt dagens skole og andre områder avsatt til offentlig formål for å vurdere mulig tomt. Samtidig skulle det gjøres en analyse av hvordan situasjon for dagens Sistranda skole vil se ut når denne løsningen er realisert.

På bakgrunn av dette ble det utarbeidet en funksjonsanalyse.

Kommunestyret vedtok følgende i sak 62/18:

1. Kommunestyret tar til etterretning vedlagte funksjonsanalyse hva gjelder generelle pedagogiske, organisatoriske og arealmessige betraktninger ved etablering av ny skole for barnetrinnet.
2. Kommunestyret ber rådmannen sikre tomt ihht funksjonsanalysens beskrivelse av et hensiktsmessig uteområde for barn i nærheten av alternative læringsarenaer, og iverksette videre planlegging (skisseprosjekt) for ny fullført barneskole på Sistranda med plass til 250 elever.
3. Planløsningen av ny 1-7 skole skal i pedagogisk/organisatorisk og økonomisk sammenheng ta hensyn til at første byggetrinn om ønskelig kan bli en skole for småskoletrinnet for 150 elever, og at bygget skal kunne utvides for økt elevkapasitet og barnehageformål på et senere tidspunkt.
4. Kommunestyret vedtar at ved etablering av ny 1-7 skole på Sistranda, skal Sistranda skole omorganiseres til en ren ungdomsskole.

Kommunestyret vedtok følgende i sak 4/19:

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som er beskrevet i saksfremlegget vedr leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Økt arealbehov fra skoleåret 2019/2020

Med økende elevtall har Sistranda skole allerede fra kommende skoleår utfordringer med å ha nok klasserom tilgjengelig. I dag organiseres alle trinn med unntak av 6. og 7. trinn som to-paralleller - dvs to klasser per årstrinn.

Elevtallet ved Sistranda skole er i dag henholdsvis 184 elever på barnetrinnet og 123 elever på ungdomstrinnet. Fra skoleåret 2019/2020 vil antall elever ved barnetrinnet være ca 190 og ca 120 elever ved ungdomstrinnet.

Det vil si totalt 310 elever. Fram mot 2040 vil antall elever i Frøya kommune i henhold til SSB øke fra dagens 524 til 738 ved høy vekst, og 557 ved lav vekst - ref tabell 1. Brorparten av elevene vil tilhøre Sistranda skolekrets.

Tabell 1: SSB folketallsfremskriving for aldersgruppen 6 - 15 år (dvs 1. trinn - 10. trinn) per 1. jan 2018

5014 Frøya kommune		Lav nasjonal vekst (LLML)					Høy nasjonal vekst (HHMH)					
		2020	2025	2030	2035	2040	2019	2020	2025	2030	2035	2040
Menn	6-15 år	267	280	290	289	287	257	269	290	327	361	382
Kvinner	6-15 år	262	296	284	273	270	252	264	302	319	343	356
Totalt	6-15 år	529	576	574	562	557	509	533	592	646	704	738

Det kjøres en parallell prosess vedre ny organisering av Sistranda skole - ref HFD-vedtak 4/19.

Rådmanns vurdering i K-sak 4/19.

Tidsaspekter

Sistranda skole har akutt behov for ett klasserom med tilhørende grupperom fra og med høsten 2019.

Bakgrunnen er som beskrevet tidligere i saken at det på alle trinn, med unntak av 6. og 7. trinn, er to-parallele trinn - dvs to klasser per årstrinn. Fra høsten 2020 økes behovet med ytterligere ett klasserom med tilhørende grupperom.

Fremtidig behov

I henhold til SSBs folketallsutvikling 2020 - 2040 for Frøya for aldersgruppen 0 - 15 år er veksten på henholdsvis 33 elever ved lav vekst og hele 214 elever ved høy vekst.

I og med usikkerhet rundt elevtallsutvikling i et 20-års perspektiv vurderer rådmann det som mest fornuftig å iverksette midlertidige løsninger - for eksempel leie av tilgjengelig bygg.

Ved å flytte ungdomstrinnet midlertidig til Gamle Frøya VGS frigir dette arealer ved Sistranda skole slik at mellomtrinnet kan flytte inn i dagens ungdomstrinns- areal og småtrinnet flytte inn det arealet som i dag benyttes av mellomtrinnet. Disse interne forflytningene av små- og mellomtrinnet vil ikke kreve noen ombygging, kun omorganisering. Som enn konsekvens av dette kan bygget som i dag benyttes av småtrinnet stenges ned.

Ny vurdering vedr evt ny barneskole 1. 7. trinn bør tas opp på et senere tidspunkt og i god tid før en eventuell leieavtale går ut.

Leieavtale

Det har vært avholdt møte med eier av gamle Frøya VGS, Frøy Eiendom AS om leie av deler av bygningsmassen. Skissert arealbehov ved å flytte ungdomstrinnet, som en midlertidig løsning for en periode på 10 år, er på ca 2200 m².

Eierne har engasjert prosjektutvikling Midt-Norge for å beregne restaurerings-/oppgraderings- kostanden av skissert arealbehov på ca 2200 m². Tilstandsrapporten av 15. mars 2018 er brukt som grunnlag hva gjelder restaurerings-/oppgraderingstiltak.

På grunnlag av utarbeidet kostnadsoverslag på restaurerings-/oppgraderingsarbeider av skissert arealbehov, tilbyr Frøy Eiendom as følgende tilbud (tilbudet er vedlagt saken):

- Leiepris for en leieperiode på 10 år er kr 2 500 000 per år inkl inventarkostander i klasserom, kontorer, garderobeskap og fellesareal mm (ref vedlagt inventarliste).
- Frøya kommune har rett til å forlenge leieavtalen med 5 år.
- Det gis opsjon på kjøp av eiendommen.

Økonomiske konsekvenser:

Leiekostnadene for høsten 2019 på kr 1 145 833 eks mva foreslås dekk innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	18/3190	31/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Marit Midtsian	PLAN 1620201605	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
31/19	Formannskapet	26.02.2019

GRUNNERVERV NYTT HØYDEBASSENG BREMNESTUVA

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommunestyre vedtar å erverve grunn til bygging av nye høydebasseng på Bremnestuva, Gnr. 50 bnr. 74. Grunnerverv gjelder deler av Gnr. 50 bnr. 3, totalt ca. 2.600 m² til en pris på 75,- pr. m². I arealet inngår tomteerverv på 1.700 m², samt vei (øvre halvdel av trasé) på 900 m².
2. Kjøpekontrakt med tilhørende dokumenter tinglyses som en heftelse på Gnr. 50 bnr. 3.
3. Ervervet pålydende ca. kr. 195.000, samt kostnader med oppmåling og tinglysing dekkes inn gjennom prosjekt 551376 Høydebasseng Bremnestuva.
4. Varig kostnad for vedlikehold og drift av adkomstvei til høydebasseng innarbeides i ordinært driftsbudsjett.

Vedlegg:

1. Avtale for oppgjør om grunnerverv Bremnestuva høydebasseng
2. Erklæring om veirett
3. Kart over aktuelt område
4. Kjøpekontrakt eiendom
5. Veitrasé øvre halvdel av adkomstvei

Bakgrunn

Frøya kommune har behov for en utbygging av drikkevannsforsyningen; dette for å sikre innbyggere samt næringsvirksomhet i kommunen tilstrekkelig mengder med vann av godkjent drikkevannskvalitet. Dagens høydebasseng på Bremnestuva har et volum på 700 m³. Høydebassengene forsyner befolkningen blant annet i områdene Bremneset, Dyrøya og øyrekka, samt industriparken på Nordskaget, der de største aktørene er næringsmiddelprodusentene InnovaMar og Nutrimar AS.

Saksopplysninger

Frøya kommune er grunneier av Gnr. 50 bnr. 74, som er tomteareal for dagens høydebasseng på Bremnestuva. Dette tomtearealet er på 2.041 m². Ved bygging av planlagte nye høydebasseng er det nødvendig med en utvidelse av tomteområdet. I reguleringsplan Bremnestuva (22.12.2016) er areal regulert til formålet «Vannforsyning» på 3.700 m². Det er derfor behov for et grunnerverv for tomteareal på ca. 1.700 m² fra Gnr. 50 bnr. 3.

For rivning av eksisterende høydebasseng, opparbeidelse av tomteareal og bygging av nye høydebasseng, er det nødvendig med bruk av tyngre kjøretøy. I den forbindelse er det behov for en oppgradering av eksisterende vei (nedre halvdel av adkomstvei) for å sikre adkomst for disse kjøretøyene. I tillegg må det foretas endringer i den øvre halvdel av veitrasé, slik at tyngre kjøretøy sikres forsvarlig adkomst til området (stigning og svingradier).

Grunneier er villig til å la Frøya kommune overta området for øvre halvdel av veitrasé; der trasé må endres. Dette gjelder ca. 200 meter vei med ny bredde 4.5 meter. Areal for ervervet veiområde blir da ca. 900 m². Arealet fradeles og sammenføres med Gnr. 50 bnr. 74. Nedre halvdel av adkomstvei går over Gnr. 50 bnr. 3, og det er derfor behov for en varig bruksrett til denne delen av adkomstveien, slik at tilgang til området sikres for framtiden. Bruksrett tinglyses som en heftelse på Gnr. 50 bnr. 3, og blir da en servitut på Gnr. 50 bnr. 74.

Middelforbruk av behandlet vann av godkjent drikkevannskvalitet for Bremnestuva høydebasseng i 2015 var 3061 m³/døgn. Ved brudd i vannforsyning ved renseanlegget ved Kjerkdalsvatnet, vil høydebasseng tømmes i løpet av kort tid med uendret vannforbruk i henhold til en normalsituasjon. Ved brudd i vannforsyning skal kommunens innbyggere først og fremst sikres vann av godkjent drikkevannskvalitet. Dette vil da føre til at vannforsyning må kuttes til industriområdet ved Nordskaget. Bedrifter knyttet til industriområdet vil da ikke motta tilstrekkelig mengde vann med godkjent drikkevannskvalitet, noe som vil føre til en katastrofal situasjon for næringsmiddelproduksjonen som foregår ved industriområdet.

I forprosjekt for «Høydebasseng Bremnestuva» utarbeidet av Rambøll Norge AS (23.09.2016), er nødvendig vannvolum i et drikkevannsbasseng (høydebasseng) beregnet som summen av utjevningsvolum, sikkerhetsreserve og brannvannsreserve. I henhold til Rambøll Norges As sine beregninger, bør totalt framtidig bassengvolum være minst 5325 m³ (basert på forbruk i 2015). I ettertid er beregning av dette volumet økt til 6000 m³, hovedsakelig på grunn av økt behov/aktivitet ved industriparken på Nordskag. Det vil derfor være behov for bygging av nye høydebasseng; 2 stk. á 3000 m³.

Vurdering

I forbindelse med utbygging av høydebasseng på Mausund i 2014 ble det inngått avtale om grunnnerverv for framføring av vei til dette. Her ble pris satt til 50,- pr. m².

I forbindelse med etablering/prosjektering av Holahaugan boligfelt ble pris på tomteareal for grunnnerverv satt til kr. 75,- pr. m² (2017).

Det har her vært en naturlig økning av pris pr. m² i forbindelse med Frøya kommunes grunnnerverv de senere år.

Grunneier (Gnr. 50, bnr. 3) ble forelagt en avtale om tomteerverv der pris var satt til kr. 50,- pr. m². Denne avtalen ble ikke godtatt, og grunneier kom med alternative løsninger. En av disse alternative løsningene var en meterpris for varig bruksrett til vei. Dette ble vurdert som uønskelig, da Frøya kommune har flere tilsvarende avtaler om bruksrett til vei, uten at dette har medført kostnader for kommunen. Det ble derfor vurdert som ønskelig for Frøya kommune å overta eierskapet på adkomstvei, fremfor kostnad for bruksrett.

Gjennom forhandlinger med grunneier har Frøya kommune kommet frem til en annen løsning, noe som også var delvis foreslått fra grunneier. Det er denne løsningen som her skal behandles, dvs. tomtepris på kr. 75,- pr. m² for ervervet areal. I ervervet areal inngår tomteareal og øvre halvdel av veitrasé for adkomstvei. Inkludert i denne prisen ligger fri og varig bruksrett til nedre halvdel av adkomstvei, samt tillatelse til oppgradering og utbedring av denne.

Konklusjon

På bakgrunn av overnevnte betraktninger og vurderinger anbefaler Rådmann at Frøya kommune inngår avtale om grunnnerverv med grunneier av Gnr. 50 bnr. 3 for kr. 75,- pr. m², totalt ervervet areal ca. 2.600 m². Prisen vurderes å være i tråd med hva Frøya kommune tidligere har betalt for tilsvarende grunnnerverv.

Ved positivt vedtak vil det unngås ytterligere forsinkelser i prosjektet, og sikrer Frøyas innbyggere og næringsmiddelprodusenter tilgang til tilstrekkelig mengde vann av godkjent drikkevannskvalitet.

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/305	32/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	P30	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
32/19	Formannskapet	26.02.2019
/	Kommunestyret	

TRONDHEIM HAVN IKS - GODKJENNING AV INDRE FOSEN KOMMUNE SOM DELTAKER I HAVNESELSKAPET

Forslag til vedtak:

1. Vedtak fattet i representantskapet i Trondheim havn IKS i sak 4/18 av 11.06.2018 om inntreden av Indre Fosen kommune som ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS, godkjennes.
2. Fremlagt forslag til oppdatert selskapsavtale for Trondheim Havn IKS, gjeldende fra 01.01.2019, godkjennes med henvisning til § 4 i Lov om interkommunale selskap.

Vedlegg:

1. Brev fra Trondheim Havn IKS – godkjenning av Indre Fosen kommune som deltaker i havneselskapet.
2. Inntreden av ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS – anmodning om politisk behandling.
3. Trondheim Havn IKS – Indre Fosen - deltakelse i Trondheim Havn IKS

Saksopplysninger:

Trondheim Havn IKS oversender ved epost den 04.02.2019 henvendelse til eierkommunene i Trondheim Havn IKS forespørsel om godkjenning av ny eierkommune i havneselskapet, nærmere bestemt Indre Fosen kommune.

Indre Fosen kommune er en sammenslåing av tidligere Leksvik og Rissa kommune, og hvor Leksvik kommune tidligere har vært deltaker i Trondheim Havn IKS siden sammenslåingen med Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS i 2013. Leksviks eierandel var på 0,3%.

I forarbeidene med sammenslåing av ovennevnte kommuner ble det utarbeidet en forprosjektrapport for «Mulig deltakelse i Trondheim Havn IKS for Indre Fosen kommune». Rapporten ble behandlet i representantskapet i Trondheim Havn IKS den 11.06.2018 og var grunnlaget for den forutgående behandling i søkerkommunene og styret i Trondheim Havn IKS.

Ved inntreden i Trondheim Havn IKS er det lagt til grunn at eiendommer/kaianlegg i tidligere Leksvik kommune med 0,3% forblir i selskapet. Eieranlegg/kaianlegg som er beliggende i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens eie.

I og med at status på eiendommer/kaianlegg er uendret, vil Indre Fosens eierandel i Trondheim Havn IKS forbli den samme som tidligere Leksvik kommune, dvs 0,3%.

I representantskapets behandling og ved revidering av ny tekst i selskapsavtalen ble det lagt til grunn at Trøndelag fylkeskommune skulle ha 2 observatører, etter at Sør- og Nord-Trøndelag frem til fylkessammenslåingen hadde hatt 1 observatør hver.

Idet endringene i selskapsavtalen ble betraktet som uvesentlige, ble det konferert med Brønnøysundregistrene om en forenklet behandling. Det ble av forannevnte muntlig akseptert at ordførerne ved representantskapets behandling kunne signere den nye selskapsavtalen uten at kommunestyrene skulle behandle endringen.

Søknaden fra Indre Fosen kommune ble behandlet i representantskapet den 11.06.2018, sak 4/18 med bakgrunn i denne aksept og med følgende vedtak:

«Representantskapet godkjenner Indre Fosen kommune som deltaker i Trondheim Havn IKS. Indre Fosen kommune vil ha en eierandel på 0,3%. Saken behandles av eierkommunene ved at ordførerne signerer ny selskapsavtale.»

Ved oversendelse og registrering i Brønnøysundregistrene av ny avtale påpeker Brønnøysundregistrene at ordførers signering ikke er tilstrekkelig og at godkjenning må skje i hvert enkelt kommunestyre i eierkommunene.

Det kan opplyses at ihht selskapsavtalens § 9 ligger kompetansen til å innlemme nye deltakerkommuner hos selskapets representantskap og krever tilslutning fra samtlige deltakere, jfr selskapsavtalens § 8. Inntreden av nye deltakerkommuner betinger endring av selskapsavtalen. En slik endring skal behandles av den enkelte kommune i kommunestyret, og krever for å bli vedtatt, tilslutning fra alle deltakere.

Representantskapet i Trondheim Havn IKS har anbefalt eierkommune følgende felles vedtak i saken:

1. «Vedtak fattet i representantskapet i Trondheim Havn IKS i sak 4/18 av 11.06.2018 om inntreden av Indre Fosen kommune som ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS, godkjennes.
2. Fremlagt forslag til oppdatert selskapsavtale for Trondheim Havn IKS, gjeldende fra 01.01.2019, godkjennes med henvisning til § 4 i Lov om interkommunale selskap.»

Vurdering:

Rådmannen anbefaler kommunestyret å slutte seg til representantskapet i Trondheim Havn IKS sitt vedtak i sak 4/18, møte den 11.06.2018 om godkjenning opptak av Indre Fosen kommune i selskapet med tilhørende revidering av selskapsavtale.

Forhold til overordna planverk:

I tråd med kommuneplanens samfunnsdel «Utvikle gode arenaer for partnerskap»

Økonomiske konsekvenser:

Ingen

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/56	33/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Kristin Strømskag	F11 &13	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
33/19	Formannskapet	26.02.2019
/	Kommunestyret	

HØRING DELSTRATEGI - TRAFIKKSIKKERHET - TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre tar Delstrategi Trafikksikkerhet til orientering og ønsker å gi følgende høringsuttalelse:

1. Frøya kommune er sertifisert som Trafikksikker kommune. Vi ønsker å understreke viktigheten av at fylkeskommunen samarbeider med kommunene i sitt arbeid med trafikksikkerhet. Gjennom samordnet innsats i barn og ungdoms utdanningsløp vil vi sammen bidra til langsiktig og systematisk holdningsskapende arbeid.
2. Frøya kommune vil understreke fylkeskommunens ansvar som kunnskapsleverandør til målrettet trafikksikkerhetsarbeid.
3. Kunnskapsgrunnlag med ulykkesdata og risikoanalyser bør også innarbeides i beslutningsgrunnlaget for prioritering av gang- og sykkelveier, utover funksjonsklassifiseringen i Delstrategi veg.
4. Frøya kommune støtter fylkeskommunens fokus på trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk. Frøya kommune er en kommune med en høy andel barn avhengige av skoleskyssordning. Som veieier og ansvarlig for skoleskyss bør fylkeskommunen ha et økt fokus på trafikksikre overganger med busskur, veibelysning og godt markerte busstopper.

Vedlegg:

Høringsbrev
Høringsutkast Delstrategi trafikksikkerhet

Saksopplysninger:

Frøya kommune mottok 8. januar 2019 delstrategier innen samferdsel til høring fra Trøndelag fylkeskommune. Delstrategiene innen samferdsel omfatter områdene; veg, trafikksikkerhet, gods, mobilitet og sjø.

Delstrategi veg ble vedtatt i fylkestinget oktober 2018. Denne høringen omfatter de fire gjenstående områdene. Delstrategiene vil behandles politisk som enkeltstående saker. Høringsfristen er satt til 15. april 2019.

Sammendrag Delstrategi trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er et overordnet samfunns mål. Delstrategi trafikksikkerhet skal bidra til å operasjonalisere og konkretisere de føringer som er lagt i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien innenfor området trafikksikkerhet.

Samferdselsstrategien fremhever at Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet.

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet er nullvisjonen med en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres. Utviklingen går i riktig retning, men videre utvikling vil nok kreve grundigere og mer målrettede tiltak enn tidligere.

Fylkeskommunen berører temaet trafikksikkerhet i de fleste funksjonsområdene som fylkeskommunen operer i, direkte og indirekte. De mest sentrale områdene i så måte er Samferdsel med ansvar for fylkesvegene og kollektivtrafikken. Videregående utdanning og folkehelsearbeidet har også klare interesser og ansvar i grenseflaten opp mot trafikksikkerhetsarbeid.

Fylkeskommunen har et viktig ansvar etter vegtrafikkloven *for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*. Dette ansvaret inkluderer samordning også av forhold som ligger utenfor fylkeskommunal tjenesteproduksjon. Dette ansvaret har i stor grad vært ivaretatt gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Hovedtrekkene i denne strategien er:

- Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjennom tiltaket «trafikksikker fylkeskommune» etter nasjonal mal. Med dette ønsker fylkeskommunen å sikre bevissthet og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i egen virksomhet.*
- Dernest legger strategien opp til at fylkeskommunen utarbeider plan for offensiv satsing av trafikksikkerhetstiltak overfor ungdom på arenaen videregående utdanning.*
- Strategien legger opp til høye ambisjoner rundt sikker skoleskyss. Dette gjennom satsing og målrettet arbeid i samarbeid med aktører som AtB, Videregående Utdanning, kommunene og FTU.*
- Kompetanse, samhandling og koordinering er viktige forutsetninger for utvikling og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet. Strategien omhandler dette spesielt og da med organisering gjennom en koordinatorrolle som et av flere viktige strategigrep.*
- Strategien legger også opp til at fylkeskommunen vil bruke sin kunnskap og sitt nettverk til å ta en bredere rolle som tilrettelegger, koordinator og arenabygger der dette er ønsket eller påkrevd. Samhandling mellom aktører kan startes ved at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i forhold til det å bane vei for gode initiativ. Målet er å bidra til at flere viktige trafikksikkerhetsutfordringer kan bli løst og løst.*
- Delstrategi veg legger føring for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger.*

Vurdering:

Trafikksikkerhet er et tema som berører mange områder; folkehelse, holdningsskapende arbeid, veistandard, gang- og sykkelveier m.m. Områdene har også gjerne delt ansvar mellom f.eks. Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner. Denne delstrategien har fokus på fylkeskommunens organisatoriske arbeid med trafikksikkerhetsarbeidet, særlig i forhold til koordinatorrollen. Delstrategi veg legger føring for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger. Denne ble vedtatt høsten 2018.

Frøya kommune ble i 2017 sertifisert som Trafikksikker kommune. Høringsuttalelsen fokuserer særlig på områder hvor kommunen og fylkeskommunen kan understøtte hverandres arbeid i forhold til trafikksikkerhet.

Forhold til overordna planverk:

I tråd med kommunens trafikksikkerhetsplan.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/124	34/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Kristin Strømskag	L14	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
34/19	Formannskapet	26.02.2019
/	Kommunestyret	

PLANBESTEMMELSER - UTFORMING AV BYGG I STRANDSONEN

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre vedtar vedlagte høringsforslag til planbestemmelser for utforming av bygg i strandsonen: *Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen for kommuneplanens arealdel 2018-2030*. Planbestemmelsene innarbeides i kommuneplanens arealdel og legges ut på høring i neste runde, i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.

Vedlegg:

- *Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen - kommuneplanens arealdel 2018-2030*
- *Planbestemmelser for bygg i strandsonen i gjeldende arealplan*
- *Bestemmelser for utforming av bygninger i sjønære områder i Frøya kommune (2000)*

Saksopplysninger:

Frøya kommunestyre vedtok i sak 180/18 å legge planforslag til kommuneplanens arealdel ut på høring og offentlig ettersyn. Under behandling av planforslaget ble en revidering av bestemmelser for utforming av bygg i strandsonen gjenstand for diskusjon.

Vedtaket punkt 2, tredje ledd, var følgende:

Gjeldende bestemmelser for «bygg i strandsonen» revideres og tas inn. Behandles som egen sak.

Historikk

Med bakgrunn i temadebatt i kommunestyret 5.09.1997 ble det oppnevnt en arbeidsgruppe for utarbeiding av retningslinjer for bygging i strandsonen i Frøya kommune. Formannskapet behandlet dette 07.10.1997, sak 257/97.

Utvalget utarbeidet et utkast som ble lagt frem til politisk behandling i formannskapet 23.03.1999, sak 72/99. Denne behandlingen vedtok å legge retningslinjene ut til offentlig ettersyn.

I sak 21/00, 13.04.2000, stadfestet Frøya kommunestyre *Bestemmelser for utforming av bygninger i sjønære områder i Frøya kommune*. Disse ligger vedlagt.

Disse bestemmelsene ble forenklet og innarbeidet i kommuneplanens arealdel 2011, sluttbehandlet 12.05.2011, 63/11 i kommunestyret. Planbestemmelser i gjeldende arealplan ligger vedlagt.

Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen kommuneplanens arealdel 2018-2030

Med bakgrunn i vedtaket i kommunestyret er det nå utarbeidet forslag til nye planbestemmelser for utforming av bygg i strandsonen:

Det er ført inn et nytt punkt til forslag til planbestemmelser tilknyttet kommuneplanens arealdel 2018-2030. Forslag til bestemmelser til bygg i strandsonen er forsøkt videreført i størst mulig grad fra gjeldende plan, men det er gjort en del tilpasninger og revideringer. Disse er referert nedenfor:

- Bestemmelser knyttet til naust, sjå/sjøbod og brygge er sortert under egne punkt, og dermed strukturert annerledes for å gjøre det lettere å skille mellom bygningstypene. Det er i tillegg tilført en ny bygningstype kalt rorbu. Rorbu bygger i hovedsak rent utformingsmessig på bestemmelsene til sjå/sjøbod og brygge, men bruken er ulik.
- For naust er bestemmelsen fra dagens plan i størst mulig grad videreført, men den er forenklet noe, da krav til blant annet vindusutforming er fjernet.
- For sjå/sjøbod er høydebestemmelsen endret fra gjeldende plan, da det ikke lenger er anledning til å kun angi etasjehøyde som høydebegrensning. Ny høyde er satt til gesims 290 cm.
- For brygge er også planbestemmelsene i gjeldende plan i hovedsak videreført, men det er også her satt en høydebegrensning på 550 cm istedenfor etasjehøyde. Videre er det satt en maks grunnflate på 100 m², da gjeldende bestemmelser ikke setter noen begrensinger her, bare et krav til minimum på 60 m².
- Krav til fargebruk for naust, sjå/sjøbod og brygge er videreført.
- Funksjonsbruk for naust, sjå/sjøbod og brygge er videreført. Altså ikke varig opphold, med mindre du er yrkesfisker.
- Rorbu tillates innredet for varig opphold.
- Krav til fritidsbolig og helårsbolig er videreført, men krav til maks tillate tomtestørrelse for fritidsbolig er lagt til retningslinjer.
- Det er lagt inn flere retningslinjer:
 - Bestemmelse om krav til maks tillate tomtestørrelse for naust er satt inn som retningslinje.
 - Krav om at naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu primært skal oppføres på pæler og ikke ved utfylling
 - Forholdet mellom bredde og lengde på naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu skal være 1:1,3 og 1:1,9
 - Hva som regnes som yrkesfisker.
 - Tomt for fritidsbolig ikke skal overstige 800 m².

Planbestemmelser og retningslinjer

I foregående og gjeldende arealplan er utforming av bygg i strandsonen regulert gjennom planbestemmelser i kommuneplanens arealdel.

Arealformålene som nyttes på plankartet innenfor rammen av plan- og bygningsloven § 11-7 første ledd, og tilhørende kart- og planforskrift, kan suppleres med bestemmelser etter §§ 11-10 og 11-11, som utfyller og utdyper den fastsatte arealbruken og vilkårene for den. Det kan også gis bestemmelser etter § 11-8 i tilknytning til hensynssoner, og generelle etter § 11-9 som har betydning for hvordan arealene kan nyttes. Bestemmelser fastsetter i tekst forhold som det ikke er mulig eller hensiktsmessig å fremstille på plankartet. Bestemmelsene er rettslig bindende.

Retningslinjer er uten tilsvarende juridisk virkning. Retningslinjene gir ikke direkte hjemmelsgrunnlag for vedtak. Retningslinjene skal legges til grunn for arealplanlegging og ved søknad om tiltak, og vil i mange sammenhenger bli innarbeidet med rettsvirkning i etterfølgende reguleringsplaner.

Vurdering:

Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen for kommuneplanens arealdel 2018-2030 bygger i stor grad på tidligere planbestemmelser. Disse er noe revidert og forenklet, se punkter under saksopplysninger. Det er i tillegg lagt til et punkt om utforming av rorbuer, da dette erfaringsmessig er en etterspurt bygningstype i Frøya kommune.

Med bakgrunn i ønsket om en styrt forvaltning av utforming av bygg i strandsonen er det foreslått at dette i hovedsak omfattes av planbestemmelser som er juridisk bindende.

Da planforslag til kommuneplanens arealdel er vedtatt lagt ut på høring i sak 180/18, vil reviderte planbestemmelser for utforming av bygg i strandsonen innarbeides i planforslaget og legges ut til høring og offentlig ettersyn senere i prosessen, ihht. PBL § 11-14. Ved offentliggjøring og høring av planforslag vil innbyggere og sektormyndigheter gjøres oppmerksom på dette.

Forhold til overordna planverk:

I henhold til plan- og bygningsloven.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
26.02.2019	19/320	35/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Thomas Sandvik	202	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
35/19	Formannskapet	26.02.2019
/	Kommunestyret	

SISTRANDA LIGGEKAI - FINANSIERING

Forslag til vedtak:

Frøya kommune omdisponere fra prosjekt 551455 Renseanlegg avløp – Sistranda til prosjekt 551358 Liggekai Sistranda på kr 15 654 603 kr.

Frøya kommune og Trondheim Havn fullfinansierer slik prosjektet og får det realisert i 2019.

Prosjekt 551455 Renseanlegg avløp – Sistranda har en saldo på 24 700 000 kr pr 31.12.18

Vedlegg:

Saksprotokoll 23/18 – Tilskudd til Sistranda liggekai
Presentasjon – Siholmen liggekai – Trondheim Havn
Tilsagn om tilskudd

Saksopplysninger:

I forbindelse med statsbudsjettet for 2018 fikk Frøya kommune tildelt kr 16 237 500 til bygging av liggekai på Sistranda. Dette var et resultat av et arbeid som har pågått gjennom flere år, og flere søknader om tilskudd er sendt til Kystverket.

I 2016 søkte kommunen Kystverket om investeringstilskudd med følgende kostnadskalkyle:

- Kailengde 135 m

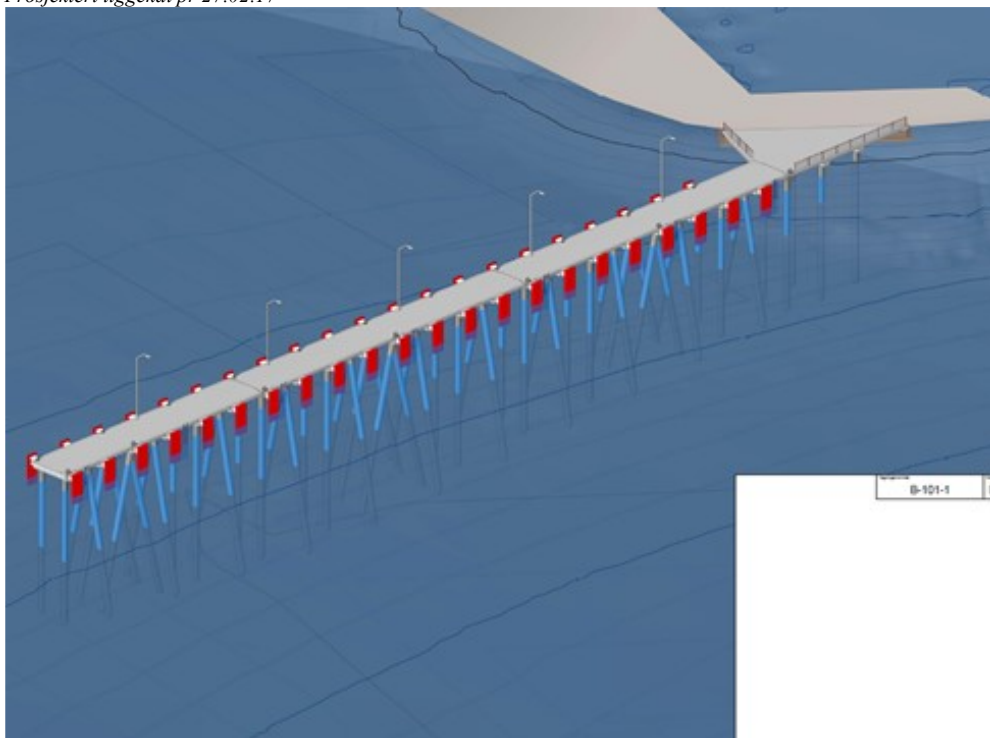
Kostnad	Sum
Kostnadskalkyle, totale kostnader	45 479 887
Kostnadskalkyle, tilskuddsgrunnlag	42 854 887
Omsøkt investeringstilskudd, 50%	21 424 444
Finansiering fra Frøya kommune	21 500 000
Finansiering fra Frøya kommune (prosjektering)	1 000 000
Finansiering fra Trondheim Havn	1 552 444

- Kommunen fikk avslag på denne søknaden 12.10.2016
- Den 27.02.2017 søkte kommunen Kystverket på nytt om investeringstilskudd, for det samme prosjektet, men prisjustert på 4%.
- Kailengde 135 m

Kostnad	Sum
Kostnadskalkyle, totale kostnader	47 255 387
Kostnadskalkyle, tilskuddsgrunnlag	44 252 387
Omsøkt investeringstilskudd, 50%	22 262 694

Finansiering fra Frøya kommune	21 500 000
Finansiering fra Trondheim Havn	2 492 694

Prosjektert liggekai pr 27.02.17



- Den 18.01.2018 fikk kommunen tilsagn på søknaden med følgende investeringstilskudd

Kostnad	Sum
Samlet godkjent kostnad / investering	41 790 000
Tilskudd ca. 39% (maks som er mulig er 40%)	16 237 500

- Tilskuddet er basert på netto kostnader pr. 2016
- Prisjusteringen på 4% fra 2016 til 2017 er ikke hensyntatt.

Frøya kommune vedtok i K-sak 23/18 (arkivsak 17/2852) følgende vedtak:

«Vedtak:

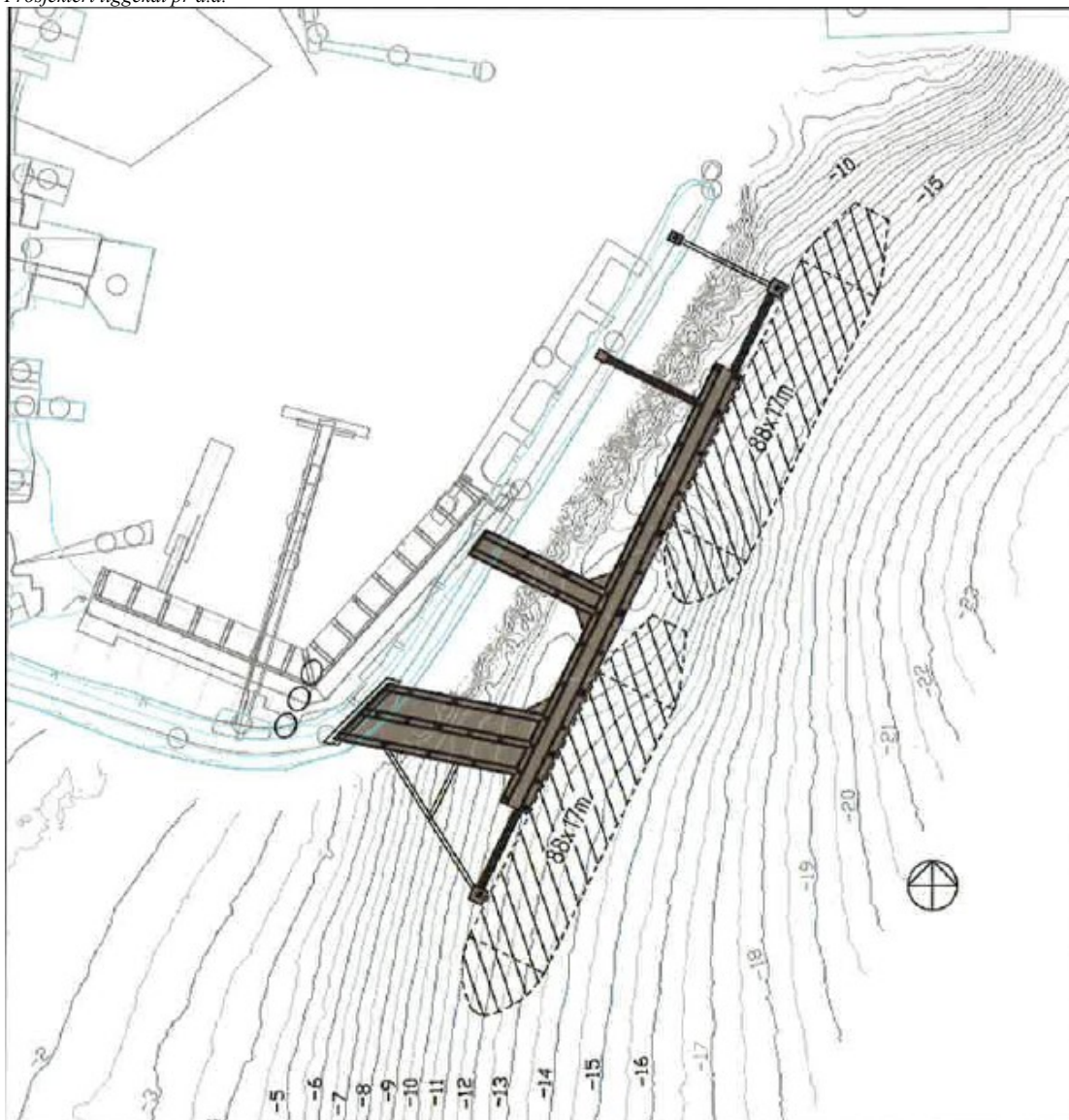
Frøya kommune takker ja til tilskuddet over statsbudsjettet kap. 1360 post 60 for 2017 til kai, utdyping og molo på Sistranda Frøya kommune, totalt kr 16 237 500

Frøya kommune forhandler med Trondheim Havn IKS om fullfinansiering av prosjektet

Enstemmig»

Som en følge av dette vedtaket og at kommunen fikk mindre tilskudd enn omsøkt, hadde Frøya kommune og Trondheim Havn et brukermøte der alternativene ble diskutert. Dette resulterte i at prosjektet ble endret til å se på en løsning med plassering av liggekai i tilknytning til moloen. Dette prosjektet ble antatt til å være noe rimeligere enn tidligere.

Prosjektert liggekai pr d.d.



De tekniske arrangementene for kai og fortøyninger ble utformet sammen med to viktige aktører, og anbudsunderlag ble utarbeidet og konkurranse lagt ut på Doffin.

- Laveste anbud inklusive opsjoner, strøm, vann og ISPS (International Ship and Port facilities Security code) ble på kr 44 592 600.
- Høyeste anbud var 8 millioner kr dyrere
- I tillegg kommer allerede påløpte og uforutsette kostnader
- Totalkostnad 52 592 103 kr eks mva

Tilsagn om tilskudd over statsbudsjettet kap. 1360 post 60 for 2017					
til kai, utdyping og molo på Sistranda Frøya kommune, brev av 17.01.2018:					
Kystverkets forutsetninger for tilskudd:					
Tilskuddsgrunnlag			41 790 000		
39% tilskudd			16 237 500		
Egenkapital			25 552 500		
Anbudspris		37 935 900			
10% prisstigning		3 793 590	41 729 490		
Opsjoner:					
Kartlegging av sjøbunn		50 000			
Erosjonssikring		1 383 800			
Flytting av steinblokker på sjøbunn		110 000			
Asfaltarbeider		442 800			
Endring fra 400V til 230V el.anlegg		30 000			Ikke tilskuddsberettiget
Forberedelse for katodisk beskyttelse		60 000			Ikke tilskuddsberettiget
Spyling/desinfisering/ trykkprøving av rørledning		16 000			Ikke tilskuddsberettiget
ISPS-sikring		500 000	2 592 600		Ikke tilskuddsberettiget
Elektrisk opplegg, lys, landstrøm 230V		1 598 100			Ikke tilskuddsberettiget
Vann		2 466 000			Ikke tilskuddsberettiget
Sum		4 064 100			Ikke tilskuddsberettiget
10% uforutsett		406 410	4 470 510		Ikke tilskuddsberettiget
FK:Påløpte kostnader pr. 31.12. 2015			1 092 387		
TH: Påløpte kostnader					
Grunn og miljøundersøkelser NGL i 2017	380 092				
Slepebåt, leker etc. TH i 2018	288 274	668 366			
Prosjektarbeid TH	173 000				
Prosjektarbeid Norconsult, 2017	38 068				
Prosjektarbeid Norconsult, 2018	327 682	538 750	1 207 116	51 092 103	
Byggeoppfølging etc.				500 000	
Div. uforutsett				1 000 000	52 592 103
Finansiering:					
Totalkostnad					52 592 103
Bevilgning fra Frøya Kommune				1 000 000	
Bevilgning fra Frøya Kommune				21 500 000	
Mulig medvirkning fra TH				2 500 000	
Tilskudd fra Kystverket				16 237 500	41 237 500
Manglende finansiering, eks. mva.					11 354 603
Sum nto anbud:		44 592 600			
Sum påløpte kostnader		2 299 503	46 892 103		
Byggeoppfølging		500 000			
10% uforutsett, div. uforutsett		5 200 000	5 700 000	52 592 103	

Vurdering:

I forbindelse med behandlingen av sak 23/18 tilskudd til Sistranda liggekai, gikk rådmann i forhandlinger med Trondheim Havn. Som en følge av dette ble prosjektet endret slik at finansieringen som lå til grunn skulle være tilstrekkelig. Etter anbudsprosessen på det nye prosjektet, liggekai langs moloen, viste det seg at prosjektet ikke ble rimeligere likevel. Dette skyldes tidsperspektivet, og priser som øker fra år til år. Prosjektet må være ferdig innen oktober 2019 og rådmann antar, grunnet et kort tidsperspektiv på bygging, gjør at prosjektet blir mer kostbart enn tidligere anslått.

Hvis kommunen og Trondheim Havn ikke går videre med realisering av prosjektet, mister kommunen tilskuddet fra statsbudsjettet på 16 237 500 kr. Dette er tydelig kommunisert fra Kystverket.

Trondheim Havn går inn med 2 500 000 kr i prosjektet. De vil videre ha drifts- og vedlikeholdsansvaret for kaien samt driftsinntekter. Trondheim Havn har gitt klare signaler om at de ikke ønsker å gå inn med ytterlige midler til prosjektet. Frøya kommune vil være eier av kaien.

Kommunens inntekter i forbindelse med liggekaien vil være indirekte. Dette vil være bl.a. at fartøyene som benytter seg av kaien vil bruke lokalt næringsliv til f.eks. drivstoff, strøm, vann og andre forsyninger som mat o.l. Liggekaien vil også muliggjøre anløp av større fartøy f.eks. cruiseskip og all den aktivitet dette medfører.

Rådmann anser at en stor liggekai på Sistranda er positivt for Frøya kommune. Selv om kaien ikke direkte generer inntekter vil den skape aktivitet og sikre arbeidsplasser som er bra for Frøya.

Økonomiske konsekvenser:

I tråd med budsjettet som er presentert overfor i saken, har prosjektet en underfinansiering på 11 354 603 kr eks. mva. I denne summen er det lagt inn ca. 10% i uforutsett og div. uforutsett. Teknisk sjef i Trondheim Havn Geir Ove Sumstad som har hatt ansvaret for prosjekteringen av liggekaien, sier at prosjektet med dette har et godt og realistisk budsjett.

I forbindelse med prosjektet er det lagt til grunn en bevilgning fra Frøya kommune på 21 500 000 kr. Dette ble lagt inn i investeringsbudsjettet for 2018. Når kommunen legger frem investeringsprosjekter inneholder dette mva som en del av finansieringen. Frøya kommune la derfor til grunn i investeringsbudsjettet et lånebeløp på 17 200 000 kr og mva på kr 4 300 000, totalt kr 21 500 000. Trondheim Havn har lagt til grunn at kommunens bevilgning var eks. mva, og finansieringen av liggekaien også må ta høyde for dette.

Den totale underfinansieringen for prosjektet slik det foreligger nå vil derfor være 11 354 603 kr pluss 4 300 000 kr. Totalt kr 15 654 603 kr.

Frøya kommune har flere store prosjekter innen VAR som ikke er kommet i gang av ulike årsaker, men har likevel allerede betydelige bevilgninger godkjent. Ett av disse prosjektene er 551445 Renseanlegg avløp – Sistranda. I dette prosjektet er det totalt bevilget 25 000 000 kr hittil, og har en saldo på kr 24 700 000 pr 31.12.18. Rådmann foreslår at kommunestyret omdisponerer midler fra dette prosjektet til liggekaien. Det vil fremdeles gjenstå ca. 10 000 000 kr i prosjektet, som vil være mer enn nok til å dekke kapitalbehovet i 2019. Investeringer på VAR i kommunens investeringsbudsjett er ikke inkl. mva.

Rådmann vil bemerke at ved en slik omdisponering, der kommunen tar fra et selvkostområdet vil det avvike fra kommunens handlingsregel for låneopptak for hele summen på 15 654 603 kr.

Konklusjon

Rådmann foreslår å omdisponere fra prosjekt 551455 Renseanlegg avløp – Sistranda til 551358 Liggekai Sistranda kr 15 654 603 kr slik at Frøya kommune og Trondheim Havn fullfinansierer prosjektet og får det realisert i 2019.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 26.02.2019	Arkivsaksnr: 19/416	Sak nr: 36/19
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
36/19	Formannskapet	26.02.2019

ORDFØRERS ORIENTERING

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 26.02.2019	Arkivsaksnr: 19/417	Sak nr: 37/19
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
37/19	Formannskapet	26.02.2019

RÅDMANNS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen
Arkivsaksnr.: 19/441

Arkiv: S82 &02

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

PROSESSVARSEL - OMGJØRING AV DISPENSASJONSVEDTAK - VINDKRAFT

Forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar at

- Dispensasjonsvedtak i sak 49/16 - fattet av Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016, er gyldig
- Denne beslutningen er ikke et enkeltvedtak og kan derfor ikke påklages

Vedlegg:

Prosessvarsel fra Steenstrup Stordrange, datert 22. januar 2019

Notat fra Bjerkan Stav, datert 8. februar 2019

Notat fra Bjerkan Stav, datert 13. februar 2019

Dispensasjonsvedtak, HFF i sak 49/16

Saksopplysninger:

Frøya kommune har mottatt prosessvarsel fra Steenstrup Stordrange – 22. januar 2019 - gjennom advokat Lars Selmar Alsaker. Alsaker representerer folkeaksjonen «Nei til vindkraftverk på Frøya» samt 9 naboer til den planlagte vindmølleparken. Prosessvarselet ligger som vedlegg i saken.

Frøya kommune har engasjert advokatfirmaet Bjerkan Stav gjennom advokat Kari Leira Bjørnsnøs for en vurdering av de juridiske sidene ved saken. Deres vurderinger ligger som vedlegg i notat, datert 8. februar 2019.

Sammendrag Prosessvarsel fra Steenstrup Stordrange

Alsaker mener at vedtaket, fattet i Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016 – sak 49/16, er ugyldig og kommunen har således plikt til å oppheve sitt ugyldige vedtak. Alsaker mener videre at dispensasjonssøknaden må behandles på nytt.

Som grunnlag for kravet om å oppheve vedtaket, mener Alsaker at flere forhold anses som alvorlige feil, og dersom feil kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold, så foreligger ugyldighet. Alsaker legger frem følgende;

- Dispensasjonssaken ble ikke nabovarslet
- Det ble ikke sendt ut underretning om vedtaket til sakens parter
- Begrunnelsen for vedtaket var mangelfullt
- Det foreligger ikke materialrettslig adgang etter PBL - Plan- og Byggningsloven - §19-2 – til å dispensere

Sareptas dispensasjonssøknad fra 18.08.2015, samt komplettering av søknad datert 08.12.2015, refererer til prosjektet slik det var beskrevet i konsesjonen av 28.06.2012. I søknaden om konsesjon forut for 2012 var det beskrevet vindmøller med en maksimal høyde på 150 meter. Det var dette som var gjenstand for konsekvensutredninger, høring og vurdering. Det var dette tiltaket kommunen innvilget dispensasjon for i 2016. I følge Alsaker er det nå tale om et vesentlig annerledes tiltak, og dette krever uansett ny behandling om dispensasjon. En vurdering av dispensasjon etter PBL er en helt konkret vurdering, der både selve dispensasjonsvedtaket og de bestemmelser det søkes dispensasjon fra, må tas konkret stilling til. Kommunen har aldri vurdert dispensasjon fra de vindmøllene det nå er tale om å etablere. All den tid det ikke er innvilget dispensasjon for vindmøller med høyde på 180 meter, så vil en slik etablering være i strid med PBL. En økning av høyden på vindmøllene opp til 180 meter innebærer en vesentlig endring av tiltaket det ble søkt om, innvilget og gitt konsesjon til.

Etter PBL § 1-3 er reglene slik at forhold som gjelder anlegg for overføring eller omforming av elektrisk energi ikke er omfattet av PBL. Detet gjelder kraftledninger og transformatorstasjoner. For andre forhold, som selve vidturbine, fundamenter, adkomstveier, internveier og drifts- og servicebygg i vindparkområdet gjelder PBL. Det betyr at slike tiltak ikke kan etableres dersom de er i strid med gjeldende arealplan. Kommunen kan i utgangspunktet bestemme om de vil ha en vindmøllepark eller ikke. Kommunen kan i kommuneplan/ reguleringsplan også gi føreinger for utførelsen av en vindmøllepark, f.eks. maksimal høyde på turbiner, støybegrensinger, rekkefølgekrav for infrastruktur mm. En reguleringsplanbehandling gir også en demokratisk og åpen prosess med bred mulighet for medvirkning og innflytelse for kommunens innbyggere.

Det er i PBL § 6-4 hjemmel for at departementet i den enkelte sak kan bestemme at endelig konsesjon til kraftproduksjonsanlegg etter energiloven uten videre skal ha virkning som statlig plan. I følge Alsaker er det høy terskel for at departementet benytter seg av denne hjemmelen, og den hindrer ikke kommunene i å vedta arealplaner som enten nekter utbygging av vindmølleparker, eller legger føringer og vilkår for etableringen av dem.

Når Frøya kommune vedtok å dispensere fra reguleringsplankravet, fratok en samtidig seg selv og sine innbyggere muligheten til å øve innflytelse og muligheten til å legge føringer for utforming.

Kommuneplanens krav om reguleringsplanbehandling av vindmølleparken gav med andre ord et utvedtydig signal til kommunens innbyggere om at det ville komme en planprosess som ville ta endelig stilling til om kommunen ønsket vindmøllepark eller ikke. Naboer og

de 10 organisasjonene som hadde vært engasjert i saken om vindmølleparken hadde således en berettiget forventning om at de ville få en mulighet til påvirkning og medvirkning gjennom reguleringsplanprosessen. Denne muligheten ble imidlertid tatt ifra dem.

Alsakers konklusjon:

I vedtak i HFF 10.03.2016 fattet kommunen et dispensasjonsvedtak etter PBL § 19-2, om at det dispenseres fra kommuneplanens arealdel. I tillegg ble det fattet vedtak om fritak for nabovarsling etter PBL § 21-3. Ingen naboer eller interesseorganisasjoner ble således varslet om at det var initiert en dispensasjonssak. Lovens klare hovedregel er at dispensasjonssøknader skal nabovarsles. PBLs forarbeider fastsetter klart at manglende varsling av en dispensasjonssak vil kunne medføre ugyldighet. Dette medfører **en vesentlig saksbehandlingsfeil**.

Naboer og gjenboere ble heller ikke gitt underretning om kommunens dispensasjonsvedtak. Frøya kommune har en rettslig plikt til å sende grunneiere/ naboer/ gjenboere underretning om dispensasjonsvedtaket. At underretning til sakens parter ble unntatt er også **en vesentlig saksbehandlingsfeil**.

I vedtaket fra Frøya kommune var det ikke gitt noen analyse eller beskrivelse av hensynene bak de bestemmelser det ble søkt dispensert fra. Det ble ikke engang formulert tydelig i vedtaket hva det ble dispensert fra i kommuneplanens arealdel. Vedtaket var generelt formulert som en dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, uten å spesifisere hvilket tiltak det ble gitt dispensasjon for – eller hvilke bestemmelser i kommuneplanen det ble dispensert fra. Den manglende begrunnelsen utgjør **en vesentlig saksbehandlingsfeil**.

I tillegg er det også grunn til å stille spørsmål ved om det i det hele er materiellrettslig grunnlag for å dispensere fra LNF-formålet i kommuneplanen, med hjemmel i PBL § 19-2, for å etablere en stor vindmøllepark. Dersom hensynet bak arealdisponeringen til LNF-formål vesentlig tilsesettes, så vil det ikke være grunnlag for dispensasjon.

I denne saken er det tale om tre vesentlige saksbehandlingsfeil. Både hver for seg, og samlet, tilsier saksbehandlingsfeilene at kommunens dispensasjonsvedtak av 10.03.2016 er ugyldig. I og med at det ikke foreligger noe gyldig dispensasjonsvedtak fra gjeldende kommuneplan/ reguleringsplankrav, så har Sarepta Energi AS ikke lov til å anlegge vindmølleparken. Kommunen har også en selvstendig plikt til å vurdere omgjøring av et ugyldig vedtak.

Dersom kommunen unnlater å behandle dispensasjonssaken på ny, til tross for den foreliggende ugyldighet, så varsles med dette at vår klient vil vurdere rettslige skritt mot kommunen, med sikte på å fastslå ugyldighet.

Sammendrag - Vurderinger Bjerkan Stav

Det konstateres at vedtaket om dispensasjon av 10.03.2016 ikke lider av saksbehandlingsfeil som fører til at vedtaket er ugyldig. Villkårene for å gi dispensasjon var oppfylt og vedtaket lider derfor heller ikke av innholdsmessige feil.

Gjennom kommunens vedtak om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, er utbygger gitt en rettighet. Dispensasjonsvedtaket kan etter loven bare omgjøres dersom vedtaket er ugyldig. Frøya kommune har derfor ikke adgang til å omgjøre vedtaket. En beslutning om at dispensasjonsvedtaket fra 2016 er gyldig og derfor ikke kan omgjøres, vil ikke være et enkeltvedtak og vil ikke kunne påklages. Skulle kommunen komme til at vedtaket er ugyldig, vil dette være et enkeltvedtak som kan påklages til Fylkesmannen av parter og andre med rettslig klageinteresse.

Vedtaket innebærer at kommunen har gitt dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av vindkraftverk innenfor rammene som det er gitt anleggskonsesjon for. Dispensasjonsvedtaket omfatter også endringer i forhold til tidligere utbyggingsplan, så lenge endringene godkjennes av NVE, ved behandling av detaljplan/ Miljø- Transport- og Anleggsplan (MTA). Skulle NVE komme til at endringer i utbyggers planer går utenfor rammene i anleggskonsesjonen, vil endringene imidlertid ikke omfattes av dispensasjonsvedtaket. En beslutning om at ny dispensasjon ikke er nødvendig vil ikke være å regne som et enkeltvedtak og vil derfor ikke kunne påklages.

Dersom kommunen skulle komme til at vedtaket om dispensasjon ikke omfatter tiltaket som da er planlagt gjennom MTA med detaljplan, vil utbygger kunne hevde overfor kommunen at dette innebærer en omgjøring av dispensasjonsvedtaket som det ikke er rettslig grunnlag for. Utbygger vil kunne påklage kommunens vedtak til Fylkesmannen.

Om utbyggingsplanene for vindkraftverket blir forsinket eller forhindret som følge av at kommunen legger til grunn at dispensasjonsvedtaket er ugyldig eller ikke omfatter vindkraftverket som nå planlegges, vil kommunen kunne bli møtt med et erstatningskrav fra utbygger. Utbygger vil videre kunne be Olje- og Energidepartementet om at anleggskonsesjonen skal gis virkning som statlig plan, med den følge at tiltaket ikke lenger vil være avhengig av at kommunen gir dispensasjon fra kommuneplanens arealdel.

Om kommunen selv ønsker å utarbeide reguleringsplan for tiltaket, bør dette avklares på et tidlig stadium for at prosessene kan bli tidsmessig samordnet på en god måte. I forarbeidene til PBL heter det at vilkårene for å gi dispensasjon alltid vil være til stede når det foreligger en endelig konsesjon etter energiloven.

Alsaker har anført at kommunens dispensasjonsvedtak lider av tre saksbehandlingsfeil:

- Manglende nabovarsling
- Manglende underretning om dispensasjonsvedtaket
- Mangelfull begrunnelse

I tillegg har Alsaker hevdet at det er tvilsomt om det forelå materiellrettslig adgang til å dispensere etter PBL § 19-2

Manglende nabovarsling

Det er på det rene at naboer/ gjenboeres interesser blir berørt av vindkraftverket. Ordlyden i PBL §19-1, jf. § 21-3 andre ledd tilsier derfor at det ikke var formelt grunnlag for å unnlate nabovarsling. Bestemmelsene om unntak fra varslingsplikten i PBL § 21-3 fjerde og femte ledd anses ikke å komme til anvendelse. Vurderingen er at det etter dette burde vært sendt nabovarsel før kommunen behandlet søknaden om dispensasjon.

Neste spørsmål blir om saksbehandlingsfeilen i form av manglende nabovarsling vil få konsekvenser for gyldigheten av dispensasjonsvedtaket. Ved vurderingen av om manglende nabovarsling får konsekvenser for dispensasjonsvedtakets gyldighet, må en først vurdere om feilen kan ha virket inn på innholdet i dispensasjonsvedtaket. Dersom feilen ikke kan ha virket inn, vil ugyldighet på grunn av feilen være utelukket. Om man kommer til at feilen kan ha virket inn, må det foretas en nærmere vurdering av om dette medfører ugyldighet.

Kommunen har i vedtaket om dispensasjon vist at naboer og andre interessenter var tilstrekkelig hørt gjennom konsesjonsbehandlingen, og at det derfor var grunnlag for å unnlate nabovarsel. Søknaden om dispensasjon gjaldt akkurat det samme tiltaket som konsesjonen gjelder. Det fremgår av søknaden av 18.08.2015 at det søkes om dispensasjon for «det konsesjonsgitte Frøya vindkraftverk».

Det framgår av NVEs anleggskonsesjon at det ble holdt offentlige møter i forbindelse med melding om planlegging av Frøya vindkraftverk i 2002. Videre framgår at konsesjonssøknad ble sendt på offentlig høring i 2004, og at det i den forbindelse ble holdt offentlige møter. Det framgår også at planendringssøknad fra 2012 ble sendt på høring med frist 15.05.2012, samt at det ble holdt møte med lokale og regionale myndigheter og offentlig møte på Sistranda 26.03.2012, hvor NVE og tiltakshaver orienterte om prosessen og prosjektet. Naboer, gjenboere og andre berørte hadde gjennom konsesjonsbehandlingen god anledning til å fremme sine synspunkter om vindkraftverket.

Spørsmålet om manglende nabovarsling kan ha innvirket på dispensasjonsvedtakets innhold må vurderes ut fra situasjonen slik den var i 2016. Forutsetningene for prosjektet var ikke endret fra konsesjon ble gitt i 2012 til dispensasjon ble omsøkt i 2016. Spørsmål om den nærmere konkretisering av utbyggingsplanene, slik som turbinhøyde og plassering av turbinene, ble først aktualisert i forbindelse med utbyggers Detaljplan/ MTA som ble utarbeidet i 2018. Det er usannsynlig at det ved nabovarsling om dispensasjonssøknaden ville kommet argumenter som kommunen ikke allerede var kjent med gjennom den omfattende medvirkningsprosessen forut for konsesjonsvedtaket. Da feilen ikke kan ha virket inn på vedtakets innhold, følger det av FVL § 41 at vedtaket er gyldig.

Manglende underretning

Det er på det rene at naboer og gjenboere ikke ble underrettet om vedtaket om dispensasjon. Det framgår av FVL § 27 at «partene» skal underrettes om vedtaket så snart som mulig. Alsaker har i brev hevdet at naboer og gjenboere til vindkraftverket må anses som parter i dispensasjonsvedtaket, at de derfor hadde krav på underretning om vedtaket, og at manglende underretning fører til at dispensasjonsvedtaket er ugyldig.

Det kan stilles spørsmål ved om naboer og gjenboere var å anse som parter i dispensasjonssaken. Eckhoff og Smith skriver at naboer til et byggetiltak neppe vil anses

som parter bare fordi tiltaket vil være til en viss sjenanse for dem, men at de vil kunne få partsstilling dersom tiltaket vil hindre dem i å utøve sine rettigheter eller medføre vesentlig skade for dem. Avgjørelsen beror på en skjønnsmessig vurdering.

Det er ikke nødvendig å ta stilling til om naboer og gjenboere hadde partsstatus i dispensasjonssaken, da brudd på FVL § 27 om underretning til parter ikke i seg selv kan ha hatt noen betydning for vedtakets innhold. Manglende underretning kan derfor under enhver omstendighet ikke føre til at vedtaket om dispensasjon blir ugyldig.

Mangelfull begrunnelse

Alsaker har anført at dispensasjonsvedtaket ikke er tilstrekkelig begrunnet, og at det utgjør en vesentlig saksbehandlingsfeil som tilsier at vedtaket er ugyldig.

Kommunen har i saksframlegget til dispensasjonsvedtaket vist til at kommunens anledning til å gi dispensasjon er oppfylt når endelig anleggskonsesjon er gitt, at OED kan gi konsesjonen virkning som statlig plan og at det vurderes som viktig at kommunen beholder området innenfor kommunens planverk. I følge forarbeidene til PBL § 19-2, er vilkårene for å gi dispensasjon alltid til stede når det foreligger en endelig konsesjon etter energiloven. Kommunen har, i forkant av dispensasjonsvedtaket, foretatt en grundig vurdering som endte med at kommunen valgte å tilrå NVE å gi konsesjon. Kommunens dispensasjonsvedtak er tilstrekkelig begrunnet. I og med at vilkårene for å gi dispensasjon alltid vil være oppfylt når endelig konsesjon er gitt, vil en eventuell mangelfull begrunnelse heller ikke kunne indikere at vedtaket lider av innholdsmessige feil.

Alsaker har stilt spørsmål ved om det i det hele tatt er grunnlag for å dispensere fra LNF-formålet for å etablere en stor vindmøllepark. Det er åpenbart ikke grunnlag for å si at kommunen ikke hadde grunnlag for å innvilge dispensasjon, i følge PBL § 19-2 – da vilkårene alltid vil være oppfylt der det er gitt endelig konsesjon.

I saksbehandlingen har rådmannen blitt gjort oppmerksom på bestemmelser i PBL § 21-9. For tiltak som ikke igangsettes innen tre år, faller tillatelsen bort. Dette gjelder også dispensasjoner. Vi har bedt vår advokat om en vurdering av dette. Advokatens konklusjon er tydelig; Dispensasjon for Frøya vindkraftverk faller ikke bort etter tre år. Bestemmelsen i PBL § 21-9 om bortfall av dispensasjon gjelder ikke for vindkraftverk som har fått anleggskonsesjon etter energiloven. Dispensasjonen gjelder så lenge konsesjonen varer. Utførlig vurdering finnes i vedlegg.

Vurdering:

Rådmannen har vurdert prosessvarslet fra Steenstrup Stordrange, og utredning foretatt av Bjerkkan Stav på vegne av kommunen.

Rådmann vurderer saken slik:

1. Dispensasjonssaken burde vært nabovarslet. Rådmannens vurdering er likevel at manglende nabovarsling ikke kan ha virket inn på **innholdet** i dispensasjonsvedtaket.

Da feilen ikke kan ha virket inn på vedtakets innhold, følger det av FVL § 41 at vedtaket er gyldig

2. Underretning til parter har ingen betydning for vedtakets innhold. Rådmannen anser at manglende underretning ikke fører til at vedtaket om dispensasjon blir ugyldig
3. Rådmannen anser at kommunens dispensasjonsvedtak er tilstrekkelig begrunnet. I og med at vilkårene for å gi **dispensasjon alltid vil være oppfylt når endelig konsesjon er gitt**, vil en eventuell mangelfull begrunnelse heller ikke kunne indikere at vedtaket lider av innholdsmessige feil.

Rådmannen støtter seg til advokatens vurderinger og innstiller til kommunestyret at dispensasjonsvedtaket - fattet av Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016, sak 49/16, er gyldig. Da dette ikke er et enkeltvedtak, kan ikke dette påklages.

Frøya kommune
ATT: ordfører Berit Flåmo
Rådhusgata 25
7260 Sistranda

Bergen, 22. januar 2019
Vår ref.: 4281008.1-147107 ALSLAR/ALSLAR
Ansvarlig advokat: Alsaker, Lars Selmar

Frøya vindmøllepark - krav om omgjøring av dispensasjonsvedtak fra 2016 – krav om plan/dispensasjonsbehandling av vindmøller på 180 meter – krav knyttet til saksbehandling i NVE/OED for vesentlige endring av konsesjonsvilkår. Prosessvarsel etter tvistelovens § 5-2

1. Oppsummering

Vårt advokatfirma representerer Folkeaksjonen mot vindkraft på Frøya. Vårt advokatfirma representerer også følgende naboer til den planlagte vindmølleparken:

- Anne Sofie Nekstad
- Elin Grubba Rabben og Steinar Petter Rabben (gnr. 6 bnr. 7)
- Anne Grubba Bottenvik (gnr. 6 bnr. 14)
- Sissel Elise Innstrand og Sigurd H. Sigurdson (gnr. 6 bnr. 12)
- Martha Wendt (gnr. 6 bnr. 9)
- Karianne Bottenvik-Hartmann og Michael Baas Bottenvik-Hartmann

Kommunen fattet den 10.03.2016 et vedtak hvoretter det ble innvilget dispensasjon fra kommuneplanens arealdisponering til LNF-område for vindmølleparken det var gitt konsesjon til i 2012. Videre ble det gitt dispensasjon fra kommuneplanens reguleringsplankrav for vindmølleparken. Dispensasjonssaken ble ikke nabovarslet. Det ble heller ikke sendt underretning om dispensasjonsvedtaket til sakens parter. Begrunnelsen for vedtaket var mangelfull, og det var tvilsomt om det forelå materiellrettslig adgang etter pbl. § 19-2 til å dispensere. Dette utgjorde alvorlige feil. Dersom feil i forbindelse med saksbehandling kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold, så vil ugyldighet foreligge. I denne saken ble partene fratatt muligheten til å øve innflytelse og til å påklage dispensasjonsvedtaket. Om saksbehandlingsfeilene tenkes borte er det mulighet for at utfallet kunne blitt et annet. Kommunens dispensasjonsvedtak fra mars 2016 er dermed ugyldig. Kommunen har en plikt til å oppheve sitt ugyldige vedtak. Dette innebærer at Sareptas dispensasjonssøknad fra august 2015 må saksbehandles på nytt.

Det er videre på det rene at Saraptas dispensasjonssøknad fra 18.08.2015, som ble innvilget av kommunen den 10.03.2016, refererte til prosjektet slik det var beskrevet i konsesjonen av 28.06.2012, og i søknaden til denne konsesjonen. I søknaden om konsesjon forut for 2012 var det beskrevet vindmøller

med en maksimal høyde på 150 meter. Det var dette som var gjenstand for konsekvensutredning, høring og vurdering. Det var dette tiltaket kommunen innvilget dispensasjon for i 2016. Det er nå imidlertid tale om et vesentlig annerledes tiltak, og dette krever uansett ny behandling om dispensasjon. Om en sammenligningsvis søker om dispensasjon for en hytte i strandsonen, og i søknaden beskriver en hytte i to etasjers høyde og for dette innvilget, så kan en selvsagt ikke bygge en hytte med tre etasjers høyde. På samme måten blir det her. En vurdering av dispensasjon etter plan- og bygningsloven er en helt konkret vurdering – der både selve dispensasjonstiltaket og de bestemmelser det søkes dispensasjon fra må tas konkret stilling til. Kommunen har aldri vurdert dispensasjon fra de vindmøllene det nå er tale om å etablere. All den tid det ikke er innvilget dispensasjon for vindmøller med høyde på 180 meter, så vil slik etablering være i strid med plan- og bygningslov. Kommunen vil ha plikt til å stanse en ulovlig etablering.

Kommune har altså full anledning til å stanse etablering av vindmøllepark på Frøya, og i alle fall til å stanse etableringen av «monstermøllene» på 180 meters høyde. Om flertallet i kommunestyret er imot dette så er det både rettslig og politisk handlingsrom til å gjøre noe med det.

En økning av høyden på vindmøllene opp til 180 meter innebærer også en vesentlig endring av det tiltak det ble søkt om, og innvilget konsesjon til etter energilovgivningen. Det følger av den alminnelige forvaltningsretten at det ikke ligger mer i en offentlig tillatelse enn i søknaden. Også innholdet i en anleggskonsesjon må forstås i lys av hva det er søkt om. Dette følger også av saksbehandlingsreglene. Man kan selvsagt ikke søke om, konsekvensutrede, ha høring for og få vurdert prosjekt A, og deretter få konsesjon for prosjekt B med langt større konsekvenser enn det som har vært søknadsbehandlet. Vindmøllene på 180 meter er en vesentlig endring fra det som ligger i allerede innvilgede konsesjon. Endringen innebærer både mer skyggekast, mer støy og større konsekvenser for synlighet og landskapspåvirkning. Vesentlige endringer må godkjennes av NVE, jfr. både gjeldende konsesjonsvilkår og alminnelig forvaltningsrett/energilovens § 2-1. Sikt vedtak vil være gjenstand for klagerett. I media 10.10.2019 ble det referert at Frøya Arbeiderparti er imot de nye og høyere vindmøllene. Dette bør få til konsekvens at kommunen påklager et eventuelt NVE-vedtak som innvilger den vesentlige endring som de 180-meter høye vindmøllene representerer. Også våre klienter vil påklage et eventuelt slikt vedtak.

2. Krav om oppheving av kommunens ugyldige dispensasjonsvedtak av 10.03.2016

2.1 Når gjelder plan- og bygningsloven i saker om vindmølleparker?

Etter plan- og bygningslovens § 1-3 er reglene slik at forhold som gjelder anlegg for overføring eller omforming av elektrisk energi ikke er omfattet av plan- og bygningslov. Dette gjelder blant annet kraftledninger og transformatorstasjoner. Slike tiltak trenger f.eks. da heller ikke dispensasjon selv om de ikke er i samsvar med kommuneplan/reguleringsplan. Anleggskonsesjonen fra NVE/OED er i slike tilfeller tilstrekkelig til å etablere tiltaket.

For andre forhold som selve vindturbinene/vindmøllene, fundamenter, adkomstveier, internveier og drifts- og servicebygg i vindparkområdet gjelder plan- og bygningsloven. Dette betyr at slike tiltak ikke kan etableres dersom de er i strid med gjeldende arealplan. Kommunene kan mao i utgangspunktet bestemme om de vil ha en vindmøllepark eller ikke. Kommunen kan i kommuneplan/reguleringsplan

også gi føringer for utførelsen av en vindmøllepark, f.eks. maksimal høyde på turbiner, støybegrensinger for omgivelsene, føringer for utførelse, rekkefølgekrav for infrastruktur som må være på plass før vindmølleparken kan bygges etc.

En reguleringsplanbehandling gir også en demokratisk og åpen prosess med bred mulighet for medvirkning og innflytelse for kommunens innbyggere. Det er de folkevalgte i selve kommunestyret som tar avgjørelsen, og planprosessen sikrer både forsvarlig utredning og mulighet til medvirkning og å komme med innspill.

Det er i pbl. § 6-4 hjemmel for at departementet i den enkelte sak kan bestemme at endelig konsesjon til kraftproduksjonsanlegg etter energiloven, vannressursloven eller vassdragsreguleringsloven uten videre skal ha virkning som statlig arealplan. Men det er høy terskel for at departementet benytter denne hjemmelen, og den hindrer ikke kommunene i å vedta arealplaner som enten nekter utbygging av vindmølleparker, eller legger føringer og vilkår for etableringen av dem.

En planprosess er en god mulighet for kommunen til å påvirke utformingen av en vindmøllepark, og til å gi naboer og øvrig befolkning muligheten til medinnflytelse. Når Frøya kommune vedtok å dispensere fra reguleringsplankravet i kommuneplanen, så fratok en samtidig seg selv og sine innbyggere muligheten til å øve innflytelse og muligheten til å legge føringer for utforming.

Kommunen kunne imidlertid også lagt føringer om høyde, miljøpåvirkning mm som vilkår for en dispensasjon, men heller ikke dette ble gjort i dispensasjonsvedtaket kommunen fattet i 2016, se nedenfor.

Når det gjelder byggesaksbehandling for kraftanlegg som vindmølleparker er det i § 4-3 byggesaksforskriften en viktig unntaksbestemmelse. Denne lyder:

«For tiltak som er nevnt nedenfor under bokstav a til h og som er i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-6 andre ledd, gjelder ikke reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 20 (Søknadsplikt), 21 (Krav til innhold og behandling av søknader), 22 (Sentral godkjenning av foretak), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak), 25 (Tilsyn), 27 (Tilknytning til infrastruktur), 28 (Krav til byggetomta og ubebygde areal), 29 (Krav til tiltaket), 30 (Krav til særskilte tiltak) og 31 (Krav til eksisterende byggverk). Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 (Tekniske krav) og § 29-7 (Krav til produkter til byggverk) med tilhørende deler av byggteknisk forskrift gjelder så langt de passer for nevnte tiltak.

(...)

c) Anlegg for produksjon av elektrisk energi som er gitt anleggskonsesjon, anlegg for fordeling av elektrisk energi som bygges med hjemmel i områdekonsesjon samt fjernvarmeanlegg som er gitt fjernvarmekonsesjon etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i lov 29. juni 1990 nr. 50 om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven).»

Etter denne bestemmelsen trengs ikke byggeløyvet dersom tiltaket er gitt anleggskonsesjon for f.eks. en vindmøllepark. Men det er en viktig reservasjon gjennom henvisningen om at tiltaket må være i samsvar med pbl. § 1-6. For i § 1-6 heter det som følger:

«§ 1-6. Tiltak

Med tiltak etter loven menes oppføring, riving, endring, herunder fasadeendringer, endret bruk og andre tiltak knyttet til bygninger, konstruksjoner og anlegg, samt terrenginngrep og opprettelse og endring av eiendom, jf. § 20-1 første ledd bokstav a til m. Som tiltak regnes også annen virksomhet og endring av arealbruk som vil være i strid med arealformål, planbestemmelser og hensynssoner.

Iverksetting av tiltak som omfattes av denne lov, kan bare skje dersom de ikke er i strid med lovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan, jf. kapittel 20 om søknadsplikt og tillatelse. Dette gjelder også hvis tiltaket er unntatt fra søknadsplikt etter §§ 20-5 og 20-6.»

Som det ses ovenfor forutsetter § 1-6 at en vindmøllepark, for at den skal være fritatt fra byggesaksbehandling etter SAK § 4-3 (som er hjemlet i pbl. § 20-6), må være i samsvar med gjeldende lover, forskrifter og kommuneplan/reguleringsplan. Dersom en vindmøllepark ikke er i samsvar med lov, forskrift eller gjeldende arealplaner, så må tiltaket på vanlig måte byggesaksbehandles av kommunen.

I veilederen til byggesaksforsriften heter det som følger:

«Det følger av pbl. § 1-6 andre ledd at "Iverksetting av tiltak som omfattes av denne lov, kan bare skje dersom de ikke er i strid med lovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan, jf. kapittel 20 om søknadsplikt og tillatelse. Dette gjelder også hvis tiltaket er unntatt fra søknadsplikt etter §§ 20-5 og 20-6."»

Utgangspunktet er at tiltakshaver selv vurderer dette, og ellers sørger for at lovgivningen blir fulgt. Dersom disse kravene ikke blir oppfylt kan bygningsmyndighetene kreve tiltaket endret eller fjernet i ettertid, da håndhevingsbestemmelsene i lovens kap. 32 også gjelder for tiltak som ellers er unntatt fra deler av bygningslovgivningen iht. § 4-3.»

I denne saken er vindmøllepark i strid med kommuneplanens arealdisponering til LNF-formål. Dette innebærer at tiltaket fra byggesaksbehandling, jfr. SAK § 4-3, i utgangspunktet ikke kommer til anvendelse. Det følger av pbl. § 19-2 at det ikke kan dispenseres fra saksbehandlingsregler.

Det er også gitt en unntaksbestemmelse i pbl. § 12-1 om at lovens alminnelige krav til reguleringsplan for tiltak av vesentlig miljømessig eller samfunnsmessig betydning ikke gjelder for «*konsesjonspliktige anlegg for produksjon av energi*». Her er lovens forutsetning at prosessen for å få anleggskonsesjon tilsvarende reguleringsplanprosess. Det er derfor ikke noe plankrav etter loven. Men dette hindrer likevel ikke kommune fra å vedta en reguleringsplan med føringer for en vindmøllepark – dersom kommunen selv ønsker det eller det er plankrav i kommuneplanen.

Disse bestemmelsene er viktige deler av det rettslige grunnlaget når en vurderer Frøya kommune sin saksbehandling og rettslige handlingsrom – herunder behandling av dispensasjonssaken i 2016.

2.2 Frøya kommune sin saksbehandling av vindmølleparken

Området der vindmølleparken er planlagt, er i Frøya kommune sin kommuneplan fra 2011 arealdisponert til LNF-formål. Her er det i utgangspunktet kun tillatt med tiltak i tilknytning til stedbunden næring. Vindmøllepark er i strid med arealformålet – og arealdisponering til LNF hindrer etablering av vindmøllepark.

Men selv om de aktuelle områdene var arealdisponert til LNF, så hadde kommunen en bestemmelse om båndlegging til vindmølleparkformål. I bestemmelsenes punkt 2 d) het det som følger:

«d) Hensynsone for fremtidig vindmøllepark

Tiltak innenfor denne sonen skal ikke være til hinder for fremtidig bygging av vindmøller. Hensynsonen gjelder frem til konsesjonsbehandlingen er avgjort. Dersom konsesjon blir gitt, vil hensynsonen måtte erstattes av reguleringsplan for tiltaket. Dersom konsesjon ikke blir gitt, opphører hensynsonen og planformål i plankartet blir gjeldende.»

Konsesjon for vindmølleparken ble gitt i juni 2012, 16 måneder etter at kommuneplanen ble vedtatt. Hensynsonen skulle etter bestemmelsen falle bort når konsesjonsbehandlingen var avgjort. Dette skjedde ved OED sitt vedtak i klagesaken 28.08.2013. Status etter dette var at arealdisponeringen til LNF var gjeldende. Båndleggingen ville uansett vært bortfalt etter 4 år, jfr. pbl. § 11-8 d) der det heter at:

«Båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover er tidsbegrenset til fire år, men kan etter søknad til departementet forlenges med fire år.»

På det tidspunkt Sarepta Energi AS søkte om dispensasjon i august 2015, så gjaldt ikke lenger båndleggingen til vindmøllepark. Dette innebar at kommuneplanens arealdisponering av området til LNF-formål gjaldt fullt ut.

Men selv om båndlegging gjennom hensynsone for mulig fremtidig vindmøllepark var bortfalt, så gjaldt planbestemmelsen om reguleringsplankrav likevel fullt ut – for det fall det var tale om å etablere vindmøllepark på tross av at båndleggingen ikke lenger hadde virkning.

Kommuneplanens krav om reguleringsplanbehandling av vindmølleparken gav med andre ord et utvetydig signal til kommunens innbyggere om at det ville komme en planprosess som ville ta endelig stilling til om kommunen ønsket vindmøllepark eller ikke – og eventuelle planmessige føringer for utforming av en eventuell vindmøllepark. Naboer, de 10 organisasjonene som hadde vært engasjert i saken om vindmølleparken og øvrige innbyggere hadde således en berettiget forventning om at de ville få en mulighet til påvirkning og medvirkning gjennom reguleringsplanprosessen.

Denne muligheten ble imidlertid tatt ifra dem.

I vedtak av 10.03.2016 fattet kommunen et dispensasjonsvedtak etter plan- og bygningslovens § 19-2, om at det ble dispensert fra kommuneplanens arealdel (arealdisponering til LNF og KPAs reguleringsplankrav for vindmølleparken.)

I tillegg ble det fattet vedtak om fritak for nabovarsling etter pbl. § 21-3. Ingen naboer/interesseorganisasjoner ble således varslet om at det var initiert en dispensasjonssak. Lovens klare hovedregel er at dispensasjonssøknader skal nabovarsles. Pbl. § 21-2 gir kun adgang til å la være å nabovarsle dersom «...arbeidet ikke, eller i liten grad, berører interessene til naboer og gjenboere». Som det ses gir ikke bestemmelsen kommunen hjemmel til å gjøre generelle unntak fra kravet om nabovarsling, se også uttalelse på s. 71. i Sivilombudsmannens årsmelding for 1986. Plan- og bygningslovens forarbeider fastsetter klart at manglende varsling av en dispensasjonssak vil kunne medføre ugyldighet. Her heter det:

*«Dagens regler om nabovarsling og bestemmelsen om at regionale og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon fra planer, plankrav og forbudet i § 1-8 videreføres. Denne foreleggningen er viktig for å sikre at nasjonale og viktige regionale interesser blir ivaretatt. **Dersom dette ikke gjennomføres i praksis, kan vedtak om dispensasjon bli ugyldig.**»*[vår uthev]

I denne saken synes det klart at naboene/gjenboerne til vindmøllepark-området ikke hadde liten interesse i om områdene ble arealdisponert til LNF-område eller vindmøllepark. Likeledes klart er det at de hadde interesse i om det ble gjennomført en reguleringsplanprosess eller om det ble dispensert fra plankravet. Det fremstår som klart at lovens vilkår for å frita for nabovarsling ikke var til stede. Frøya kommune brøt med lovens plikt til å påse at lovlig nabovarlig ble gjennomført. Dette representerer en vesentlig saksbehandlingsfeil.

Til alt overmål ble naboer/gjenboere heller ikke gitt underretning om kommunens dispensasjonsvedtak. Etter forvaltningslovens kap V skal alle parter i saken motta underretning i saker om enkeltvedtak. Et dispensasjonsvedtak er et enkeltvedtak. I saker etter plan- og bygningslov er det normale utgangspunktet at alle grunneiere/naboer/gjenboere skal motta nabovarsel. De som avgir uttalelse i saken blir ansett som parter videre. Men når nabovarsling unnlates vet en jo ikke hvem som ville kunne engasjert seg i saken. Dette innebærer at samtlige grunneiere/naboer/gjenboere må anses som parter mht underretning om vedtak. I forvaltningsrettslitteraturen (bla Eckhoff/Smith) er det lagt til grunn at naboer vil være å anse som part der tiltaket vil innebære hindret rettsutøvelse, vesentlige skadevirkninger eller en viss praktisk-økonomisk betydning. Det fremstår som klart at en vindmøllepark for naboene vil kunne ha vesentlige skadevirkninger. Frøya kommune hadde derfor en rettslig plikt til å sende grunneiere/naboer/gjenboere underretning om dispensasjonsvedtaket. At underretning til sakens parter ble unnlatt er også en vesentlig saksbehandlingsfeil.

God forvaltningsskikk ville også tilsagt at de 10 organisasjonene som hadde engasjert seg mot vindmølleparken mottok underretning om dispensasjonsvedtaket.

Når kommunens hovedutvalg for forvaltning i en politisk betent sak med mange engasjerte parter både unnlater nabovarsling og underretning om et svært viktig vedtak, som i realiteten åpnet opp for vindmølleparken - så ble partene i realiteten fratatt alle muligheter til kontradiksjon og klage.

Rådmannen i Frøya kommune har på forespørsel fra vårt advokatfirma uttalt følgende om hvorfor underretning ikke ble gitt:

«Rådmannen vurderte på daværende tidspunkt at alle parter, som naboer/gjenboere/interesseorganisasjoner, var tilstrekkelig underrettet og hørt gjennom konsesjonsbehandlingen. Begrunnelsen for dette var forenklingen i plan- og bygningsloven i forhold til konsesjonspliktige anlegg.

Dette var også bakgrunnen for at Sarepta as fikk innvilget dispensasjon fra kravet til nabovarsel.»

Denne begrunnelsen er klart uholdbar. Spørsmålet om dispensasjon fra kommuneplanens arealdisponering til LNF-formål og reguleringsplankrav for vindmølleparken var en helt annen sak enn NVEs konsesjonssak. En dispensasjonssak skal ta stilling til om en anser vilkårene for å dispensere etter pbl. § 19-2 for å være til stede, om en ønsker å innvilge dispensasjon og eventuelle vilkår for dispensasjon. Ingen av disse forhold vurderes i NVEs konsesjonssak for anleggskonsesjonen.

Uten dispensasjon/reguleringsplan ville ikke vindmølleparken kunne vært etablert, og innbyggerne hadde gjennom kommuneplanens bestemmelse fått en forventning om at saken om vindmølleparken ville bli gjenstand for behandling i kommunen – og at dette ville gi mulighet til påvirkning. Når kommunen i en slik situasjon unnlater både nabovarsling og underretning om dispensasjonsvedtaket – så er dette alvorlige saksbehandlingsfeil.

I tillegg kommer at kommunen gjennom kommuneplanvedtaket, som kom før konsesjonsbehandlingen, ga klart uttrykk for at en tildeling av konsesjon ville bli etterfulgt av reguleringsplanbehandling. Det kan ha medført at innbyggere i kommunen har unnlatt å uttale seg i konsesjonssaken, fordi de la til grunn at de kunne vente med innspillene til reguleringsplanen kom til behandling. Dette øker saksbehandlingsfeilens alvor. Kommunen har uttrykkelig vedtatt at det skulle legges opp til behandling av en reguleringsplan. Dette har innbyggerne innrettet seg på – med den grundighet som må forutsettes ved et slikt planmessig inngrep. Deretter velger kommunen en «hurtigprosess» hvor de ikke bare dropper kravet til reguleringsplan, men hvor dette erstattes av en forenklet dispensasjonssak, hvor på toppen av det hele heller ikke ble sendt ut nabovarsel eller underretning om vedtak.

Det legges også til at begrunnelsen for kommunens dispensasjonsvedtak ikke var tilnærmelesvis i samsvar med hva loven krever. Sivilombudsmannen har i flere saker presisert hva som kreves av begrunnelse for dispensasjonsvedtak. I sak 2011/2812 het det som følger:

(<https://www.sivilombudsmannen.no/uttalelser/krav-til-begrunnelse-for-vedtak-om-dispensasjon-etter-plan-og-bygningsloven-%C2%A7-19-2/>)

«Det må være et grunnleggende krav til begrunnelse for et dispensasjonsvedtak etter pbl. § 19-2 at det fremgår at hvert av lovens kumulative vilkår er vurdert og hvilke konklusjoner vurderingene munnet ut i. Fylkesmannen har i vedtaket verken vist til fordelene eller ulempene ved å gi dispensasjon, og heller ikke konkludert med om vilkåret i pbl. § 19-2 annet ledd annet punktum er oppfylt. En slik mangel ved begrunnelsen etterlater et inntrykk av at fylkesmannen ikke har vurdert hvorvidt vilkåret er oppfylt. Riktignok foretar fylkesmannen en vurdering av § 19-2 annet ledd annet punktum i sitt svar på ombudsmannens spørsmål i saken, og skriver at det i vedtaket «tydeligere kunne gått frem at begge de kumulative vilkår i § 19-2 annet ledd var vurdert». I denne saken – hvor vurderingen av det ene vilkåret er helt utelatt i vedtaket – kan imidlertid ikke den opprinnelige mangelen ved begrunnelsen avhjelpes ved et brev til ombudsmannen.

Som nevnt innledningsvis, er det kun der vilkårene i § 19-2 annet ledd første og annet punktum er oppfylt at forvaltningen har rettslig adgang til å gi dispensasjon. Når det ikke fremgår av vedtaket at det ene vilkåret er vurdert, er dette en mangel ved begrunnelsen som kan tyde på svikt ved selve avgjørelsen. Jeg kan ikke se at gyldighetsregelen i forvaltningsloven § 41 innebærer at vedtaket er gyldig på tross av denne feilen. Det er en «ikke helt fjerntliggende mulighet» for at feilen har hatt betydning for vedtaket innhold, se for eksempel Høyesteretts dom publisert i Rt. 2009 side 661 avsnitt 71. Den mangelfulle begrunnelsen innebærer derfor at vedtaket er ugyldig.»

I vedtaket fra Frøya kommune var det ikke gitt noen analyse eller beskrivelse av hensynene bak de bestemmelser det ble søkt dispensert fra. Det ble ikke en gang formulert tydelig i vedtaket *hva* det ble dispensert fra i kommuneplanens arealdel. Vedtaket var generelt formulert som en dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, uten å spesifisere hvilket tiltak det ble gitt dispensasjon for – eller hvilke bestemmelser i kommuneplanen det ble dispensert fra. Det var heller ingen systematisk gjennomgang av fordeler og ulemper. Den manglende begrunnelsen utgjør en vesentlig saksbehandlingsfeil.

I tillegg er det også grunn til å stille spørsmål ved om det i det hele er materiellrettslig grunnlag for å dispensere fra LNF-formålet i kommuneplanen – med hjemmel i pbl. § 19-2 – for å etablere en stor vindmøllepark. Dersom hensynet bak arealdisponeringen til LNF-formål vesentlig tilsidesettes, så vil det ikke være grunnlag for dispensasjon. Hensynet bak arealdisponering til LNF er at arealet skal tilrettelegges til bruk for landbruk, natur og friluftsliv – herunder bruk av allemannsretten til fri ferdsel og rekreasjon/jakt mm. Dette vil ikke lenger være mulig etter at vindmølleparken er etablert – og hensynene bak LNF-disponeringen er dermed vesentlig tilsidesatt. Da kan det heller ikke innvilges dispensasjon. Partene i saken ble imidlertid «snytt» for muligheten til å påklage dispensasjonsvedtaket.

Når både nabovarsling og lovpålagt underretning om vedtak unnlates, og når begrunnelsen for dispensasjonsvedtaket ikke er i samsvar med lovens krav, så kom man i en situasjon der verken naboer/gjenboere eller andre med rettslig klageinteresse fikk utøvd sine rettigheter. Man kan jo ikke

påklage noe en aldri blir underrettet om. De bestemmelser i loven som skal sikre kontradiksjon, medvirkning og rettsikkerhet hoppet kommunen, i strid med loven, bukk over.

Forvaltningslovens § 41 slår fast at der saksbehandlingsfeil kan ha hatt betydning for utfallet av saken, så er vedtaket å anse som ugyldig. I denne saken er det tale om tre vesentlige saksbehandlingsfeil. Både hver for seg, og samlet, tilsier saksbehandlingsfeilene at kommunens dispensasjonsvedtak av 10.03.2016 er ugyldig. Sarepta Energi AS kan ikke bygge rett på et ugyldig vedtak. I tillegg er det også berettiget tvil om det overhodet forelå et materiellrettslig grunnlag for å kunne dispensere fra LNF-formålet i kommuneplanen.

I og med at det ikke foreligger noe gyldig dispensasjonsvedtak fra gjeldende kommuneplan/reguleringsplankrav, så har Sarepta Energi AS ikke lov å anlegge vindmølleparken. Dette vil nemlig være i strid med kommuneplanens arealdisponering til LNF-formål. Det er per dags dato heller ingen gyldig dispensasjon fra kommuneplanens reguleringsplankrav.

Kommunen har også en selvstendig plikt til å vurdere omgjøring av et ugyldig vedtak. Et dispensasjonsvedtak som det her er tale om kan ikke ratihaberes. Dette innebærer at saken må behandles på ny, og at kommunen da avhjelper de saksbehandlingsfeil som saken var beheftet med i første runde.

Dersom kommunen unnlater å behandle dispensasjonssaken på ny, til tross for den foreliggende ugyldighet, så varsles med dette at vår klient vil vurdere rettslige skritt mot kommunen – med sikte på å fastslå at dispensasjonsvedtaket av 10.03.2016 var ugyldig. Dette brev er å anse som prosessvarsel i samsvar med tvistelovens § 5-2. Med mindre kommunen av eget initiativ opphever det ugyldige vedtak – og varsler at en vil forestå ny saksbehandling av dispensasjonssaken – så bes det om at kommunen **innen 15.02.2019** vurderer og kommenterer anførslene i dette prosessvarselet.

3. Dispensasjonsvedtaket av 10.03.2016 gjelder uansett ikke for vindmøller på 180 meter – ny dispensasjonsbehandling er derfor uansett nødvendig

Et ytterligere poeng er at Sareptas dispensasjonssøknad, og kommunens dispensasjonsvedtak, refererte til NVE-konsesjonen fra 2012. Denne konsesjonen gjaldt ikke vindmøller med høyde på 180 meter, slik endringssøknaden av 19.11.2018 nå gjør. Kommunen gav dispensasjon til etablering av den vindmølleparken som var beskrevet i søknad/KU/tillatelse knyttet til 2012-konsesjonen. Sarepta har imidlertid ikke søkt om dispensasjon fra kommuneplanens LNF-formål for et anlegg med vindmøller på 180 meter. Kommunen bør derfor orientere Sarepta/NVE om at dispensasjonen fra 2016 var begrenset til det anlegg som var beskrevet i 2012-konsesjonen, og som både dispensasjonssøknad og dispensasjonsvedtak viste til.

Dette innebærer at dersom Sarepta ønsker å etablere et anlegg med vindmøller på 180 meter, så må de enten igangsette reguleringsplanprosess i samsvar med kommuneplanens plankrav eller sende ny søknad om dispensasjon. Dispensasjon til et tiltak med en gitt utforming gir ikke muligheten å realisere et tiltak med en vesentlig annen utforming. For å kunne være i stand til å vurdere om vilkårene for dispensasjon etter pbl. § 19-2 er til stede, så må en dispensasjonssøknad – og kommunens behandling av den – vurdere

dispensasjonstiltaket helt konkret. Landskapsvirkninger, skyggekast, støy og andre virkninger er vesentlig annerledes om det er tale om vindmøller på 130-150 meter, enn om det er tale om vindmøller på 180 meter. En dispensasjon kan derfor aldri være en blanko-fullmakt til ethvert tiltak innenfor et område. Kommunens behandling av en dispensasjonssøknad må konkret ta stilling til det tiltak det er søkt om – og et dispensasjonsvedtak vil aldri gå lenger enn hva det er søkt om. Dette følger både av pbl. § 19-1 og av alminnelig forvaltningsrett.

Det vil således være ulovlig å etablere «monstermøller» på 180 meter uten at kommunen har godkjent dette enten gjennom planbehandling eller dispensasjonsbehandling.

Og selv om en skulle legge til grunn at dispensasjonen var gyldig, så er det fortsatt flere forhold som må byggesaksbehandles etter plan- og bygningslov. Alle forhold som ikke er regulert av NVE-konsesjonen fra 2012/2016 må på vanlig måte være gjenstand for byggesaksbehandling. Dette kan gjelde, veier/avkjørsler/servicebygg avvikende plassering av turbiner i forhold til anleggskonsesjonen osv. Vi har ikke foretatt noen konkret vurdering her, men NVE har i e-post av 12.12.2018 invitert kommunen til avklaring av grensesnitt mellom energilovgivningen og kommunens myndighetsområder. Også dette bør kommunen avklare.

4. Monstermøller på 180-meter er en vesentlig endring av gjeldende konsesjon

Saksbehandlingen for Frøya Vindmøllepark begynte i 2002. TrønderEnergi sendte da inn oppstartsmelding og igangsatte utredning. Det var den gang tale om et område på hele 26 km² og 63 turbiner.

Direktoratet for Naturforvaltning fikk i 2005 i oppgave fra OED/NVE å konfliktvurdere 15 konsesjonssøkte vindkraftverk i Norge. Frøya var blant disse. Konfliktnivå i forhold til naturmiljø, kulturmiljø og landskap ble vurdert. Konsekvens/konfliktnivå ble delt inn i kategori A til E, der A representerte liten eller ingen konflikt, mens E representerte svært stor konflikt. Frøya ble vurdert i kategori D – mao stor konflikt i forhold til nasjonale miljømål. Reduksjon av konfliktnivå ble vurdert å kun være mulig gjennom omfattende endringer av tiltaket.

På Frøya ble det i 2006 holdt folkeavstemning om vindmølleparken der et knapt flertall stemte for.

I mars 2012 ble det sendt inn en oppdatert søknad fra NTE Energi og TrønderEnergi. Prosjektet var her redusert til et område på 6,6 m² og 26 turbiner. Sammen med søknaden ble det sendt inn en konsekvensutredning utført av Nordconsult. Her var det gjort vurderinger av konsekvenser knyttet til synlighet i landskapet, skyggekast og støy i forhold til naboer og omgivelser. Direktoratet for Naturforvaltning mente at også en redusert utbygging ville komme i konfliktkategori D.

Det var verken i søknad eller konsekvensutredning beskrevet turbiner med totalhøyde på 180 meter.

Søknaden nevnte turbiner med rotordiameter mellom 70-100 og navhøyde mellom 60-100 meter. Dette innebærer jo en maksimal totalhøyde på ca 150 meter, men det kan synes som om konsekvensutredningen og høringsrunden forutsatte totalhøyde på 130 meter. Det fremgår imidlertid ikke tydelig av konsekvensutredningsdokumentene fra 2012 hvilken total høyde en la til grunn for synlighet for vindmøllene, ei heller for skyggekastpåvirkning for omkringliggende bebyggelse og eiendommer. Denne del av KU bygget på fagutredning fra 2003. Høringsinstansene la i sine vurderinger imidlertid til grunn totalhøyde på 130 meter – og det tyder således på at det var denne høyden som ble utredet og vurdert. Fylkesmannen skrev i sin høringsuttalelse at:

«Landskapet på Frøya er relativt flatt og visuelt sårbart. Det høyeste punktet på Frøya er 74 moh. Vindturbinene vil kunne ha en totalhøyde på 130 meter. Vindkraftanlegget blir svært synlig fra mange steder som ligger et godt stykke unna anlegget og vil ruve i bakgrunnen som dominerende blikkfang».

Den 28.06.2012 gav NVE konsesjon for vindmølleparken. Konsesjonsvedtaket var basert på beskrivelser i KU og høringsprosess. Dette er relevant – for i forvaltningsretten er det slik at innholdet i en tillatelse er en refleks av hva det er søkt om. Det ligger ikke mer i tillatelsen enn i søknaden. Er det i søknadsmaterialet beskrevet turbiner med totalhøyde på 130 meter, og det er dette som er gjort til gjenstand for KU, høringsprosess og saksbehandling, så gir tillatelsen ikke tillatelse til å bygge turbiner med totalhøyde på 180 meter.

Det samme fremgår av § 2-1 i energiloven. Her heter det som følger om saksbehandlingen knyttet til konsesjonsprosesser:

«Søknaden skal gi de opplysninger som er nødvendig for å vurdere om tillatelse bør gis og hvilke vilkår som skal settes. Departementet kan fastsette hvilke opplysninger eller undersøkelser søkeren må sørge for, herunder krav om gjennomføring av ekstern kvalitetssikring. Kreves gjennomføring av ekstern kvalitetssikring, skal departementet avgi en uttalelse om behov og konseptvalg for prosjektet kan meldes og omsøkes.»

Saksbehandlingsreglene i energiloven, fvl. § 17 og alminnelige krav til god forvaltningsskikk tilsier at en ikke kan innvilge konsesjon for et tiltak som ikke har vært gjenstand for en forsvarlig søknadsbehandling. Dette innebærer at tillatelsen ikke kan være mer omfattende enn den søknad som den saksbehandling som ligger til grunn for vedtaket.

NVEs konsesjonsvedtak for vindparken ble påklaget av 10 ulike organisasjoner. I vedtak av 26.08.2013 besluttet OED å opprettholde NVEs konsesjoner for Frøya vindkraftverk med tilhørende kraftledninger. På tidspunktet for OEDs behandling var det fortsatt vindmøller med totalhøyde på 130 meter som var saksbehandlet.

Den 19.09.2016 søkte TrønderEnergi om endringer i linjeføring og transformatorer. Dette innebar at det ble utstedt nye konsesjonsdokumenter datert 03.10.2016, der Sarepta Energi står som innehaver av konsesjonen for Frøya Vindkraftverk.

Etter pkt. 5 i konsesjonen skal det før anleggsstart utarbeides detaljerte spesifikasjoner for anleggene. Slik søknad ble sendt av Sarepta Energi AS den 19.11.2018

Pkt. 6 fastslår at dersom valg av turbinstørrelse medfører vesentlige endringer av tiltaket slik det er spesifisert i konsesjonssøknaden, så skal dette fremlegges i en detaljplan. Detaljplan skal godkjennes av NVE. Ved slik saksbehandling vil NVE være omfattet av fvl. § 17 og energilovens § 2-1 om at saken skal opplyses så godt som mulig før vedtak treffes. Om endringer, f.eks. vesentlig økt mastehøyde, innebærer at gjennomførte konsekvensutredninger eller søknadsopplysninger ikke lenger er dekkende – så må nye konsekvensvurderinger/opplysninger høres av parter/sectormyndigheter og vurderes før NVE kan treffe vedtak. Slikt vedtak må også anses som et påklagbart enkeltvedtak.

Om NVE skulle foregi at økning i vindmøllehøyde fra 130-150 meter og til 180 meter ikke utgjør en vesentlig endring – så vil dette representere en saksbehandlingsfeil som vil bli utfordret av våre klienter.

Sarepta sendte inn detaljplan med ny utforming av anlegget den 19.11.2018. Dette må anses som en søknad om vesentlig endring av eksisterende konsesjonsvilkår, jfr. pkt. 6 i konsesjonsvilkårene. Her søkes det om etablering av 14 vindmøller med navhøyde på 112 meter og rotordiameter på 136 meter. Dette gir en totalhøyde på 180 meter. Dette er vesentlig høyere enn det som var ansøkt og godkjent i konsesjonene fra 2012/2016 og som ble konsekvensutredet og saksbehandlet i denne forbindelse. Denne vesentlige økte høyden som nå er ansøkt gir markert verre forhold for naboer og omgivelser med hensyn til skyggekast – og markerte overskridelser av gjeldende grenseverdier. Det gir også forverringer med hensyn til støy, synlighet og landskapspåvirkning. Disse forhold tilsier at prosessen og saksbehandling knyttet til eksisterende konsesjon fra 2012/2016 ikke dekker «monstermøller» på 180 meter.

Detaljplan av 19.11.2018, og de endringer denne representerer, har vært på høring i løpet av desember. NVE har nå mottatt høringssvar – og har saken til behandling. Det virker imidlertid som om naboer/gjenboere kun har mottatt varsel om endringssøknaden med svært knappe varslingsfrister. Dette kan utgjøre en saksbehandlingsfeil. Høringsfrister må settes slik at de gir en reell mulighet til å sette seg inn i saken, til å søke rådgivning og samhandling og til å utforme en høringsuttalelse. Om dette ikke er gjort vil det kunne representere en saksbehandlingsfeil.

Dersom NVE skulle godkjenne denne søknaden om vesentlig endring av opprinnelig konsesjon, så vil dette kunne påklages til OED av parter og andre med rettslig klageinteresse. Våre klienter vil påklage et slikt eventuelt vedtak fra NVE.

Også dette gir kommunen en mulighet til å stanse «monstermøllene» på 180 meter. Kommunen kan overfor NVE gi tydelig uttrykk for at en ikke ønsker «monstermøllene». Den 10.01.2019 fremgikk det i media at også Arbeiderpartiet, som har flertallet i kommunen, var imot møllene på 180 meter. Det synes da forunderlig at det synes å være et flertall i kommunen mot møller på 180 meter, men kommunens politiske ledelse lar likevel være å bruke det rettslige og politiske handlingsrom som finnes.

Vi har ovenfor nevnt at kommunen har en plikt til å behandle dispensasjonssaken på nytt – og til å kreve ny dispensasjonsbehandling av «monstermøllene» på 180 meter.

Men kommune kan i tillegg arbeide for at NVE/OED ikke innvilger søknaden om vesentlig endring av den eksisterende konsesjonen fra 2012/2016. Det vil også kunne være naturlig at NVE avventer utfallet av en ny folkeavstemning i kommunen før vedtak i saken treffes.

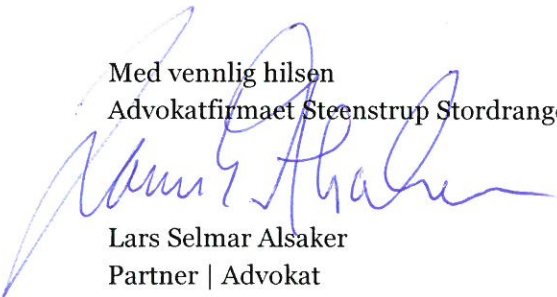
5. Videre behandling av saken

På vegne av våre klienter settes det pris på at kommunen har lagt til rette for et møte førstkommande torsdag kl 13 på kommunehuset i Frøya, med sikte på å drøfte kommunens videre oppfølging av saken. Dette gjelder videre saksbehandlingsskritt både etter plan- og bygningsloven og etter energilovgivningen.

Undertegnede vil sammen med representanter for våre klienter delta på møtet. Politisk ledelse i kommunen bør være til stede på dette møtet – likeså representanter for de ulike partiene i kommunestyret. Dette forutsettes det at kommunen følger opp.

Undertegnede vil også benytte anledningen til å takke kommunen for effektiv og god oppfølging av innsynsbegjæringene som saken har nødvendiggjort.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA



Lars Selmar Alsaker
Partner | Advokat

Kopi:

- Sarepta Energi AS
- TrønderEnergi
- NVE
- OED
- Miljødirektoratet

Notat

Dato 08.02.2019, revidert 15.02.2019
Til Frøya kommune v/rådmannen
Fra Advokat Kari Leira Bjørnsnøs
Tema Frøya vindkraftverk – vurdering av prosessvarsel mv.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	2
2. Oppsummering og konklusjon.....	2
3. Kort om saksgangen og regelverket ved etablering av vindkraftverk	4
3.1 Konsesjon	4
3.2 Forholdet til kommunale arealplaner og plan- og bygningsloven.....	4
3.3 Miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) med detaljplan	5
4. Frøya vindkraftverk - historikk.....	5
5. Om gyldigheten av dispensasjonsvedtaket	8
5.1 Innledning	8
5.2 Manglende nabovarsling.....	8
5.2.1 Hadde kommunen hjemmel til å unnlate nabovarsling?	8
5.2.2 Konsekvenser av manglende nabovarsling.....	9
5.3 Manglende underretning.....	12
5.4 Mangelfull begrunnelse	12
5.5 Lovens vilkår for dispensasjon	13
5.6 Konklusjon – vedtaket om dispensasjon er gyldig og kan derfor ikke omgjøres.....	14
6. Om ny dispensasjonsbehandling er nødvendig fordi vedtaket om dispensasjon ikke gjelder vindturbiner på 180 meter mv.....	14
7. Mulige konsekvenser dersom kommunen opphever dispensasjonsvedtaket som ugyldig eller legger til grunn at planlagt tiltak ikke omfattes av dispensasjonen.....	16

1. Innledning

På vegne av Folkeaksjonen mot vindkraft på Frøya og ni navngitte naboer, har advokat Lars Selmar Alsaker ved brev 22.01.2019 til Frøya kommune krevd omgjøring av vedtak om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for Frøya vindkraftverk. Vedtaket ble fattet av Hovedutvalg for forvaltning 10.03.2016 i sak 49/16. Kravet om omgjøring er begrunnet med at vedtaket om dispensasjon er ugyldig.

I brevet av 22.01.2019 er det videre anført at dispensasjonsvedtaket fra 2016 ikke gjelder for vindmøller på 180 meter. Frøya kommune bes derfor orientere utbygger om at tiltaket forutsetter at det utarbeides reguleringsplan eller søkes om ny dispensasjon dersom det er aktuelt å føre opp så høye vindturbiner.

I brevet av 22.01.2019 har advokat Alsaker videre bedt kommunen om å arbeide for at utbyggers søknad om MTA med detaljplan ikke innvilges av NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat, eventuelt OED (Olje- og energidepartementet)). Videre er det anført at NVE bør avvente utfallet av folkeavstemning i Frøya kommunen før vedtak i saken treffes. Frøya kommune har i etterkant mottatt et udatert forslag til brev fra kommunen til NVE, hvor en ber om at NVE avventer å behandle MTA med detaljplan til folkeavstemning er avholdt, og hvor kommunen ber NVE pålegge utbygger å utrede konsekvensene av økt vindmøllehøyde og sveipareal bedre.

Frøya kommune har bedt om en juridisk vurdering av saken. Formålet med dette notatet er å gi en mest mulig objektiv vurdering av den rettslige holdbarheten av anførselene om at dispensasjonsvedtaket er ugyldig og at det uansett ikke gjelder vindkraftverket slik det nå er planlagt utformet i MTA med detaljplan. Videre vil jeg synliggjøre hvilke konsekvenser avgjørelsen Frøya kommune nå skal treffe vil kunne få.

Hvordan kommunen som høringsinstans bør forholde seg til konsesjonsmyndighetene NVE og OED, herunder om NVE skal bes om å avvente resultatet av folkeavstemningen eller å pålegge utbygger å gjøre nærmere utredninger, er et politisk spørsmål som ikke vil bli nærmere vurdert i dette notatet.

2. Oppsummering og konklusjon

Krav om omgjøring av dispensasjonsvedtaket fra 2016

Min vurdering er at vedtaket om dispensasjon av 10.03.2016 ikke lider av saksbehandlingsfeil som fører til at vedtaket er ugyldig. Jeg er videre kommet til at vilkårene for å gi dispensasjon var oppfylt. Jeg kan heller ikke se at det foreligger andre feil ved vedtaket som kan føre til at vedtaket er ugyldig.

Gjennom kommunens vedtak om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel av 10.03.2016 er utbygger gitt en rettighet. Dispensasjonsvedtaket kan etter loven bare omgjøres dersom vedtaket er ugyldig. Slik jeg vurderer det, har Frøya kommune derfor ikke adgang til å omgjøre vedtaket.

En beslutning om at dispensasjonsvedtaket fra 2016 er gyldig og derfor ikke kan omgjøres vil ikke være et enkeltvedtak og vil ikke kunne påklages. Advokat Alsaker har på vegne av Folkeaksjonen mot vindkraft på Frøya og de ni navngitte naboene til vindkraftverket imidlertid varslet at de vil vurdere rettslige skritt mot kommunen om kommunen ikke kjenner dispensasjonsvedtaket ugyldig.

Skulle kommunen komme til at vedtaket er ugyldig, vil dette være et enkeltvedtak som kan påklages til Fylkesmannen i Trøndelag av parter og andre med rettslig klageinteresse.

Krav om at dispensasjonsvedtaket ikke omfatter vindkraftverket som nå planlegges

Min vurdering er videre at vedtaket av 10.03.2016 innebærer at kommunen har gitt dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av vindkraftverk innenfor rammene som det er gitt anleggskonsesjon for, det vil si maksimal installert effekt 60 MW. Etter det jeg kan se vil dispensasjonsvedtaket også omfatte endringer i forhold til tidligere utbyggingsplan, så lenge endringene godkjennes av NVE/OED ved behandlingen av MTA med detaljplan. Dersom NVE/OED skulle komme til at endringer i utbyggers planer går utenfor rammene i anleggskonsesjonen og derfor utløser krav om ny konsesjonsbehandling, vil endringene imidlertid ikke omfattes av dispensasjonsvedtaket fra 2016.

En beslutning om at ny dispensasjon ikke er nødvendig vil ikke være å regne som et enkeltvedtak og vil derfor ikke kunne påklages.

Dersom kommunen skulle komme til at vedtaket om dispensasjon fra 2016 *ikke* omfatter tiltaket som nå er planlagt gjennom MTA med detaljplan, vil utbygger kunne hevde overfor kommunen at dette innebærer en omgjøring av dispensasjonsvedtaket som det ikke er rettslig grunnlag for. Utbygger vil kunne påklage kommunens vedtak til Fylkesmannen.

Mulige konsekvenser om kommunen kjenner dispensasjonen ugyldig eller legger til grunn at den ikke omfatter vindkraftverket som nå planlegges

Om utbyggingsplanene for vindkraftverket blir forsinket eller forhindret som følge av at kommunen legger til grunn at dispensasjonsvedtaket fra 2016 er ugyldig eller ikke omfatter vindkraftverket som nå planlegges, vil kommunen kunne bli møtt med et erstatningskrav fra utbygger.

Utbygger vil videre kunne be OED om at anleggskonsesjonen skal gis virkning som statlig plan, med den følge at tiltaket ikke lenger vil være avhengig av at kommunen gir dispensasjon fra kommuneplanens arealdel.

Anmodning om at kommunen avgir ny høringsuttalelse til NVE mv.

Hvorvidt kommunen som høringsinstans bør be NVE om å avvente resultatet av folkeavstemningen eller å pålegge utbygger å gjøre nærmere utredninger, er et politisk spørsmål. I og med at jeg er kommet til at det ikke er grunnlag for å omgjøre dispensasjonsvedtaket fra 2016 eller å legge til grunn at dispensasjonen ikke gjelder tiltaket som nå planlegges, er min vurdering at det først og fremst er gjennom innspill til MTA med detaljplan at Frøya kommune nå har mulighet til å påvirke planene om utbygging av vindkraftverket.

3. Kort om saksgangen og regelverket ved etablering av vindkraftverk

3.1 Konsesjon

Det er for det første statlige myndigheter som bestemmer om det skal gis konsesjon for vindkraftverk etter energiloven. NVE innvilget anleggskonsesjon for Frøya vindkraftverk 28.06.2012. Etter klagebehandling ble konsesjonen opprettholdt av OED 26.08.2013. Spørsmålet om konsesjon er dermed endelig avgjort av statlige myndigheter.

Ved konsesjonsbehandling etter energiloven vil kravene til offentlighet, medvirkning og dokumentasjon av virkninger alltid innebære mer omfattende prosesser enn det en ordinær reguleringssak etter plan- og bygningsloven krever, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) kap. 3.6.2. Lovgiver har derfor bestemt at det ikke er plikt til å utarbeide kommunal reguleringsplan for konsesjonspliktige vindkraftverk etter energiloven, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-1 tredje ledd. Kommunen vil ha innflytelse i konsesjonsprosessen ved at den vil være høringsinstans med innsigelsesrett og klagerett.

Gjennom anleggskonsesjonen fastsettes den overordnede arealbruken for vindkraftverket. Normalt fastsetter konsesjonen en samlet installert effekt og et avgrenset areal som kan brukes til etablering av tiltaket. Anleggskonsesjonen for Frøya vindkraftverk gir utbygger rett til å bygge ut og drive vindkraftverket med en samlet installert effekt på inntil 60 MW.

3.2 Forholdet til kommunale arealplaner og plan- og bygningsloven

I tillegg til statlig konsesjon etter energiloven må forholdet til kommunale arealplaner avklares før et vindkraftverk kan gjennomføres. Der vindkraftverket er i strid med kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, kan kommunen enten endre arealplanen eller gi dispensasjon fra denne. Der kommunen selv ønsker å utarbeide reguleringsplan for tiltaket, bør dette avklares på et tidlig stadium for at prosessene kan bli tidsmessig samordnet på en god måte, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) kap. 3.6.2.

I forarbeidene til plan- og bygningsloven heter det at vilkårene for å gi dispensasjon *alltid* vil være til stede når det foreligger en endelig konsesjon etter energiloven, se merknadene til pbl. § 19-2 i Ot.prp. nr. 32 (2007-2008). Dette har sammenheng med den omfattende utredningen som skjer før konsesjonen blir gitt, hvor alle får mulighet til å medvirke og hvor fordeler og ulemper blir grundig vurdert og veid mot hverandre.

For å sikre at konsesjonsgitte vindkraftverk kan gjennomføres også i tilfeller hvor kommunen ikke legger til rette for tiltaket gjennom planendring eller dispensasjon, har Olje- og energidepartementet etter pbl. § 6-4 tredje ledd adgang til å bestemme at endelig konsesjon uten videre skal ha virkning som statlig arealplan. En slik statlig plan vil gå foran kommunale vedtak.

I Kommunal- og moderniseringsdepartementets lovkommentar heter det blant annet følgende om pbl. § 6-4 tredje ledd:

Bakgrunnen for bestemmelsen er først og fremst hensynet til å unngå at det settes i gang og gjennomføres kommunale reguleringsprosesser i strid med gitte konsesjoner for energiproduksjonsanlegg. Bestemmelsen vil også være aktuell å bruke i situasjoner hvor det er gitt konsesjon for slike anlegg, men hvor tiltaket er i strid med kommuneplanens arealdel og hvor kommunen ikke ønsker å regulere i samsvar med konsesjonen eller å dispensere fra arealdelen.

Når forholdet til kommunale arealplaner er avklart, vil anlegg for vindkraftverk som er gitt anleggskonsesjon være unntatt fra byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Dette følger av pbl. § 20-6, jf. byggesaksforskriften § 4-3 første ledd bokstav c. Også bygninger og bygningstekniske installasjoner i tilknytning til anlegget er unntatt. Unntaket fra byggesaksbehandling er begrunnet med at anlegget er underkastet kontroll etter energilovgivningen, og at man ønsker å unngå dobbeltbehandling.

3.3 Miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) med detaljplan

Etter at den overordnede arealbruken er fastsatt i konsesjonen, må etablering av anlegget skildres mer detaljert innenfor området. I alle konsesjoner til vindkraftverk blir det satt vilkår om at det må utarbeides MTA med detaljplan. Planene må godkjennes av NVE før utbygging kan starte, og kommunen vil være høringsinstans. Vedtatt MTA med detaljplan vil kunne påklages til OED av parter og andre med rettslig klageinteresse, herunder også Frøya kommune.

Kravet om detaljplan for Frøya vindkraftverk framgår av de spesielle vilkårene til anleggskonsesjonen punkt 6:

Dersom konsesjonær, etter å ha gjennomført eventuelle detaljerte vindmålinger og simuleringer, ønsker å endre turbinplasseringer, turbinstørrelse og internveier, skal dette fremlegges i en detaljplan. Dersom valg av leverandør/turbinstørrelse medfører vesentlige endringer av tiltaket slik det er spesifisert i konsesjonssøknaden, skal også dette fremlegges i en detaljplan. Eventuell detaljplan skal vise endelig utbyggingsløsning, herunder plassering av vindturbiner og adkomst- og internveier. Detaljplanen skal godkjennes av NVE og legges til grunn for miljø-, transport- og anleggsplan.

Kravet om MTA framgår av de spesielle vilkårene punkt 8. Her heter det blant annet:

Anlegget skal bygges, drives, vedlikeholdes og nedlegges i henhold til en miljø-, transport- og anleggsplan som skal utarbeides av konsesjonær og godkjennes av NVE. Arbeid relatert til anlegget kan ikke settes i gang før miljø-, transport- og anleggsplanen er godkjent av NVE. Planen skal utarbeides i samsvar med NVEs veileder om utarbeidelse av miljø-, transport- og anleggsplan for bygging av anlegg med konsesjon etter energiloven, og skal utarbeides i samråd med Frøya kommune. Planen skal inneholde en beskrivelse av hvordan landskaps- og miljøforhold skal ivaretas i anleggs- og driftsperioden, herunder hensynet til sårbare hekkelokaliteter for fugl i anleggsperioden. Naturtypelokalitetene Stutvassheia og Røssvassmyran, vegetasjonstypene terrengdekkende myr og reinrosehei og forekomster av brunskjene og engmarihand skal hensyntas. Hensynet til områder med dyrket mark skal også omtales.

4. Frøya vindkraftverk - historikk

I det følgende gis en kortfattet framstilling av prosessen rundt Frøya vindkraftverk fra 2002 fram til i dag. Framstillingen baserer seg hovedsakelig på rådmannens framstilling i brev av 29.01.2019 til kommunestyrets medlemmer.

NVE mottok 04.02.2002 melding om planlegging av Frøya vindkraftverk og 132 kV nettilknytning. Meldingen ble sendt på høring, og NVE arrangerte møter med lokale og regionale

myndigheter og offentlige møter på Frøya i april 2002. NVE fastsatte et utredningsprogram for vindkraftverket i oktober 2002.

NTE Energi AS og TrønderEnergi Kraft AS søkte 25.04.2004 NVE om konsesjon for vindkraftverk i Frøya kommune. Det ble søkt om utbygging av 63 vindturbiner med en samlet effekt på inntil 200 MW.

I forbindelse med høringen av konsesjonssøknaden ble det holdt møter med lokale og regionale myndigheter og offentlige møter på Frøya i november 2004. Frøya kommune behandlet saken i kommunestyremøte 24.02.2005. Kommunestyrets tilrådning til NVE var at før konsesjon ble gitt måtte *«flere tema tilleggsutredes; drikkevannskilde, hubro, effekter for reiselivsnæringen, folkeavstemning må avholdes, forhandlingsresultat sluttført. Vindmølleparken må komprimeres, miljøoppfølgingsprogram må innarbeides i planen.»*

Etter vedtak i formannskapet 25.01.2005, sak 53/05, gikk Frøya kommune i forhandlinger med utbygger om engangskompensasjon. Avtale mellom kommunen og utbygger ble vedtatt av kommunestyret 30.06.2005 og signert av partene 14.11.2005.

Rådgivende folkeavstemning om vindkraftsaken ble avholdt i forbindelse med stortingsvalget 11.-12. september 2005. Det ble avgitt 1 177 stemmer for vindkraftverk og 1 114 stemmer mot vindkraftverk.

Etter behandling i kommunestyret 04.11.2005, sak 185/05, tilrådte Frøya kommune overfor NVE at utbygger skulle gis konsesjon for utbygging av det omsøkte vindkraftverket.

Tiltakshaver sendte 16.03.2012 en planendringssøknad til NVE. Det ble nå søkt om utbygging av inntil 26 vindturbiner med en samlet installert effekt på inntil 60 MW. Området ligger ca. 5 km vest for Sistranda og har et areal på 6,6 km².

Planendringssøknaden ble behandlet av kommunestyret i møte 31.05.2012, som sak 65/12. Kommunestyret vedtok å tilrå overfor NVE at utbygger gis konsesjon for Frøya vindkraftverk. Det framgår av vedtaket at kommunestyret etter en samlet vurdering fant at fordelene med vindkraftverket var vesentlig større enn ulempene.

NVE mottok 13.06.2012 brev fra NTE Energi AS og TrønderEnergi Kraft AS hvor de ba om at prosjektet overføres til Sarepta Energi AS. Sarepta Energi AS eies av NTE og TrønderEnergi.

NVE ga 28.06.2012 anleggskonsesjon til Sarepta Energi AS. Konsesjonen gir utbygger tillatelse til å bygge å drive Frøya vindkraftverk med en samlet installert effekt på inntil 60 MW, i tillegg til transformatorstasjon og nødvendig høyspenningsanlegg. Det ble satt en rekke vilkår for konsesjonen.

Etter klagebehandling ble anleggskonsesjonen av 28.06.2012 opprettholdt av OED ved vedtak 26.08.2013.

Gjennom underskriftsaksjonen «Nei til vindkraftverk på Frøya» ble det framsatt krav om ny folkeavstemning. Kommunestyret i Frøya avviste kravet om ny folkeavstemning i møte

24.01.2013, sak 5/13. Det ble vist til at det allerede hadde vært gjennomført en folkeavstemning i saken, og at kommunen hadde inngått avtale med utbygger.

Ved brev av 18.08.2015 til Frøya kommune søkte Sarepta Energi AS om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for bygging av Frøya vindkraftverk. Ved e-post 08.12.2015 søkte utbygger videre om fritak for nabovarsling om dispensasjonssøknaden.

Hovedutvalg for forvaltning i Frøya kommune fattet i møte 14.01.2016, sak 2/16, følgende vedtak:

I henhold til Plan- og bygningsloven § 19-2, gir Frøya kommune Sarepta Energi AS, dispensasjon fra kommuneplanens arealdel. Området det dispenseres for begrenses til området det er gitt anleggskonsesjon til. Sarepta Energi AS gis også dispensasjon fra kravet om nabovarsling.

På bakgrunn av innspill fra Sør-Trøndelag fylkeskommune ble saken behandlet på nytt av Hovedutvalg for forvaltning i møte 10.03.2016, som sak 49/16. Følgende vedtak ble fattet:

1. I henhold til Plan- og bygningsloven § 19-2, gir Frøya kommune Sarepta Energi AS dispensasjon fra kommuneplanens arealdel.
2. Området det dispenseres for begrenses til området det er gitt anleggskonsesjon til.
3. Sarepta Energi AS gis også dispensasjon fra Plan- og bygningsloven § 21-3, nabovarsel.
4. Hvis steinalderlokalitet med ID 95270 (i Askeladden) er til hinder for planlagte tiltak, må det søkes dispensasjon fra kulturminneloven.
5. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen.

Underretning om vedtaket ble sendt til Sarepta, Fylkesmannen og fylkeskommunen.

Kommunestyret behandlet i møte 23.06.2016, sak 141/16, avtale mellom Frøya kommune og Sarepta Energi AS. Avtalen erstatter den tidligere avtalen fra 2005 og ble signert av partene 23.06.2016.

Anleggskonsesjonen ble senere fornyet av NVE i 03.10.2016, i forbindelse med at utbygger ble gitt rett til kabelinnføring.

Frøya kommune mottok 19.11.2018 MTA med detaljplan for Frøya vindkraftverk på høring. Planen er utarbeidet av Multiconsult på vegne av Sarepta Energi AS. Planen ble behandlet av kommunestyret 13.12.2018 som sak 166/18. Kommunestyret tilrådte planen, men med en rekke forslag til endringer. Kommunestyrets vedtak ble oversendt NVE ved brev 18.12.2018. Høringsfristen er nå utløpt, og NVE behandler MTA med detaljplan i disse dager.

Kommunestyret i Frøya vedtok i møte 31.01.2019, sak 3/19, at det skal holdes rådgivende folkeavstemning om vindkraftsaken.

5. Om gyldigheten av dispensasjonsvedtaket

5.1 Innledning

Advokat Alsaker har i brev 22.01.2019 anført at kommunens dispensasjonsvedtak av 10.03.2016 lider av tre saksbehandlingsfeil: manglende nabovarsling, manglende underretning om dispensasjonsvedtaket og mangelfull begrunnelse. I tillegg har advokat Alsaker hevdet at det er tvilsomt om vilkårene for å dispensere etter pbl. § 19-2 var oppfylt. Jeg vil i det følgende gjennomgå de påberopte feilene ved vedtaket, og gi min vurdering av om anførselene fra advokat Alsaker er rettslig holdbare.

5.2 Manglende nabovarsling

5.2.1 Hadde kommunen hjemmel til å unnlate nabovarsling?

Punkt 3 i vedtaket om dispensasjon som Hovedutvalg for forvaltning traff 10.03.2016 lyder:

«Sarepta Energi AS gis også dispensasjon fra Plan- og bygningsloven § 21-3, nabovarsel.»

Ved søknad om dispensasjon etter plan- og bygningsloven er utgangspunktet at naboer skal varsles om dispensasjonssøknaden. I pbl. § 19-1 heter det:

Dispensasjon krever grunnlagt søknad. Før vedtak treffes, skal naboer varsles på den måten som nevnt i § 21-3. Særskilt varsel er likevel ikke nødvendig når dispensasjonssøknad fremmes samtidig med søknad om tillatelse etter kapittel 20, eller når søknaden åpenbart ikke berører naboens interesser. Regionale og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon fra planer, plankrav og forbudet i § 1-8.

Pbl. § 21-3 lyder:

Før søknad sendes inn, skal naboer og gjenboere varsles av søker hvis ikke disse skriftlig har meddelt at de ikke har merknader til søknaden. I varselet skal det gis melding om at mulige merknader må være kommet til søker innen en frist på minst 2 uker etter at varselet er sendt og grunnlagsmaterialet for søknaden er gjort tilgjengelig. Dersom grunneiers adresse ikke er kjent eller ikke finnes i matrikkelen, kan varsling unnlates.

Varsel etter første ledd kan unnlates når arbeidet ikke, eller i liten grad, berører interessene til naboer og gjenboere. Kommunen kan likevel kreve varsling av naboer og gjenboere som ikke er varslet, dersom den finner at vilkårene for unnlatt varsling ikke er oppfylt. Kommunen kan også kreve at andre eiere eller festere enn de som er nevnt i første ledd, skal varsles.

Ved riving skal søkeren også varsle dem som har pengeheftelser i eiendommen.

Ved delt søknad skal det bare sendes nabovarsel for søknad om rammetillatelse og søknad om tiltak som nevnt i § 20-1 første ledd bokstav m som ikke er avklart i rammetillatelsen, eller endringssøknad om det samme

Det kreves ikke nabovarsel som nevnt i første ledd når tiltaket er i samsvar med reguleringsplan som er så detaljert at naboer og gjenboere kunne vurdere konsekvensene av tiltaket opp mot sine interesser ved planbehandlingen, og naboer og gjenboere ble varslet i samsvar med § 12-10 tredje ledd. Er det mer enn 5 år siden naboer og gjenboere fikk slikt varsel, gjelder ikke unntaket fra nabovarsling.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om nabovarsling.

I saksframlegget til Hovedutvalg for forvaltnings behandling av saken 10.03.2016 heter det:

I forhold til nabovarsling henviser Sarepta Energi AS til at gjennom konsesjonsbehandlingen etter Energiloven, var tiltaket til høring og det ble avholdt offentlige møter på Frøya våren 2012. Tiltaket har derfor vært gjenstand for omfattende varsling og saksbehandling. (...)

På bakgrunn av forenklingen av søknadsprosessen rundt anleggskonsesjon anser rådmannen at naboer og andre interessenter er tilstrekkelig hørt. Rådmannen innstiller derfor at Frøya vindkraftverk v/Sarepta Energi AS gis dispensasjon fra PBL § 21-3.

Det framgår av vedtaket av 10.03.2016 at det gis «dispensasjon fra plan- og bygningsloven § 21-3, nabovarsel.» Kravet om nabovarsling er en saksbehandlingsregel. Det framgår av pbl. § 19-2 andre ledd siste setning at det ikke kan dispenseres fra saksbehandlingsregler. For at nabovarsling skal kunne unnlates, må vilkårene i pbl. § 19-1, jf. § 21-3 være oppfylt.

Etter det jeg kan se, er det på det rene at naboene/gjenboernes interesser vil bli berørt av vindkraftverket. Ordlyden i pbl. § 19-1, jf. § 21-3 andre ledd tilsier derfor at det ikke var formelt grunnlag for å unnlate nabovarsling. Bestemmelsene om unntak fra varslingsplikten i pbl. § 21-3 fjerde og femte ledd anses ikke å komme til anvendelse. Min vurdering er etter dette at det følger av loven at nabovarsel skulle ha vært sendt før kommunen behandlet søknaden om dispensasjon.

5.2.2 Konsekvenser av manglende nabovarsling

Neste spørsmål blir om saksbehandlingsfeilen i form av manglende nabovarsling vil få konsekvenser for gyldigheten av dispensasjonsvedtaket som ble fattet 10.03.2016.

Advokat Alsaker har i brev 22.01.2019 hevdet at forvaltningsloven § 41 «*slår fast at der saksbehandlingsfeil kan ha hatt betydning for utfallet av saken, så er vedtaket å anse som ugyldig.*» Det er imidlertid ikke riktig at saksbehandlingsfeil som kan ha virket inn på utfallet av saken automatisk medfører ugyldighet. Forvaltningsloven (fvl.) § 41 lyder:

Er reglene om behandlingsmåten i denne lov eller forskrifter gitt i medhold av loven ikke overholdt ved behandlingen av en sak som gjelder enkeltvedtak, er vedtaket likevel gyldig når det er grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold.

Eckhoff og Smith skriver i Forvaltningsrett, 11. utgave, 2018, følgende om dette på side 468:

Det § 41 sier, er at visse vedtak – tross sine feil – er *gyldige*. Den sier *ikke* at alle andre vedtak som lider av feil i saksbehandlingen, er ugyldige. Formuleringen er valgt med hensikt om må altså *ikke* tolkes antitetisk. Bestemmelsen åpner altså for å anse et vedtak gyldig *selv om* det er begått en feil som *kan* ha påvirket resultatet. Hvis ugyldighet vil være *til skade* for parten, kan dette i mange tilfeller være en rimelig løsning (...).

Det samme følger av blant annet Woxholths Forvaltningsloven med kommentarer, 2011, side 646-647.

Ved vurderingen av om manglende nabovarsling får konsekvenser for dispensasjonsvedtakets gyldighet, må en dermed først vurdere om feilen kan ha virket inn på innholdet i dispensasjonsvedtaket. Dersom feilen ikke kan ha virket inn, vil ugyldighet på grunn av feilen være utelukket. Om man kommer til at feilen kan ha virket inn, må det foretas en nærmere vurdering av om dette medfører ugyldighet, se nærmere om dette nedenfor.

Ved vurderingen av om det er «grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket bestemmende», må det foretas en sannsynlighetsvurdering. Det er alminnelig enighet om at det ikke kan kreves mer enn at det er en ikke helt fjerntliggende mulighet for innvirkning, jf. Eckhoff og Smith side 468, Frihagen, Forvaltningsloven, kommentarutgave, 1988, side 939 og Woxholth side 647. I Rt-1980-485 har Høyesterett brukt formuleringen «en rimelig mulighet». Hvilken grad av sannsynlighet som kreves kan variere noe, jf. Eckhoff og Smith side 468. Jo grovere feil og jo mer inngripende vedtaket er, desto større grunn til å statuere ugyldighet selv om det er liten grunn til å regne med at feilen kan ha virket inn på innholdet i vedtaket.

Kommunen har i vedtaket om dispensasjon vist til at naboer og andre interessenter var tilstrekkelig hørt gjennom konsesjonsbehandlingen, og at det derfor var grunnlag for å unnlate nabovarsel.

Søknaden om dispensasjon gjaldt etter det jeg kan se akkurat det samme tiltaket som konsesjonen gjelder. Det framgår av søknaden av 18.08.2015 at det søkes om dispensasjon for «det konsesjonsgitte Frøya vindkraftverk».

I forarbeidene til plan- og bygningsloven heter det blant annet følgende om samordning med annen lovgivning når det gjelder energiltak, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) kap. 3.6.2:

Konsesjonsbehandlingen etter energi- og vannressurslovgivningen ivaretar langt på vei kravene til saksbehandling etter plan- og bygningsloven. Dette gjelder særlig for de tiltakene som faller inn under plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredning. Dette vil alltid være tilfellet for kraftledninger i sentral- og regionalnettet, for vindkraftanlegg på mer enn 10 MW og for større vannkraftutbygginger. For disse sakene vil kravene til offentlighet, medvirkning og dokumentasjon av virkninger alltid innebære mer omfattende prosesser enn det en ordinær reguleringssak etter plan- og bygningsloven krever. Det foreslås også justeringer som vil ivareta den kommunale innflytelsen i prosessene, samtidig som berørte statlige myndigheters interesser ivaretas gjennom å innføre en innsigelsesordning i konsesjonsbehandlingen.

Det framgår av NVEs anleggskonsesjon av 28.06.2012, Bakgrunn for vedtak punkt 3.2.3, at det ble holdt offentlige møter i forbindelse med melding om planlegging av Frøya vindkraftverk i 2002. Videre framgår at konsesjonssøknad ble sendt på offentlig høring i 2004, og at det i den forbindelse ble holdt offentlige møter. Det framgår også at planendringssøknad fra 2012 ble sendt på høring med frist 15.05.2012, samt at det ble holdt møte med lokale og regionale myndigheter og offentlig møte på Sistranda 26.03.2012, hvor NVE og tiltakshaver orienterte om prosessen og prosjektet.

Naboer, gjenboere og andre berørte hadde gjennom konsesjonsbehandlingen god anledning til å fremme sine synspunkter om vindkraftverket. Det må legges til grunn at kommunen ved høringen av konsesjonssøknaden var godt kjent med motstanden og argumentene mot vindkraftverk. Likevel tilrådte kommunestyret 31.05.2012 NVE å innvilge konsesjon, under henvisning til at fordelene ved tiltaket var vesentlig større enn ulempene.

Spørsmålet om manglende nabovarsling kan ha innvirket på dispensasjonsvedtakets innhold må vurderes ut fra situasjonen slik den var i 2016. Etter det jeg er kjent med, var ikke forutsetningene for prosjektet endret fra konsesjon ble gitt i 2012 til dispensasjon ble omsøkt i 2016. Spørsmål om den nærmere konkretisering av utbyggingsplanene, slik som turbinhøyde og plassering av turbinene, ble først aktualisert i forbindelse med utbyggers MTA med detaljplan som ble utarbeidet i 2018, jf. også kap. 6 nedenfor.

Som argument for at nabovarsel kunne ha ført til at vedtaket fikk et annet innhold, kan anføres at uttalelsen fra Sør-Trøndelag fylkeskommune medførte at kommunen endret sitt opprinnelige vedtak av 14.01.2016, hvor det ikke ble satt vilkår når det gjelder kulturminner. Det følger av punktene 4 og 5 i vedtaket av 10.03.2016 at det må søkes dispensasjon fra kulturminneloven om steinalderlokalitet er til hinder for det planlagte tiltaket, og at arbeidene må stanses og fylkeskommunen varsles dersom en under opparbeidingen skulle støte på mulig fredet kulturminne. På den andre siden kan det anføres at vilkårene for dispensasjon angående kulturminner var overflødig. Vilårene i punkt 4 og 5 må allerede anses å være omfattet av vilkår nr. 16 i anleggskonsesjonen. Der framgår at konsesjonæren plikter å ta kontakt med kulturminnemyndighetene og avklare forholdet til eventuelle automatisk fredede kulturminner. Det framgår videre at undersøkelsesplikten i henhold til kulturminneloven § 9 skal være gjennomført før anleggsarbeid kan igangsettes. Etter min vurdering ble det gjennom dispensasjonsvedtaket ikke satt noe vilkår som gikk utover det som allerede var bestemt gjennom konsesjonsbehandlingen.

Etter min vurdering er det usannsynlig at det ved nabovarsling om dispensasjonssøknaden ville kommet fram argumenter som kommunen ikke allerede var kjent med gjennom den omfattende medvirkningsprosessen forut for konsesjonsvedtaket. Min vurdering er at det ikke er en «rimelig mulighet» for at kommunens vedtak om dispensasjon ville fått et annet innhold om naboer og gjenboere hadde blitt nabovarslet om søknaden. Da feilen ikke kan ha virket inn på vedtakets innhold, følger det av fvl. § 41 at vedtaket er gyldig.

For det tilfelle at det legges til grunn at det er en rimelig mulighet for at manglende nabovarsling kan ha virket inn på vedtakets innhold, blir spørsmålet om vedtaket av den grunn må anses å være ugyldig.

Sivilombudsmannen uttalte i SOMB-1993-61: «Bestemmelsen fastslår at et vedtak er gyldig selv om det foreligger feil i saksbehandlingen så lenge "det er grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold". Den fastslår imidlertid ikke at alle vedtak som lider av saksbehandlingsfeil som kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold, er ugyldige. Hvorvidt vedtaket skal kjennes ugyldig, må bero på en nærmere avveining av de ulike hensyn og interesser som gjør seg gjeldende i saken. I denne saken, hvor private interesser står mot hverandre, må det foretas en konkret interesseavveining. Sentrale momenter i vurderingen vil blant annet være hvor store ulemper tillatelsen medfører, om noen kan bebreides for feilen, hvor lang tid som er gått, i hvilken utstrekning vedkommende har innrettet seg etter vedtaket og om vedtaket er iverksatt slik at en omgjøring vil innebære en endring i den bestående tilstand.»

I denne saken har det gått snart tre år siden vedtaket om dispensasjon ble fattet. Utbygger har innrettet seg etter dispensasjonsvedtaket ved å arbeide videre med planene med vindkraftverket. Jeg legger til grunn at utbygger har brukt svært betydelig med ressurser i den videre planprosessen etter at dispensasjon ble innvilget i 2016. I forbindelse med dispensasjonssøknaden ba utbygger om fritak for nabovarsling, under henvisning til at tiltaket gjennom konsesjonsbehandlingen hadde vært gjenstand for omfattende varsling og saksbehandling. Utbygger kan ikke bebreides for at kommunen besluttet å unnlate nabovarsling. Videre mener jeg at det i vurderingen er grunn til å legge vekt på at naboer og andre berørte gjennom høringen av MTA med detaljplan i 2018/2019 har fått anledning til å komme med sine

synspunkter på den nærmere planleggingen av anlegget. For det tilfelle at NVE ikke tar hensyn til naboenes synspunkter, vil de ha klagerett til OED over NVEs godkjenning av MTA med detaljplan. Det må legges til grunn at hensynet til naboene og gjenboere vil være tilstrekkelig vurdert og ivaretatt gjennom konsesjonen og behandlingen av MTA med detaljplan.

Min vurdering er etter dette at utbyggers interesse i at vedtaket om dispensasjon blir stående veier tyngre enn naboenes interesser i at vedtaket om dispensasjon skal falle bort. Resultatet bør derfor bli at vedtaket opprettholdes på tross av den manglende nabovarslingen, selv om det skulle legges til grunn at manglende nabovarsling kan ha virket inn på vedtakets innhold.

5.3 Manglende underretning

Det er på det rene at naboer og gjenboere ikke ble underrettet om vedtaket om dispensasjon.

Det framgår av fvl. § 27 at «partene» skal underrettes om vedtaket så snart som mulig. Advokat Alsaker har i brev 22.01.2019 hevdet at naboer og gjenboere til vindkraftverket må anses som parter i dispensasjonsvedtaket, at de derfor hadde krav på underretning og vedtaket, og at manglende underretning fører til at dispensasjonsvedtaket er ugyldig.

Det kan for det første stilles spørsmål ved om naboer og gjenboere var å anse som parter i dispensasjonssaken. Eckhoff og Smith skriver på side 267-268 at naboer til et byggetiltak neppe vil kunne anses som parter bare fordi tiltaket vil være til en viss sjenanse for dem, men at de vil kunne få partsstilling dersom tiltaket vil hindre dem i å utøve sine rettigheter eller medføre vesentlig skade for dem. Avgjørelsen beror på en skjønnsmessig vurdering.

Jeg finner det ikke nødvendig å ta stilling til om naboer og gjenboere hadde partsstatus i dispensasjonssaken, da brudd på fvl. § 27 om underretning til parter ikke i seg selv kan ha hatt noen betydning for vedtakets innhold. Manglende underretning kan derfor under enhver omstendighet ikke føre til at vedtaket om dispensasjon blir ugyldig, jf. Jan Fridthjof Bernt i Gyldendal rettsdata, note 1056 til fvl. § 41.

5.4 Mangelfull begrunnelse

Advokat Alsaker har i brev 22.01.2019 videre anført at dispensasjonsvedtaket ikke er tilstrekkelig begrunnet, og at dette utgjør en vesentlig saksbehandlingsfeil som tilsier at vedtaket er ugyldig.

Mangelfull begrunnelse kan sjelden i seg selv antas å ha virket inn på vedtakets innhold. Det har sammenheng med at det er vanlig å bestemme seg for hva vedtaket skal gå ut på før begrunnelsen er skrevet, jf. Eckhoff og Smith side 469 og Woxholth side 649. Noe annet er at vedtaket kan tenkes å bli ugyldig fordi begrunnelsen er så mangelfull at det er umulig å vurdere om avgjørelsen lider av innholdsmessige feil. I praksis er dette regnet som ugyldighetsgrunn også i forvaltningsprosessen, selv om forvaltningsloven ikke har regler om det, jf. Woxholth side 650.

Kommunen har i saksframlegget til dispensasjonsvedtaket av 10.03.2016 vist til at kommunens anledning til å gi dispensasjon er oppfylt når endelig anleggskonsesjon er gitt, at OED kan gi konsesjonen virkning som statlig plan, og at det vurderes som viktig at kommunen beholder området innenfor kommunens planverk.

Normalt kreves det at kommunen ved behandling av søknad om dispensasjon etter pbl. § 19-2 gir en konkret begrunnelse hvor det framgår at hvert av lovens kumulative vilkår er oppfylt og hvilke konklusjoner vurderingene munner ut i, jf. Sivilombudsmannens uttalelse SOM-2011-2812 som det er vist til i advokat Alsakers brev.

Som nevnt under punkt 3.2 ovenfor framgår det imidlertid av forarbeidene til pbl. § 19-2 at vilkårene for å gi dispensasjon *alltid* vil være til stede når det foreligger en endelig konsesjon etter energiloven, jf. merknadene til pbl. § 19-2 i Ot.prp. nr. 32 (2007-2008). Dette har sammenheng med at sektormyndighetens syn avklares og tas stilling til gjennom konsesjonsbehandlingen. Videre er det vedtatt endringer i energiloven som vil ivareta den kommunale innflytelsen i prosessene. Kommunen er høringsinstans og har etter energiloven § 2-1 sjuende ledd innsigelsesrett og klagerett på konsesjonsvedtaket. Etter den grundige konsesjonsprosessen la kommunestyret i Frøya i 2012 til grunn at fordelene med vindkraftverket etter en samlet vurdering er vesentlig større enn ulempene. Jeg kan ikke se at det var tilkommet endringer i planene i 2016 som ga kommunen grunnlag for å vurdere spørsmålet på en annen måte.

I og med at kommunen i forkant av dispensasjonsvedtaket hadde foretatt en grundig vurdering som endte med at kommunen valgte å tilrå NVE å innvilge konsesjon, er min vurdering at det ikke kunne kreves at kommunen ved behandlingen av dispensasjonssøknaden i 2016 måtte foreta en ny, konkret vurdering av om de kumulative vilkårene i pbl. § 19-2 andre ledd var oppfylt. På denne bakgrunn er min vurdering at kommunens dispensasjonsvedtak er tilstrekkelig begrunnet. I og med at vilkårene for å gi dispensasjon *alltid* vil være oppfylt når endelig konsesjon er gitt, vil en eventuell mangelfull begrunnelse heller ikke kunne indikere at vedtaket lider av innholdsmessige feil. Jeg kan derfor ikke se at det er grunnlag for anførselen om at vedtaket er ugyldig på grunn av mangelfull begrunnelse.

5.5 Lovens vilkår for dispensasjon

Advokat Alsaker har videre stilt spørsmål ved om det i det hele tatt er grunnlag for å dispensere fra LNFR-formålet for å etablere en stor vindmøllepark. Det er vist til at hensynet bak LNFR-formålet vil bli vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon for vindkraftverk, og at et av de kumulative vilkårene i pbl. § 19-2 andre ledd dermed ikke er oppfylt.

Etter pbl. § 19-2 andre ledd kan dispensasjon ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Etter det jeg kan se, er det åpenbart ikke grunnlag for å si at kommunen ikke hadde grunnlag for å innvilge dispensasjon. Jeg viser her igjen til uttalelsen i forarbeidene om at vilkårene i pbl. § 19-2 *alltid* vil være oppfylt der det er gitt endelig anleggskonsesjon.

5.6 Konklusjon – vedtaket om dispensasjon er gyldig og kan derfor ikke omgjøres

Min vurdering er etter dette at vedtaket om dispensasjon av 10.03.2016 ikke lider av saksbehandlingsfeil som fører til at vedtaket er ugyldig. Jeg er videre kommet til at vilkårene for å gi dispensasjon var oppfylt. Jeg kan heller ikke se at det foreligger andre feil ved vedtaket som kan føre til at vedtaket er ugyldig.

Gjennom kommunens vedtak om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel av 10.03.2016 er utbygget gitt en rettighet. Dispensasjonsvedtaket kan etter loven bare omgjøres dersom vedtaket er ugyldig, jf. fvl. § 35 første ledd bokstav c. Da jeg legger til grunn at vedtaket om dispensasjon er gyldig, er min konklusjon at Frøya kommune ikke har adgang til å omgjøre vedtaket.

En beslutning om at det ikke er grunnlag for å omgjøre dispensasjonsvedtaket vil ikke regnes som et enkeltvedtak og vil derfor ikke kunne påklages, jf. Eckhoff og Smith, side 320.

Advokat Alsaker har på vegne av Folkeaksjonen mot vindkraft på Frøya og de ni navngitte naboene til vindkraftverket imidlertid varslet at de vil vurdere rettslige skritt mot Frøya kommune om kommunen ikke kjenner dispensasjonsvedtaket ugyldig.

6. Om ny dispensasjonsbehandling er nødvendig fordi vedtaket om dispensasjon ikke gjelder vindturbiner på 180 meter mv.

Advokat Alsaker har i brev 22.01.2019 anført at dispensasjonsvedtaket fra 2016 var knyttet til NVE-konsesjonen fra 2012, og at denne konsesjonen ikke gjaldt vindmøller på 180 meter. Det er vist til at kommunen ga dispensasjon til etablering av den vindmøllepark som var beskrevet i søknad/KU/tillatelse knyttet til 2012-konsesjonen, og at det ikke er søkt om dispensasjon for et anlegg med vindmøller på 180 meter.

Det framgår av søknaden om dispensasjon fra Sarepta Energi AS av 18.08.2015 at det ble søkt om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for «byggingen av det konsesjonsgitte Frøya vindkraftverk». I søknaden vises det videre til at «Frøya vindkraftverk er gitt anleggskonsesjon etter energiloven av NVE den 28. juni 2012 for et vindkraftverk på inntil 60 MW med vindturbiner, transformatorstasjon og nødvendig tilhørende infrastruktur innenfor konsesjonsområdet (...).». Videre er det i søknaden vist til at «Det er stilt krav om teknisk detaljplan ved vesentlige endringer av vindkraftverket ift. konsesjonssøknaden (eks. flytting av vegtraseer og turbiner) og utarbeidelse av miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) i dialog med kommunen. Disse planene, som trolig blir utarbeidet som en felles plan, skal godkjennes av NVE før utbygging kan igang-

settes.» Høyde på vindturbinene er ikke angitt i søknaden. I saksframlegget til dispensasjonsvedtaket av 10.03.2016 er det vist til at det er søkt om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for «bygging av det konsesjonsgitte Frøya vindkraftverk». Heller ikke i dispensasjonsvedtaket eller saksframlegget til dette er det vist til noe om høyde på vindturbiner.

Etter det jeg kan se, er det vanlig praksis at anleggskonsesjon kun angir maksimal installert effekt og hvilket areal som kan brukes til vindkraftanlegget, og det i tillegg stilles en rekke vilkår for konsesjonen. I NVEs veileder for MTA og detaljplan nr. 1/2016 heter det i innledningen: «*Ein anleggskonsesjon for et vindkraftverk med tilhørende nettilknytning og anna infrastruktur fastset normalt ein maksimal installert effekt og eit avgrensa areal som kan brukast til etablering av tiltaket. Etter at den overordna arealbruken er vedteken i konsesjonen må etablering av anlegget skildrast meir detaljert innanfor planområdet. For eksempel må endeleg plassering av turbinane og utforming av det interne vegnettet innanfor planområdet fastsetjast.*»

Høyden på vindturbinene og plasseringen av disse er altså ikke endelig fastsatt ved anleggskonsesjonen, men skal godkjennes av NVE ved behandlingen av MTA og detaljplan som har vært ute på høring i 2018/2019. Dette følger også av de spesielle vilkårene punkt 6 i anleggskonsesjonen, se henvisningen i kap. 3.3 ovenfor.

I og med at dispensasjonen viser til anleggskonsesjonen, følger det etter min vurdering heller ikke av dispensasjonsvedtaket noe om maksimal høyde på vindturbinene.

I forslaget til saksframstilling/vedtak som advokat Alsakers advokatfirma har utarbeidet i samarbeid med Nei til vindkraftverk på Frøya er det vist til at tiltakshaver har oppgitt at turbinene 2 og 7 vil sveipe utenfor konsesjonsområdet. Det framgår av MTA med detaljplan av 19.11.2018 punkt 4.2 at tilpasninger til terrenget gjør at turbinene 2 og 7 vil sveipe noe utenfor konsesjonsområdet, henholdsvis i underkant av 29 og 40 meter. Som følge dette er konsesjonsgrensen justert i MTA med detaljplan.

Det framgår av anleggskonsesjonen av 28.06.2012 (og 03.10.2016) at «*Vindkraftverket med tilhørende infrastruktur skal i det vesentlige utføres som vist på kart merket «Kart over planområdet»*». I vilkårenes punkt 14 heter det at «*Konsesjonæren skal før vindkraftverket idriftsettes oversende Shape/SOSI-filer for det endelige planområdet til NVE*». Slik jeg forstår dette, er ikke de nøyaktige grensene for planområdet endelig fastslått ved konsesjonen. Det framgår av dispensasjonsvedtaket av 10.03.2016 punkt 2 at området det dispenseres for begrenses til det området det er gitt anleggskonsesjon for. Dispensasjonsvedtaket sier etter det jeg kan se ikke noe mer om hvilket areal dispensasjonen gjelder for enn det som følger av anleggskonsesjonen.

Min vurdering er etter dette at vedtaket om dispensasjon innebærer at kommunen har gitt dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av vindkraftverk innenfor rammene som det er gitt anleggskonsesjon for, det vil si maksimal installert effekt 60 MW. Etter det jeg kan se vil dispensasjonsvedtaket også omfatte endringer i forhold til tidligere utbyggingsplan, så lenge endringene godkjennes av NVE/OED ved behandlingen av MTA med detaljplan. Dersom NVE/OED skulle komme til at endringer i utbyggers planer går utenfor rammene i anleggskonsesjonen og derfor utløser krav om ny konsesjonsbehandling, vil endringene imidlertid ikke omfattes av dispensasjonsvedtaket fra 2016.

En beslutning om at ny dispensasjon ikke er nødvendig vil ikke være å regne som et enkeltvedtak og vil derfor ikke kunne påklages.

7. Mulige konsekvenser dersom kommunen opphever dispensasjonsvedtaket som ugyldig eller legger til grunn at planlagt tiltak ikke omfattes av dispensasjonen

For det tilfelle at kommunen, på tross av vurderingene i dette notatet, skulle komme til at vedtaket om dispensasjon er ugyldig, vil videre saksbehandling være avhengig av hvilken feil kommunen mener vedtaket lider av. Dersom kommunen kommer til at det er begått saksbehandlingsfeil som fører til at vedtaket er ugyldig, jf. punktene 5.2 til 5.4 ovenfor, vil utgangspunktet være at søknaden om dispensasjon vil måtte behandles på nytt med riktig saksbehandling. Om kommunen kommer til at lovens vilkår for å dispensere ikke var oppfylt, jf. punkt 5.5 ovenfor, vil konsekvensen være at søknad om dispensasjon må avslås.

Dersom kommunen vedtar at dispensasjonsvedtaket fra 2016 er ugyldig, vil dette være et enkeltvedtak som kan påklages til Fylkesmannen i Trøndelag av parter og andre med rettslig klageinteresse, jf. fvl. § 28.

Dersom kommunen skulle komme til at vedtaket om dispensasjon fra 2016 ikke omfatter tiltaket som nå er planlagt gjennom MTA med detaljplan, vil utbygger kunne hevde overfor kommunen at dette innebærer en omgjøring av dispensasjonsvedtaket som det ikke er rettslig grunnlag for. Utbygger vil kunne påklage kommunens vedtak til Fylkesmannen.

Om utbyggingsplanene for vindkraftverket blir forsinket eller forhindret som følge av at kommunen legger til grunn at dispensasjonsvedtaket fra 2016 er ugyldig eller ikke omfatter tiltaket som nå følger av MTA med detaljplan, vil kommunen kunne bli møtt med et erstatningskrav fra utbygger.

Utbygger vil videre kunne be OED om at anleggskonsesjonen skal gis virkning som statlig plan, jf. pbl. § 6-4 tredje ledd, med den følge at tiltaket ikke lenger vil være avhengig av at kommunen gir dispensasjon fra kommuneplanens arealdel.

Med hilsen
Bjerkkan Stav Advokatfirma AS


Kari Leira Bjørnsø
advokat

Notat

Dato 13.02.2019
Til Frøya kommune v/rådmannen
Fra Advokat Kari Leira Bjørnsnøs
Tema Spørsmål om varighet av vedtak om dispensasjon for Frøya vindkraftverk

1. Innledning og problemstilling

Jeg viser til notat 08.02.2019, hvor jeg ga en vurdering av krav og anførsler i brev til Frøya kommune av 22.01.2019 fra advokat Lars Selmar Alsaker på vegne av Folkeaksjonen mot vindkraft på Frøya og ni navngitte naboer.

Det ble 12.02.2019 holdt et lukket møte i formannskapet, hvor jeg deltok via Skype. I møtet ble det stilt spørsmål ved om kommunens vedtak om dispensasjon for Frøya vindkraftverk av 10.03.2016 kan falle bort etter treårsfristen i plan- og bygningsloven § 21-9. Blant annet ble det et tema hvilke tiltak tiltakshaver eventuelt må gjøre for at et dispensasjonsvedtak ikke skal falle bort etter plan- og bygningsloven § 21-9. Det ble herunder problematisert om innsending av søknad om MTA med detaljplan for vindkraftverket avbryter en eventuell treårsfrist, eventuelt om en slik frist vil avbrytes ved NVEs godkjenning av MTA med detaljplan.

Jeg ble i møtet bedt om å foreta en nærmere vurdering av spørsmålet om bortfall av dispensasjonsvedtaket. Videre ble jeg bedt om å gi råd om hvordan kommunen bør forholde seg om det viser seg at dispensasjonsvedtaket er bortfalt/faller bort.

2. Konklusjon

Etter en nærmere gjennomgang av problemstillingen er min vurdering at vedtaket om dispensasjon for Frøya vindkraftverk av 10.03.2016 *ikke* faller bort etter tre år. Bestemmelsen i plan- og bygningsloven § 21-9 om bortfall av dispensasjon gjelder *ikke* for vindkraftverk som har fått anleggskonsesjon etter energiloven. Dette følger av byggesaksforskriften § 4-3 første ledd bokstav c. Min vurdering er derfor at dispensasjonsvedtaket gjelder så lenge konsesjonen varer.

3. Hovedregelen om bortfall av tillatelse – plan- og bygningsloven § 21-9

Plan- og bygningsloven (pbl.) § 21-9 regulerer bortfall av tillatelse. Bestemmelsens første ledd lyder:

Er tiltaket ikke satt i gang senest 3 år etter at tillatelse er gitt, faller tillatelsen bort. Det samme gjelder hvis tiltaket innstilles i mer enn 2 år. Disse bestemmelser gjelder tilsvarende for dispensasjon. Fristene kan ikke forlenges.

4. Unntak fra plan- og bygningsloven for tiltak som behandles etter energiloven

I pbl. § 20-6 heter det:

Tiltak som nevnt i § 20-1, er ikke søknadspliktig dersom tiltaket blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover. Departementet skal gi forskrift om hvilke tiltak etter første punktum som er unntatt fra søknadsplikt og hvor langt bestemmelser i loven her gjelder.

Byggesaksforskriften (SAK) § 4-3, som ikke ble tematisert i formannskapsmøtet 12.02.2019, gjør unntak fra krav i plan- og bygningslovgivningen for visse tiltak som behandles etter andre lover. I bestemmelsen første ledd heter det (med min understreking):

For tiltak som er nevnt nedenfor under bokstav a til h og som er i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-6 andre ledd, gjelder ikke reglene i plan- og bygningsloven kapitlene 20 (Søknadsplikt), 21 (Krav til innhold og behandling av søknader), 22 (Sentral godkjenning av foretak), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak), 25 (Tilsyn), 27 (Tilknytning til infrastruktur), 28 (Krav til byggetomta og ubebygd areal), 29 (Krav til tiltaket), 30 (Krav til særskilte tiltak) og 31 (Krav til eksisterende byggverk). Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 (Tekniske krav) og § 29-7 (Krav til produkter til byggverk) med tilhørende deler av byggteknisk forskrift gjelder så langt de passer for nevnte tiltak.

(...)

c) Anlegg for produksjon av elektrisk energi som er gitt anleggskonsesjon, anlegg for fordeling av elektrisk energi som bygges med hjemmel i områdekonsesjon samt fjernvarmeanlegg som er gitt fjernvarmekonsesjon etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i lov 29. juni 1990 nr. 50 om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven).

(...)

Pbl. § 1-6 andre ledd, som det henvises til i SAK § 4-3, har følgende ordlyd:

Iverksetting av tiltak som omfattes av denne lov, kan bare skje dersom de ikke er i strid med lovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan, jf. kapittel 20 om søknadsplikt og tillatelse. Dette gjelder også hvis tiltaket er unntatt fra søknadsplikt etter §§ 20-5 og 20-6.

Bestemmelsen i SAK 4-3 første ledd ble kommentert slik i notatet av 08.02.2019 på side 5:

Når forholdet til kommunale arealplaner er avklart, vil anlegg for vindkraftverk som er gitt anleggskonsesjon være unntatt fra byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Dette følger av pbl. § 20-6, jf. byggesaksforskriften § 4-3 første ledd bokstav c. Også bygninger og bygningstekniske installasjoner i tilknytning til anlegget er unntatt. Unntaket fra byggesaksbehandling er begrunnet med at anlegget er underkastet kontroll etter energilovgivningen, og at man ønsker å unngå dobbeltbehandling.

Etter at Hovedutvalg for forvaltning innvilget dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for vindkraftverket 10.03.2016, var ikke vindkraftverket lenger i strid med kommuneplanens arealdel. Jeg kan heller ikke se at vindkraftverket var i strid med pbl. eller forskrifter til denne. Jeg legger derfor til grunn at unntakene fra plan- og bygningslovgivningen i SAK § 4-3 gjaldt fra det tidspunkt dispensasjonsvedtaket ble fattet. SAK § 4-3 første ledd gjør unntak fra blant annet kapittel 21 i plan- og bygningsloven. Bestemmelsen om at dispensasjon faller bort etter tre år står i kapittel 21, og er dermed omfattet av unntaket i SAK § 4-3. Dette betyr at treårsfristen for bortfall av dispensasjon *ikke* gjelder for dispensasjonen som er gitt for Frøya vindkraftverk. Etter min vurdering vil derfor vedtaket om dispensasjon gjelde så lenge konsesjonen varer.

Etter det jeg kan se, har det gode grunner for seg at en dispensasjon for et vindkraftverk det er gitt anleggskonsesjon for ikke skal falle bort etter tre år. Det tar gjerne mange år før en konsesjonssak etter energiloven er ferdig behandlet og utbygging kan starte. Skulle kommunens vedtak om dispensasjon falle bort etter tre år, ville det i mange tilfeller være nødvendig å søke dispensasjon for samme tiltak flere ganger. Gjentatte behandlinger av spørsmålet om dispensasjon ville gi lite forutsigbarhet for utbygger, i tillegg til at det vil kunne være ressurskrevende for kommunen.

Min konklusjon er som nevnt at bestemmelsen om bortfall av dispensasjon *ikke* gjelder for dispensasjonsvedtaket av 10.03.2016. I og med at forståelsen av pbl. § 21-9 var et tema på formannskapsmøtet, finner jeg likevel grunn til kort å nevne noe om når fristen etter § 21-9 begynner å løpe og når den avbrytes.

Det følger av juridisk teori at treårsfristen etter pbl. § 21-9 begynner å løpe tidligst fra det tidspunkt underretning om dispensasjonsvedtaket blir sendt tiltakshaver, og altså ikke fra det tidspunkt vedtaket ble fattet. Etter det jeg kan se ble underretning om dispensasjonsvedtaket sendt Sarepta først 07.04.2016. En eventuell treårsfrist ville derfor tidligst begynt å løpe fra dette tidspunktet om pbl. § 21-9 skulle gjelde for dispensasjonsvedtaket.

Når det gjelder hva som skal til for å avbryte treårsfristen for dispensasjoner etter pbl. § 21-9, mener noen i juridisk teori at det er nok å *søke* om rammetillatelse, mens andre mener at rammetillatelse må være *gitt*. Dette passer ikke særlig godt ved konsesjonsgitte vindkraftverk, som jo ikke byggesaksbehandles etter plan- og bygningsloven. Skulle eventuelt bortfall av dispensasjon for eksempel være avverget allerede ved konsesjonsvedtaket, ved utbyggers innsending av MTA med detaljplan eller først ved NVEs godkjenning av MTA med detaljplan? Slik jeg ser det, viser også dette at det er gode grunner til at bestemmelsen om bortfall av dispensasjon *ikke* gjelder for vindkraftverk med anleggskonsesjon.

Med hilsen
Bjerkan Stav Advokatfirma AS


Kari Leira Bjørnsnø
advokat

Saksprotokoll

Utvalg:	Hovedutvalg for forvaltning
Møtedato:	10.03.2016
Sak:	49/16

Arkivsak: 15/143

SAKSPROTOKOLL - DISPENSASJONSSØKNAD FOR FRØYA VINDKRAFTVERK - RUNDE 2

Vedtak:

1. I henhold til Plan- og bygningslovens § 19-2, gir Frøya kommune Sarepta Energi AS dispensasjon fra kommuneplanens arealdel.
2. Området det dispenseres for begrenses til området det er gitt anleggskonsesjon til.
3. Sarepta Energi AS gis også dispensasjon fra Plan- og bygningslovens § 21-3, nabovarsel.
4. Hvis steinalderlokalitet med ID 95270 (i Askeladden) er til hinder for planlagte tiltak, må det søkes dispensasjon fra kulturminneloven.
5. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen.

Enstemmig.

Behandling:

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen
Arkivsaksnr.: 18/3228

Arkiv: S82 &13

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

HØRINGSUTTALELSE FRA FRØYA KOMMUNE - DETALJPLAN OG MTA - FRØYA VINDKRAFTVERK, TILLEGGSUTTALELSE

Forslag til vedtak:

Kommunestyret i Frøya ønsker å forsterke høringsuttaelsen i K-sak 166/18, datert 13.12.2018 og oversender NVE følgende tilleggsuttalelse:

«Valget av vindturbiner, som gir en høyde på 180 meter, er en stor endring av tiltaket. Kommunestyret i Frøya kommune henstiller derfor NVE å pålegge tiltakshaver endring av planlagt vindmøllehøyde, slik at høyden er i tråd med tidligere kommuniserte planer»

Frøya kommune har i tillegg vedtatt ny folkeavstemning i K-sak 03/19, datert 31.01.2019, JA eller NEI til vindkraftverk på Frøya. Denne gjennomføres 02.04.19. Frøya kommune oversender resultatet til NVE så raskt dette foreligger.

Vedlegg:

Vedtak i KST-sak 166/18 – Høring av detaljplan og MTA – Frøya vindkraftverk
Forslag på brev til NVE (Alsaker)

Saksopplysninger:

Frøya kommune har mottatt et forslag på brev, utarbeidet av advokat Alsaker på vegne av «Nei til vindkraftverk på Frøya». Brevet er utformet som en henvendelse til NVE fra Frøya kommune. I brevet ber Alsaker om at:

1. *Frøya kommune henstiller om at NVE stiller søknaden av 19.01.2018 i bero, og at Frøya kommune inngir et nytt tilsvarende svar til NVE etter at folkeavstemningen er avholdt*
2. *Frøya kommune er av den oppfatning at de endringer det er søkt om representerer vesentlige endringer i relasjon til punkt 6 i konsesjonsvilkårene. Dette innebærer, slik kommune oppfatter konsesjonsvilkårene, at NVE først må ta stilling til om de vesentlige endringene som søknaden av 19.11.2019 representerer kan godkjennes. Først deretter kan MTA-søknad behandles.*

Formannskapet har bedt rådmann saksbehandle dette brevet.

Slik rådmann tolker dette er Frøya kommunestyre langt på vei enig i flere punkt som Alsaker berører i sitt brev. Rådmann viser da til at Kommunestyret i Frøya kommune behandlet høring av detaljplan/ MTA for Frøya vindkraftverk i møte den 13. desember 2018 – sak 166/18. Kommunestyret vedtok en høringsuttalelse – se fullstendig høringsuttalelse i vedlegg, der kommunen tilrår detaljplan/ MTA for Frøya vindkraftverk **med visse spesifiserte endringer**.

Følgende ble vedtatt om høyden på vindturbinene:

Frøya kommune er bekymret for de negative effektene av den planlagte vindkraftutbyggingen, særlig ved at størrelsen på vindturbinene har økt fra den opprinnelige navhøyden på 84 meter til 112 meter. De økonomiske tilpasningene vil bety økt kollisjonsfare og økt «fangstareal» for fugl, og økt synlighet og skyggekast for omgivelsene.

Rådmann foreslår derfor at Frøya kommune forsterker vedtaket, spesielt knyttet til høyden på vindmøllene, noe også Alsaker utdyper i sitt forslag til brev.

I punkt 6 i vilkårene som er fastsatt i gjeldende anleggskonsesjon for Frøya vindmøllepark av 03.10.2016. Her heter det:

«....Dersom valg av leverandør/turbinstørrelse medfører vesentlige endringer av tiltaket slik det er spesifisert i konsesjonssøknaden, skal dette fremlegges i detaljplan. Eventuell detaljplan skal vise endelig utbyggingsløsning, herunder plassering av vindturbiner og adkomst- og internveier. Detaljplanen skal godkjennes av NVE og legges til grunn for miljø-, transport og anleggsplan».

I den opprinnelige konsesjonssøknaden fra mars 2012 var størrelse per turbin spesifisert til å være på mellom 2,3 og 3 MW. Videre var det i konsesjonssøknaden fra mars 2012 spesifisert at navhøyde ville være mellom 60 og 100 meter, mens rotordiameter ville ligge mellom 70 og 100 meter. Dette ville etter det tiltakshaver selv har opplyst typisk gitt en vindmølle med totalhøyde på 135-150 meter.

I tiltakshavers søknad til NVE av 19.11.2018 er de opprinnelige spesifikasjoner vesentlig endret. Det er nå tale om turbiner på 4,2 MW. Videre er det nå søkt om navhøyde på 112 meter, og rotordiameter på 136 meter. Dette vil gi en totalhøyde på vindmøllene på 180 meter.

Alsaker berører også den planlagte folkeavstemningen i sitt brev. Rådmann viser her til kommunestyrets vedtak om ny folkeavstemning, K-sak 03/19, datert 31.01.2019:

Frøya kommunestyre vedtar en ny folkeavstemning om vindkraftutbygging på Frøya. Dette med bakgrunn i det store engasjementet fra Frøyas innbyggere i denne saken.

Det forutsettes at folkeavstemningen blir avholdt så snart som mulig.

Vurdering:

Rådmannen viser til K-sak 166/18, 13.12.2018, «Høring av detaljplan og MTA - Frøya vindkraftverk» og anbefaler at kommunestyret forsterker sin uttalelse da de planlagte vindmøllene med en totalhøyde på 180 meter medfører en stor endring av tiltaket sammenlignet med det som har blitt presentert i søknad og forarbeidet til anleggskonsesjonen.

I tillegg har kommunestyret vedtatt at det skal gjennomføres en ny folkeavstemning på Frøya, JA/NEI til vindkraft, dato for gjennomføring av avstemningen er satt til 02.04.19.

Ut fra dette innstiller rådmann på at Frøya kommunestyre forsterker uttalelsen til detaljplan/MTA og foreslår følgende punkt som kan oversendes NVE:

Kommunestyret i Frøya ønsker å forsterke høringsuttalelsen i sak 166/18, datert 13.12.2018 og oversender NVE følgende tilleggsuttalelse:

«Valget av vindturbiner, som gir en høyde på 180 meter, er en stor endring av tiltaket. Kommunestyret i Frøya kommune henstiller derfor NVE å pålegge tiltakshaver endring av planlagt vindmøllehøyde, slik at høyden er i tråd med tidligere kommuniserte planer»

Frøya kommune har i tillegg vedtatt ny folkeavstemning i K-sak 03/19, datert 31.01.2019, JA eller NEI til vindkraftverk på Frøya. Denne gjennomføres 02.04.19. Frøya kommune oversender resultatet til NVE så raskt dette foreligger.



Norges vassdrags- og energidirektorat

Abelsgt. 9
7030 TRONDHEIM

<i>Deres ref.</i>	<i>Vår ref.</i>	<i>Arkivkode</i>	<i>Sted, dato</i>
	18/3228	S82 &13	Sistranda, 18.12.2018

HØRING AV DETALJPLAN OG MILJØ-, TRANSPORT OG ANLEGGSPAN (MTA) - FRØYA VINDKRAFTVERK

Kommunestyret i Frøya kommune har behandlet høring av MTA for Frøya vindkraftverk, med følgende uttalelse:

Frøya kommunestyre tilrår Miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) med detaljplan for Frøya vindkraftverk med følgende endringer:

1. Det skal utarbeides en ROS-analyse som kartlegger tidsperioden når myke trafikanter er særlig utsatt på veistrekningen FV 714 Nordhammarvika – Nabeita skole – Frøya vindkraftverk. Dette skal danne grunnlag for detaljplan for transport av utstyr. Det skal settes en tidsfrist for når utjevnete fartshumper ved Nabeita oppvekstsenter skal tilbakeføres.
2. Kommunen ønsker at man ser på muligheten for å utarbeide turstier i tilknytning til endepunktene for internveiene, slik at man oppnår flere rundløpemuligheter og da sannsynligvis større bruk av området i et folkehelseperspektiv. Tilrettelegging av turstier med rundløpemulighet vil også bidra til å lede turgåing til ønskede områder.
3. Kommunen skal delta i drøftinger om plassering av masseuttak og deponi, da dette kan ha innvirkning på elementer tilliggende miljørettet helsevern som støy mv.
4. Plasseringen av turbin 1,2,3,4 og 5 tillates ikke, men flyttes vekk fra området nord-vest i konsesjonsområdet, slik at de ikke blir stående mellom reirhulle og næringsøkområde for hubropar. Dette begrunnes med at antallet turbiner er redusert til 14 og en kan unngå en utbygging i det viktige naturområdet Røssvassmyra og redusere kollisjonsfaren for hubro ved at gjennomflyging til fødesøksområdene reduseres.
5. I tabell 7.4, fjerde punkt, om perioder for anleggsarbeid for disse to turbinene, kreves det derfor ikke noen hensyn. Formuleringer som *så langt det er mulig* er uklare retningslinjer. Forstyrrelser i hekkeperiode for hubro *skal* unngås. Forstyrrelser av hubro i hekkeperioden 31.01 til 1.10 skal ikke forekomme.
6. Følgende tiltak/revidering av tiltak tas inn i tabell 10: Tiltak friluftsliv:

- Et avtalt antall tilrettelagte rasteplasser/gapahuk/utkikkspunkt i området skal opparbeides av utbygger. Plassering og utforming skjer i samarbeid med kommunen og/eller frivillige organisasjoner.
- Utbygger skal opparbeide en offentlig tilgjengelig parkeringsplass for et visst antall biler ved innkjøringen til konsesjonsområdet.
- Tidligere forslag om utleieordning for sykler i området for vindkraftverk tas inn i planen igjen.

7. Avbøtende tiltak utvides slik at alle naboer kommer under tillatt grense for skyggekast (< 8 timer/år).

8. Fylkeskommunen skal utføre oppmerking av kulturminnet *Tomasvatnet 1* med sikringssone før anleggsstart.

9. Turbin 7 flyttes slik at sveipearealet ikke kommer i konflikt med områdene utenfor det opprinnelige konsesjonsområdet.

Frøya kommune er bekymret for de negative effektene av den planlagte vindkraftutbyggingen, særlig ved at størrelsen på vindturbinene har økt fra den opprinnelige navhøyden på 84 meter til 112 meter. De økonomiske tilpasningene vil bety økt kollisjonsfare og økt «fangstareal» for fugl, og økt synlighet og skyggekast for omgivelsene.

Samlet saksframstilling som viser behandling i Frøya formannskap og kommunestyre med saksframlegg ligger vedlagt.

Ta gjerne kontakt hvis noe er uklart.

Med hilsen
Frøya kommune

Øyvor Helstad
Miljøkonsulent

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Norges vassdrags- og energidirektorat
Abelsgt. 9
7030 Trondheim

E-post: nve@nve.no

DETALJPLAN OG MTA-PLAN FOR FRØYA VINDKRAFTVERK

Det vises til brev fra Frøya kommune i ovennevnte sak av 18.12.2018. I dette brevet ble det gitt uttrykk for at kommunestyret i Frøya tilrådte tiltakshaver sin søknad av 19.11.2018 om MTA med detaljplan for Frøya vindkraftverk med visse spesifiserte endringer.

NVE gjøres med dette oppmerksom på at Frøya kommunestyre den 31.01.2019 besluttet å avholde folkeavstemning om vindmølleparksaken. Denne vil bli gjennomført i løpet av 1-2 måneder. Vi vil på denne bakgrunn henstille om at NVE stiller søknaden av 19.01.2018 i bero. Kommunen vil inngi et nytt tilsvarende til NVE etter at folkeavstemningen er avholdt.

Frøya kommune vil også vise til punkt 6 i vilkårene som er fastsatt i gjeldende anleggskonsesjon for Frøya vindmøllepark av 03.10.2016. Her heter det:

«....Dersom valg av leverandør/turbinstørrelse medfører vesentlige endringer av tiltaket slik det er spesifisert i konsesjonssøknaden, skal dette fremlegges i detaljplan. Eventuell detaljplan skal vise endelig utbyggingsløsning, herunder plassering av vindturbiner og adkomst- og internveier. Detaljplanen skal godkjennes av NVE og legges til grunn for miljø-, transport og anleggsplan».

Videre er det presisert i punkt 8 i konsesjonsvilkårene at arbeid relatert til anlegget ikke kan settes i gang «..før miljø-, transport og anleggsplan er godkjent av NVE.»

I den opprinnelige konsesjonssøknaden fra mars 2012 var turbinstørrelse per turbin spesifisert til å være på mellom 2,3 og 3 MV. Videre var det i konsesjonssøknaden fra mars 2012 spesifisert at navhøyde ville være mellom 60 og 100 meter, mens rotordiameter ville ligge mellom 70 og 100 meter. Dette ville etter det tiltakshaver selv har opplyst typisk gitt en vindmølle med totalhøyde på 135 meter.

I tiltakshavers søknad til NVE av 19.11.2018 er de opprinnelige spesifikasjoner vesentlig endret. Det er nå tale om turbiner på 4,2 MV. Videre er det nå søkt om navhøyde på 112 meter, og rotordiameter på 136 meter. Dette vil gi en totalhøyde på vindmøllene på 180 meter.

Tiltakshaver har også oppgitt at det samlede sveipeareal for rotorbladene vil bli større for 14 store vindmøller enn for de 26 mindre møllene i opprinnelige spesifisert løsning fra mars 2012.

Frøya kommune er av den oppfatning at de endringer det er søkt om representerer vesentlige endringer i relasjon til punkt 6 i konsesjonsvilkårene. Dette innebærer, slik vi oppfatter konsesjonsvilkårene, at NVE først må ta stilling til om de vesentlige endringene som søknaden av 19.11.2019 representerer kan godkjennes. Først deretter kan MTA-søknad behandles.

NVEs saksbehandling av tiltakshavers endringssøknad av 19.11.2018 forutsettes å finne sted i samsvar med energilovens saksbehandlingsregler, og alminnelige forvaltningsrettslige regler om at en sak skal utredes så grundig som mulig før vedtak treffes. I forlengelsen av dette er det flere forhold som ikke kan anses tilstrekkelig saksutredet i tiltakshavers søknad av 19.11.2018. Herunder kan det ikke ses at konsekvensene av økt vindmøllehøyde, og økt sveipeareal, er tilstrekkelig utredet. Dette gjelder konsekvenser både i forhold til visuelt influensområde, i forhold til natur, landskap og kulturminner og i forhold til allmennhetens bruk av LNF-områder på Frøya. Det må utarbeides kart som viser de arealer møllene vil være synlig fra, og illustrasjonsskisser/foto som viser hvordan vindmøller på 180-meter vil se ut fra ulike representative steder

i kommunen. Frøya kommune forutsetter at NVE vil tilsikre at alle forhold undergis en forsvarlig saksbehandling.

Det bes om at NVE pålegger TrønderEnergi/Sarepta Energi å supplere saksutredningen på de ovennevnte punktene. Det bes om at NVE holder kommunen løpende orientert om supplerende utredninger.

Frøya kommune vil i etterkant av den tillyste folkeavstemningen gi NVE en endelig tilbakemelding med stillingtagen til tiltakshavers søknad om vesentlig endring/detaljplan/MTA.

Med vennlig hilsen
Frøya kommune

.....
.....

Kopi:

- Trønderenergi/Sarepta Energi
- Miljødirektoratet
- Trøndelag Fylkeskommune
- Fylkesmannen i Trøndelag
-

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/415

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 05.02.19

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 05.02.19 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 05.02.19

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:			
Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 05.02.2019	Møtetid: 09:00 - 14:00	Av utvalgets medlemmer møtte 7 av 7
Fra og med sak:	14/19		
Til og med sak:	22/19		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2015 - 2019

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

Faste representanter med forfall:

<u>Ap:</u>	<u>Frp/Sp/H:</u>	<u>Venstre:</u>
	Martin Nilsen	

Vararepresentanter som møtte:

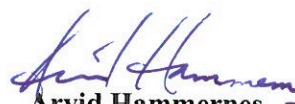
<u>Ap:</u>	<u>Frp/Sp/H:</u>	<u>Venstre:</u>
	Remy Strømskag	

Merknader:

1. Kulturutvalg – orientering/status.
2. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:


Berit Flåmo
Ordfører


Arvid Hammernes
Protokollunderskriver

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 05.02.2019

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
14/19	19/210 GODKJENNING AV REVIDERT PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18
15/19	19/232 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.01.19
16/19	19/237 REFERATSAKER
17/19	19/249 DIREKTERUTE, KYSTEKSPRESSEN TIL OG FRA FRØYA OG HITRA FELLES INNSPILL FRA NÆRINGSFORENINGENE I HITRA OG FRØYA
18/19	18/3444 OFFENTLIG ETTERSYN - PLANPROGRAM FOR REGIONAL PLAN FOR AREALBRUK I TRØNDELAG
19/19	19/245 SØKNAD OM KOMMUNAL LÅNEGARANTI FRA DALPRO AS
20/19	19/235 ORDFØRERS ORIENTERING
21/19	19/236 RÅDMANNS ORIENTERING
22/19	19/300 OPPFØRING AV MOBILMAST PÅ SULA

14/19

GODKJENNING AV REVIDERT PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18

Vedtak:

Revidert protokoll fra møte 19.12.18 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Revidert protokoll fra møte 19.12.18 godkjennes som framlagt.

15/19

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.01.19

Vedtak:

Protokoll fra møte 22.01.19 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 22.01.19 godkjennes som framlagt.

16/19

REFERATSAKER

Vedtak:

Referatene tas til orientering.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

17/19

DIREKTERUTE, KYSTEKSPRESSEN TIL OG FRA FRØYA OG HITRA FELLES INNSPILL FRA NÆRINGSFORENINGENE I HITRA OG FRØYA

Vedtak:

Frøya kommune slutter seg til Hitra Næringsforenings og Frøya Næringsforums felles innspill til Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med ny direkterute /kystekspresen til og fra Frøya/Hitra.

Som en midlertidig løsning ønsker kommunen at det etableres en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad- Brekstad og til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim – Brekstad – Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode

Fra 2022/24 presiseres at det ønskes en komplett rute tur /retur morgen og kveld Sistranda-Trondheim, via Sandstad og Brekstad for nettopp å sikre at behovet fra næringslivet og forskningsinstitusjonene imøtekommes på en best mulig måte.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Frøya kommune slutter seg til Hitra Næringsforenings og Frøya Næringsforums felles innspill til Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med ny direkterute /kystekspresen til og fra Frøya/Hitra.

Som en midlertidig løsning ønsker kommunen at det etableres en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad- Brekstad og til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim – Brekstad – Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode

Fra 2022/24 presiseres at det ønskes en komplett rute tur /retur morgen og kveld Sistranda-Trondheim, via Sandstad og Brekstad for nettopp å sikre at behovet fra næringslivet og forskningsinstitusjonene imøtekommes på en best mulig måte.

18/19

OFFENTLIG ETTERSYN - PLANPROGRAM FOR REGIONAL PLAN FOR AREALBRUK I TRØNDELAG

Vedtak:

Frøya kommunestyre tar høringsutkast til planprogram for regional plan for arealbruk til etterretning, og kommer med følgende høringsuttalelse:

- Kommunestyret støtter strategien med fokus på regionale tyngdepunkt. Frøya defineres i følge forslag til planprogram som regionalt tyngdepunkt. Vi forventer at dette følges opp gjennom fylkeskommunens andre ansvarsområder, særlig i forhold til utdanning, kollektivtransport og veiutbygging/veivedlikehold.
- I forhold til senterstruktur med levende sentra og gode transportløsninger ber vi fylkeskommunen være bevisst distriktenes bebyggelsesmønster. På Frøya står grendastrukturen sterkt, og Frøya kommunes samfunnsplan har et uttalt mål om å understøtte dette. Så fremt kollektivtilbudet og utbygging av gang- og sykkelveier ikke bedres, vil en samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling vanskelig kunne oppnås i distriktene. Vi ber om at dette hensyntas i det videre planarbeidet.

- Frøya kommune imøteser et bedret kunnskapsgrunnlag for forvaltning av mineralressurser.
- I forhold til kystsoneforvaltning ønsker Frøya kommune at Trøndelag fylkeskommune inntar en aktiv rolle opp mot Forsvarsbygg og forvaltningen av skytefeltene langs trøndelagskysten. Skytefeltene oppleves begrensende for kommunenes råderett over sjøarealene og vi ber om at temaet inkluderes i arbeidet med regional plan for arealbruk.
- Frøya kommune ønsker at Trøndelag fylkeskommune i større grad vektlegger lokale forhold ved differensiert forvaltning av strandsonen. Frøyas innbyggere har både historisk og nåtidig levd ved, på og av havet. Tilgang til havet er også grunnlaget for den enorme veksten kommunen har opplevd i senere år. Det er derfor avgjørende at differensiering av strandsoneforvaltningen ikke setter begrensninger i kommunen, men legger til rette for en næringsvennlig og bærekraftig forvaltning. Det er også ønskelig med en mer differensiert forvaltning innad i kommunen for å kunne redusere fraflytting, blant annet i Øyrekka.
- Frøya kommune ønsker særlig å inkluderes i arbeidet med temaene nevnt over i det videre planarbeidet.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre tar høringsutkast til planprogram for regional plan for arealbruk til etterretning, og kommer med følgende høringsuttalelse:

- Kommunestyret støtter strategien med fokus på regionale tyngdepunkt. Frøya defineres i følge forslag til planprogram som regionalt tyngdepunkt. Vi forventer at dette følges opp gjennom fylkeskommunens andre ansvarsområder, særlig i forhold til utdanning, kollektivtransport og veiutbygging/veivedlikehold.
- I forhold til senterstruktur med levende sentra og gode transportløsninger ber vi fylkeskommunen være bevisst distriktenes bebyggelsesmønster. På Frøya står grendastrukturen sterkt, og Frøya kommunes samfunnsplan har et uttalt mål om å understøtte dette. Så fremt kollektivtilbudet og utbygging av gang- og sykkelveier ikke bedres, vil en samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling vanskelig kunne oppnås i distriktene. Vi ber om at dette hensyntas i det videre planarbeidet.
- Frøya kommune imøteser et bedret kunnskapsgrunnlag for forvaltning av mineralressurser.
- I forhold til kystsoneforvaltning ønsker Frøya kommune at Trøndelag fylkeskommune inntar en aktiv rolle opp mot Forsvarsbygg og forvaltningen av skytefeltene langs trøndelagskysten. Skytefeltene oppleves begrensende for kommunenes råderett over sjøarealene og vi ber om at temaet inkluderes i arbeidet med regional plan for arealbruk.
- Frøya kommune ønsker at Trøndelag fylkeskommune i større grad vektlegger lokale forhold ved differensiert forvaltning av strandsonen. Frøyas innbyggere har både historisk og nåtidig levd ved, på og av havet. Tilgang til havet er også grunnlaget for den enorme veksten kommunen har opplevd i senere år. Det er derfor avgjørende at differensiering av strandsoneforvaltningen ikke setter begrensninger i kommunen, men legger til rette for en næringsvennlig og bærekraftig forvaltning. Det er også ønskelig med en mer differensiert forvaltning innad i kommunen for å kunne redusere fraflytting, blant annet i Øyrekka.
- Frøya kommune ønsker særlig å inkluderes i arbeidet med temaene nevnt over i det videre planarbeidet.

SØKNAD OM KOMMUNAL LÅNEGARANTI FRA DALPRO AS

Vedtak:

1. Frøya kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån på kr 980 000 for DalPro AS til finansiering av ny gårdsbutikk med kantine / storkjøkken.
2. Garantien gjelder for lånets hovedstol pålydende kr 980 000 med tillegg av 10% til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 1 078 000
3. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 15 år med tillegg av inntil 2 år, jf. garantiforskriftens § 3.
4. Frøya kommunestyre forutsetter at Hitra kommune gjør et likelydende garantivedtak for sin eierandel.
5. Garantien gis under forutsetning av departementets / Fylkesmannens godkjenning.

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 05.02.19:

Gunn Heidi Hallaren ba om vurdering av sin habilitet da hun er styremedlem i DalPro AS.

Gunn Heidi Hallaren ble enstemmig vurdert inhabil.

Alexander Søreng ba om vurdering av sin habilitet da han er personlig varamedlem i styret i DalPro AS for Gunn Heidi Hallaren.

Alexander Søreng ble enstemmig vurdert inhabil.

Pål Terje Bekken ba om vurdering av sin habilitet da han er personlig vara i styret i DalPro AS for Tone Måsøval.

Pål Terje Bekken ble enstemmig vurdert inhabil.

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån på kr 980 000 for DalPro AS til finansiering av ny gårdsbutikk med kantine / storkjøkken.
2. Garantien gjelder for lånets hovedstol pålydende kr 980 000 med tillegg av 10% til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 1 078 000
3. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 15 år med tillegg av inntil 2 år, jf. garantiforskriftens § 3.
4. Frøya kommunestyre forutsetter at Hitra kommune gjør et likelydende garantivedtak for sin eierandel.
5. Garantien gis under forutsetning av departementets / Fylkesmannens godkjenning.

ORDFØRERS ORIENTERING

- Utsendt mail fra advokat Alsaker, stilet på vegne av Frøya kommune. Rådmann saksbehandler brevet til neste møte
- Lukket møte etter kommuneloven § 31.4

21/19

RÅDMANNS ORIENTERING

0900- Kulturutvalg
0930- Vindkraft, - valggjennomføring. Foreløpig fremdriftsplan/drøfting
FSK 16.04.19 utsettes 23.04.19
Næringsareal • Uttian • N1 Notat fra møtet med fylket vdr Uttianbrua. Andre ikke sjønære områder/ny arealplan
Tilsyn, kommunal beredskapsplikt og helsemessig og sosial beredskap: 12.3.19
Gml.skolen, status/leieavtale. Frøy Eiendom har kjøpt området. Jobber videre med leieavtale
Henvendelse fra SuMaBO felleslag.
Liggekaia, status.
Unntatt off Kom.lov § 31.5. Skattetakst
Unntatt off Kom lov. § 31.4. Tvistesak

22/19

OPPFØRING AV MOBILMAST PÅ SULA

Vedtak:

Frøya kommune godkjenner intensjonsvtale med Trøndelag fylkeskommune vedrørende utbygging av mobilmast m/hytte på Sula. Det tas forbehold om at det gis nødvendig dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, samt byggetillatelse til formålet.

Det bevilges kr. 312.400,- + mva til formålet. Bevilgningen tas fra prosjekt 551499 – Utbygging av næringsareal.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Frøya kommune godkjenner intensjonsvtale med Trøndelag fylkeskommune vedrørende utbygging av mobilmast m/hytte på Sula. Det tas forbehold om at det gis nødvendig dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, samt byggetillatelse til formålet.

Det bevilges kr. 312.400,- + mva til formålet. Bevilgningen tas fra prosjekt 551499 – Utbygging av næringsareal.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/414

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA EKSTRAORDINÆRT MØTE 12.02.19

Forslag til vedtak:

Protokoll fra ekstraordinært møte 12.02.19 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 12.02.19

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:			
Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 12.02.2019	Møtetid: 10:00 - 11:30	Av utvalgets medlemmer møtte 7 av 7
Fra og med sak:	23/19		
Til og med sak:	24/19		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2015 - 2019

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

Faste representanter med forfall:

<u>Ap:</u> Kristin Reppe Storø	<u>Frp/Sp/H:</u> Aleksander Søreng Martin Nilsen	<u>Venstre:</u>
--	---	------------------------

Vararepresentanter som møtte:

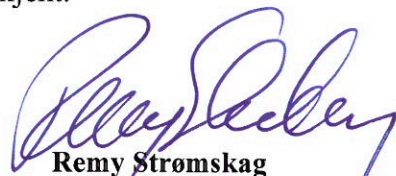
<u>Ap:</u> Torbjørn Måsøval	<u>Frp/Sp/H:</u> Bjørnar Gisle Grytvik Remy Strømskag	<u>Venstre:</u>
---------------------------------------	--	------------------------

Merknader:

1. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:


Berit Flåmo
Ordfører


Remy Strømskag
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 12.02.2019

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
23/19	19/344 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 05.02.19
24/19	19/346 RÅDMANNS ORIENTERING

23/19

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 05.02.19

Vedtak:

Protokoll fra møte 05.02.19 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 05.02.19 godkjennes som framlagt.

24/19

RÅDMANNNS ORIENTERING

Møte lukkes etter kl § 31,5 og ofl. § 15, 2. ledd.
Nytt møte i Formannskapet 26.02.19 kl.09.00

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/418

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

Vedlegg:

Endring i inndeling i Lensmanns - og Politistasjonsdistrikter i Trøndelag Politidistrikt
Ressursplan 2019, RS Trøndelag, Møre og Romsdal



Trøndelag politidistrikt
Berørte kommuner (Iht liste)

NATIONAL POLICE DIRECTORATE

Deres referanse:

Vår referanse:
201802421

Sted, Dato
Oslo, 7.2.2019

ENDRINGER I INNDELING I LENSMANNS- OG POLITISTASJONSDISTRIKTER I TRØNDELAG POLITIDISTRIKT

Det vises til brev fra politimesteren i Trøndelag politidistrikt av 15.1.2019 med tilrådning om endringer i politidistriktets lokale struktur, basert på forutgående lokale prosesser med involvering av kommuner og tjenestemannsorganisasjonene lokalt.

Politidirektoratet har besluttet følgende stadfesting/endringer i inndelingen i lensmanns- og politistasjonsdistrikter i Trøndelag politidistrikt:

- a) Utvidelse av Orkdal lensmannsdistrikt når Hemne, Halså og deler av Snillfjord kommuner slås sammen til nye Heim kommune, og Rindal blir overført fra Møre og Romsdal til Trøndelag fylke.
- b) Stadfesting av organiseringen av Trondheim politistasjonsdistrikt og Gauldal politistasjonsdistrikt, når Klæbu kommune slås sammen med Trondheim kommune og ansvaret for sivilrettslige gjøremål for dette området overføres fra politistasjonssjefen i Gauldal til Namsfogden i Trondheim
- c) Stadfesting av politistasjonssjefen i Namdal sitt ansvarsområde når Namsos, Fosnes og Namdalseid kommer slås sammen til nye Namsos kommune, og Nærøy og Vikna kommuner slås sammen til nye Nærøysund kommune.
- d) Stadfesting av lensmannen i Fosen sitt ansvarsområde når Roan og Åfjord slås sammen til nye Åfjord kommune og Ørland og Bjugn slås sammen til nye Ørland kommune.
- e) Stadfesting av politistasjonssjefen i Innherred sitt ansvarsområde når Steinkjer og Verran kommuner slås sammen til nye Steinkjer kommune.

Overnevnte beslutninger gir følgende organisering i følgende lensmanns-, politistasjons-, og namsmannsdistrikt:

Politidirektoratet

Post: Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo
Besøk: Fridtjof Nansens vei 14/16

Tlf: 23 36 41 00
Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950
Giro: 7694.05.02388
www.politi.no

- 1) Orkdal lensmannsdistrikt.
Administrasjonssted er Orkdal lensmannskontor. Tjenestesteder er Orkdal lensmannskontor, Hitra lensmannskontor og Hemne lensmannskontor. Lensmannsdistriktet vil ivareta polisiære og sivilrettslige gjøremål for Orkland, Hitra, Heim, Skaun, Frøya og Rindal kommuner.
- 2) Trondheim politistasjonsdistrikt.
Administrasjonssted og tjenestested er Trondheim sentrum politistasjon. Politistasjonsdistriktet ivaretar politimessige gjøremål for Trondheim kommune, med unntak av Heimdal og Klæbu. Sivilrettslige gjøremål ivaretas av Namsfogden i Trondheim.
- 3) Gauldal politistasjonsdistrikt
Administrasjonssted er Heimdal politistasjon. Tjenestesteder er Heimdal politistasjon, Midtre Gauldal lensmannskontor, Røros lensmannskontor og Oppdal lensmannskontor. Politistasjonsdistriktet ivaretar politimessige og sivilrettslige gjøremål for kommunene Melhus, Midtre Gauldal, Holtålen, Røros, Oppdal, og Rennebu. Politistasjonsdistriktet ivaretar i tillegg politimessige gjøremål for Heimdal og Klæbu i Trondheim kommune. Sivilrettslige gjøremål for Heimdal og Klæbu ivaretas av Namsfogden i Trondheim.
- 4) Namdal politistasjonsdistrikt.
Administrasjonssted er Namsos politistasjon. Tjenestesteder er Namsos politistasjon, Grong lensmannskontor, Lierne lensmannskontor og Nærøy lensmannskontor. Politistasjonsdistriktet ivaretar politimessige og sivilrettslige gjøremål for Namsos, Grong, Namsskogan, Røyrvik, Lierne, Nærøysund, Bindal, Leka, Overhalla, Høylandet, Flatanger og Osen kommuner.
- 5) Fosen lensmannsdistrikt.
Administrasjonssted er Ørland lensmannskontor. Tjenestesteder er Ørland lensmannskontor, Åfjord lensmannskontor og Rissa lensmannskontor. Lensmannsdistriktet ivaretar politimessige og sivilrettslige gjøremål for Åfjord, Ørland og Indre Fosen kommuner.
- 6) Innherred politistasjonsdistrikt.
Administrasjonssted er Steinkjer lensmannskontor. Tjenestesteder er Steinkjer lensmannskontor og, Levanger og Verdal lensmannskontor. Politistasjonsdistriktet ivaretar politimessige og sivilrettslige gjøremål for Inderøy, Snåsa, Steinkjer, Levanger og Verdal kommuner.

Virkningstidspunktet settes til 1.1.2020.

Klageordning for kommuner som berøres av politidistriktets endringer i lensmanns-politistasjons- og/eller namsmannsdistrikter.

Politidirektoratets avgjørelser kan påklages til Justis- og beredskapsdepartementet i medhold av forskrift 2016-06-22-815. Klagen må fremsettes innen åtte uker fra det tidspunkt kommunen mottok underrettelse om avgjørelsen. Klagen skal sendes til Politidirektoratet.

Frist for klage på beslutningene ovenfor er 8. april 2019.

Klagen skal være skriftlig og begrunnet, og skal angi hvilke endringer i avgjørelsen som kommunen ønsker eller om kommunene ønsker avgjørelsen helt eller delvis opphevet på grunn av forhold ved saksbehandlingen.

Berørte kommuner anses opplyst om klageadgang og frist gjennom kopi av dette brevet.

Med hilsen



Håkon Skulstad
politidirektør

Berørte kommuner i Trøndelag politidistrikt:

Agdenes kommune
Bindal kommune
Bjugn kommune
Fellesnemnda for nye Namsos kommune
Fellesnemnda for nye Nærøysund
Fellesnemnda for nye Åfjord kommune
Fellesnemnda for nye Ørland kommune
Fellesnemnda for nye Indre Fosen kommune
Fellesnemnda for nye Steinkjer kommune
Fellesnemnda for nye Trondheim kommune
Fellesnemnda for nye Orkland kommune
Fellesnemnda for nye Hitra kommune
Fellesnemnda for nye Heim kommune
Flatanger kommune
Fosnes kommune
Frøya kommune
Grong kommune
Hemne kommune
Hitra kommune
Holtålen kommune
Høylandet kommune
Inderøy kommune
Indre Fosen kommune
Klæbu kommune
Leka kommune
Levanger kommune
Lierne kommune
Meldal kommune
Melhus kommune
Midtre Gauldal kommune
Namdalseid kommune
Namsos kommune
Namsskogan kommune
Nærøy kommune
Oppdal kommune
Orkdal kommune

Osen kommune
Overhalla kommune
Rennebu kommune
Rindal kommune
Roan kommune
Røros kommune
Røyrvik kommune
Skaun kommune
Snillfjord kommune
Snåsa kommune
Steinkjer kommune
Trondheim kommune
Verdal kommune
Verran kommune
Vikna kommune
Ørland kommune
Åfjord kommune

Ressursplan 2019

RS TRØNDELAG, MØRE OG ROMSDAL



RS 
Redningsselskapet

1. Generelt

Redningsselskapet (RS) er en av primærressursene innen sjø- og kystberedskapen hvor formålet er å redde liv og berge verdier. RS leverer totalberedskap langs hele kysten, og på de største innsjøene.

Denne ressursplanen viser RS ressurser i Trøndelag, Møre og Romsdal. Operasjonsområdet strekker seg fra Brønnøysund i nord til Femunden og Stad i sør.

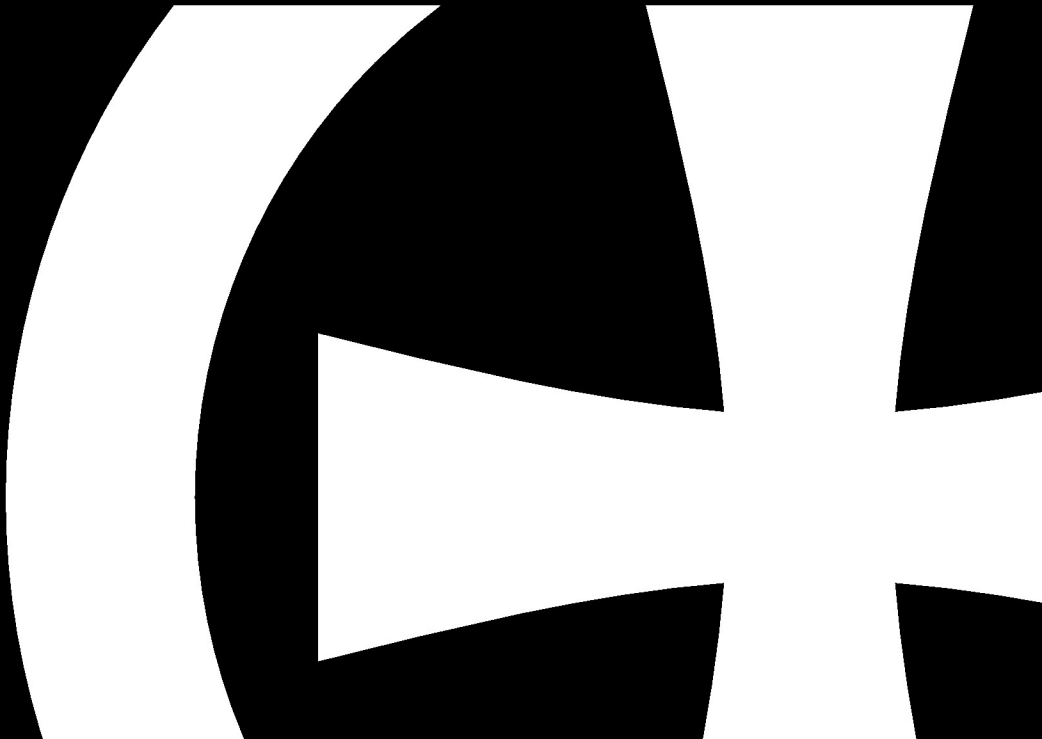
2. Fast bemannede RS skøyter

Fire redningsskøyter som er bemannet hele året med fast ansatt mannskap. Mannskapene har høy maritim kompetanse og spesialutdannelse innen SAR (søk og redning), førstehjelp, brann og akutt forurensning. Redningsskøytene har kort responstid.

3. Frivillig bemannede redningsskøyter

Seks redningsskøyter som er bemannet med frivillig mannskaper (Redningsselskapets sjøredningskorps). Mannskapene er rekruttert fra alle typer yrker og har gjennomgått maritime kurs, SAR kurs og førstehjelpskurs i regi av RS. Redningsskøyten har 30 minutters responstid.





7. RS bistår med

110/brannvesen/kommunene

- Brannbekjempelse av fartøyer og bebyggelse fra sjøen eller til kai, eventuelt nær strandsonen. Tunnelbranner nær sjø
- Etterfylling av luftflasker for røykdykkere (gjelder fast bemannede redningsskøyter)
- Plattform for fagleder brann/operativ leder ved koordinering av aksjon
- Pumpekapasitet til lokalt brannvesen og sivilforsvaret
- Bistå med transport og utlegging av lenser/utstyr i forbindelse med akutt forurensning
- Observasjonsplattform
- Fungere som repeater/basestasjon for nødnett der det er dårlige forhold

112/LRS

- RS har inngått avtale med POD (politidirektoratet) om bistand til transport i akutte politioperative oppdrag
- Redde liv gjennom HRS/LRS-oppdrag, samt bistå med søk etter personer og gjenstander, også søk etter antatt omkomne – (SEA0)
- Søk i fjellsider fra sjøen (ved ras, ulykker, leteaksjoner/savnet meldinger)
- Dykking ned til 20 meter, inspeksjonsdykk inkl. fotografering og filming (gjelder fast bemannede redningsskøyter)
- Plattform for innsatsleder og koordinering av aksjon
- Etterforskningsplattform med lys, IR-kamera, slepekraft m.v.
- Fungere som repeater/basestasjon for nødnett der det er dårlige forhold og hvor kjøretøy ikke kommer til

113/helsevesenet

- RS har avtale med helseforetak om akuttmedisinsk beredskap
- Transportkapasitet med bæreplass (gjelder fast bemannede redningsskøyter)
- Mannskapet er godt kurset i førstehjelp
- Utstyrt med hjertestarter, oksygen og medisinsk førstehjelpsutstyr

8. Beredskap mot akutt forurensning /oljevern

RS har avtale med Kystverket om hvordan RS ressurser kan inngå i den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning. I denne forbindelse har RS anskaffet miljølekter, utstyrt med 300 meter NOFI EP 350 lenser fra Kystverket. I tillegg har Kystverket utplassert et antall tilsvarende lenser à 200 meter på de fleste losstasjonene langs kysten. Lensene er pakket i såkalte Boombager for transport/slep i høy hastighet. Boombagene er plassert i Rørvik, Bodø og Båtsfjord.

Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) er en beredskapsorganisasjon mot akutt forurensning på sjø og land. Hvert fylke har sitt eget IUA. Det regionale IUA kan på sitt nivå rekvirere bistand fra Kystverkets Beredskapsavdeling om bruk av miljølekteren og/eller Boombagene.

9. Dykkertjeneste (nasjonalt)

- 25 redningsskøyter (de fast bemannede skøytene) har dykkere om bord
- 90 yrkesdykkere fordelt på to skift. Disse har dykkerfunksjon i tillegg til primærstilling som skipsoffiser
- RS sine dykkere har sertifikat IDSA Level 1/Klasse A
- Dykkertjenesten blir i stor grad benyttet av beredskapsaktører, fiskerinæringen og fritidsflåten. Benyttes tidvis til SEA0 (søk etter antatt omkomne)



Varsling

Ved melding om ulykke på sjø, vann og elv, hvor det kan antas at personer er eller står i fare for å drukne eller å bli nedkjølt, kan RS varsles omgående og det iverksettes innsats umiddelbart med tilgjengelige ressurser.

RS Trøndelag

- HRS Sør-Norge tlf. 51 51 70 00
- Kystradio Sør tlf. 120 – tlf. 51 69 00 44

Fast bemannede redningsskøyter

RS-stasjon	Skøyte	Mob.tlf.	ISSI nr.	Satellitt – Iridium
Rørvik	RS Harald V	916 79 626	6512611	(00) 881641410150
Hitra	RS Horn Flyer	916 79 642	6514211	

**Tar forbehold om endring i disponeringen av redningsskøytene*

Frivillig bemannede redningsskøyter

RSRK-stasjon	Skøyte	Mob.tlf.	ISSI nr.
Namsos	RS Hvaler	916 79 624	6512411
Levanger	RS Båt 16	938 76 324	6530032
	Polarcirkel Diving 685 RIB		
Trondheim	RS Uni	911 44 470	6513111
	RS Jens Bye	911 44 470	6516611
Femunden	RS Uni Røros	916 79 649	6514911



...lg er kun veiledende og kan avvike ut fra blant annet værforhold, avgangsstasjon og ankomst på stasjon.

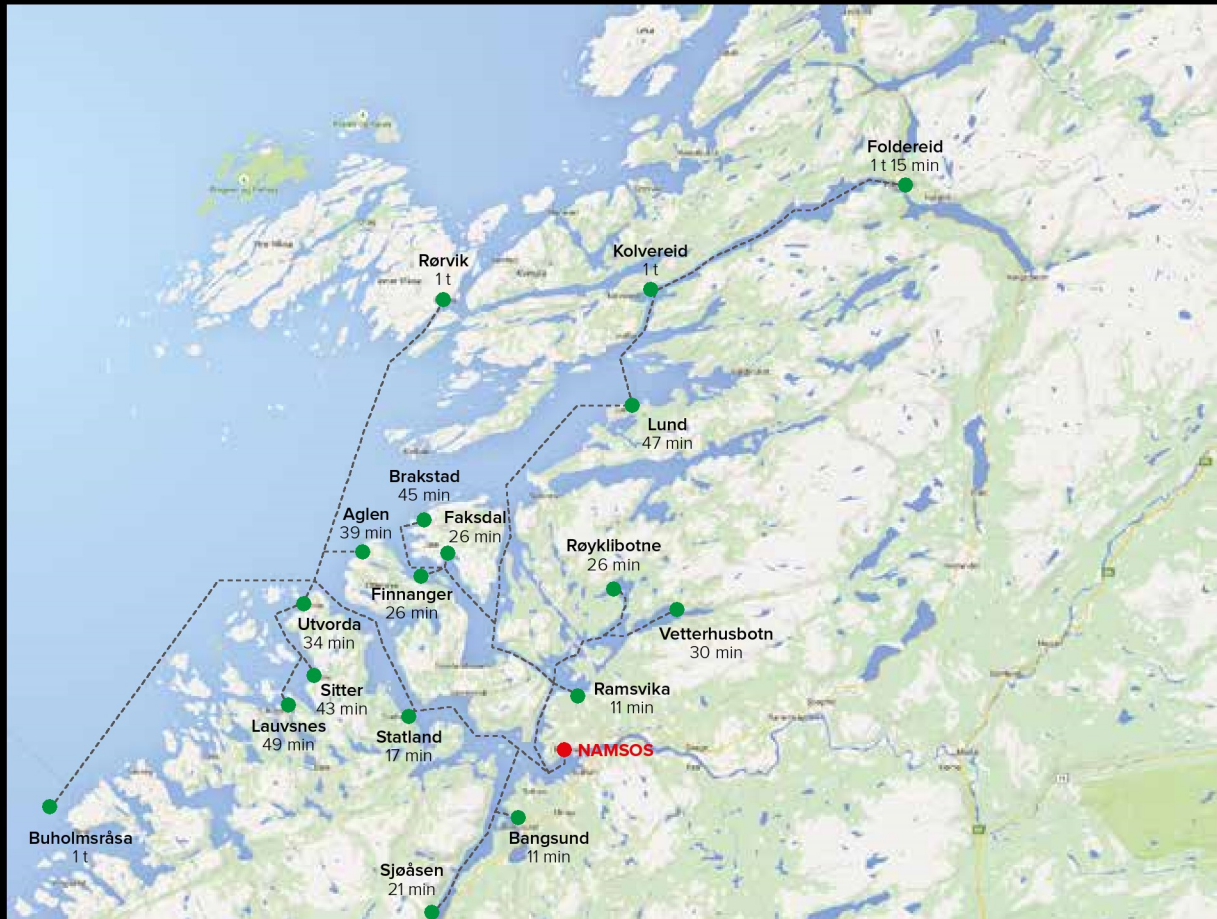
RS Hitra

Fast bemannet redningsskøyte

Skøyte: RS Horn Flyer • Tlf. 916 79 642 • ISSI nr. 6514211



**Tidsbruk og rutevalg er kun veiledende og kan avvike ut fra blant annet værforhold, avgangsstasjon og ressurs på stasjon.*

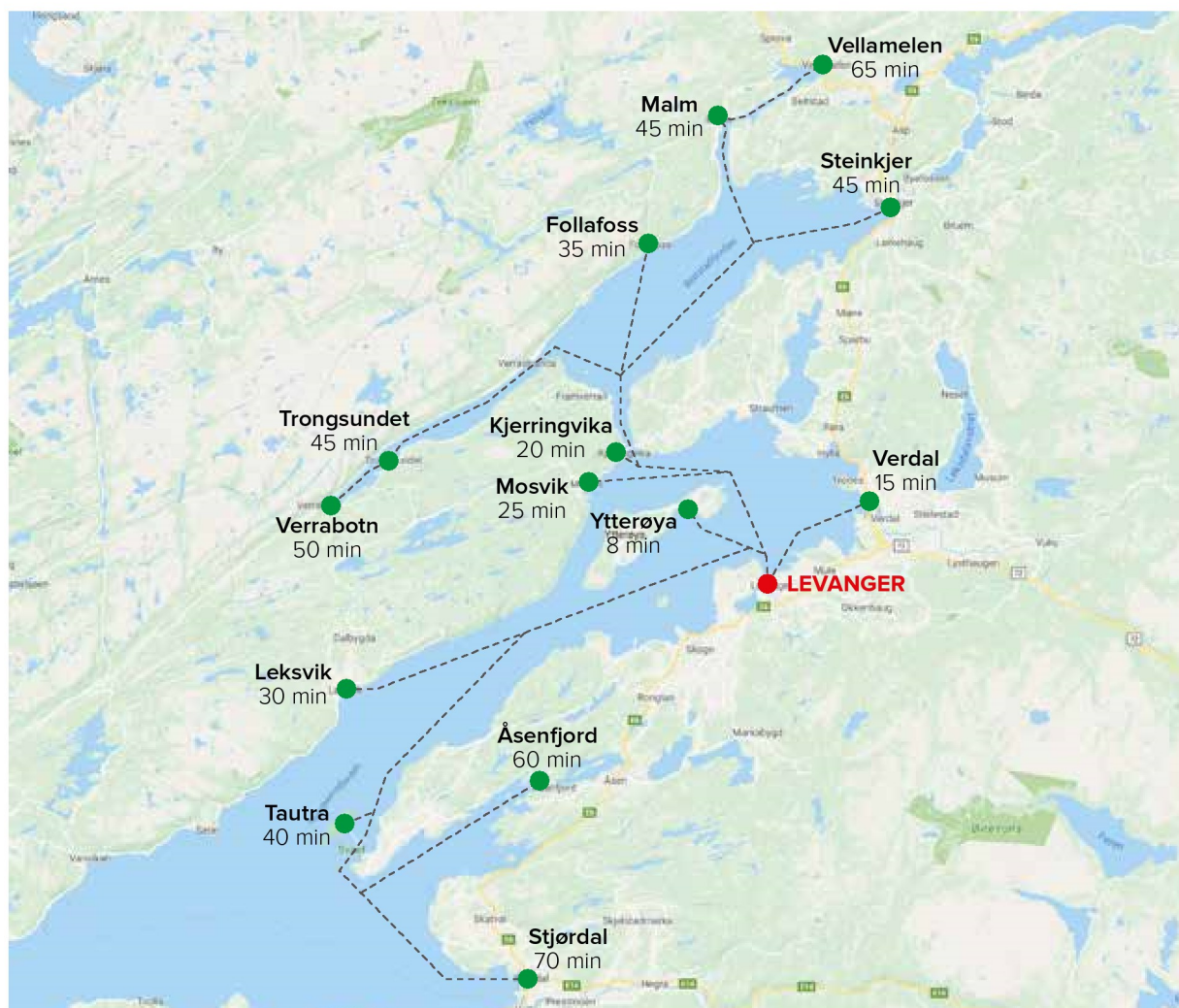


sjon og ressurs på stasjon

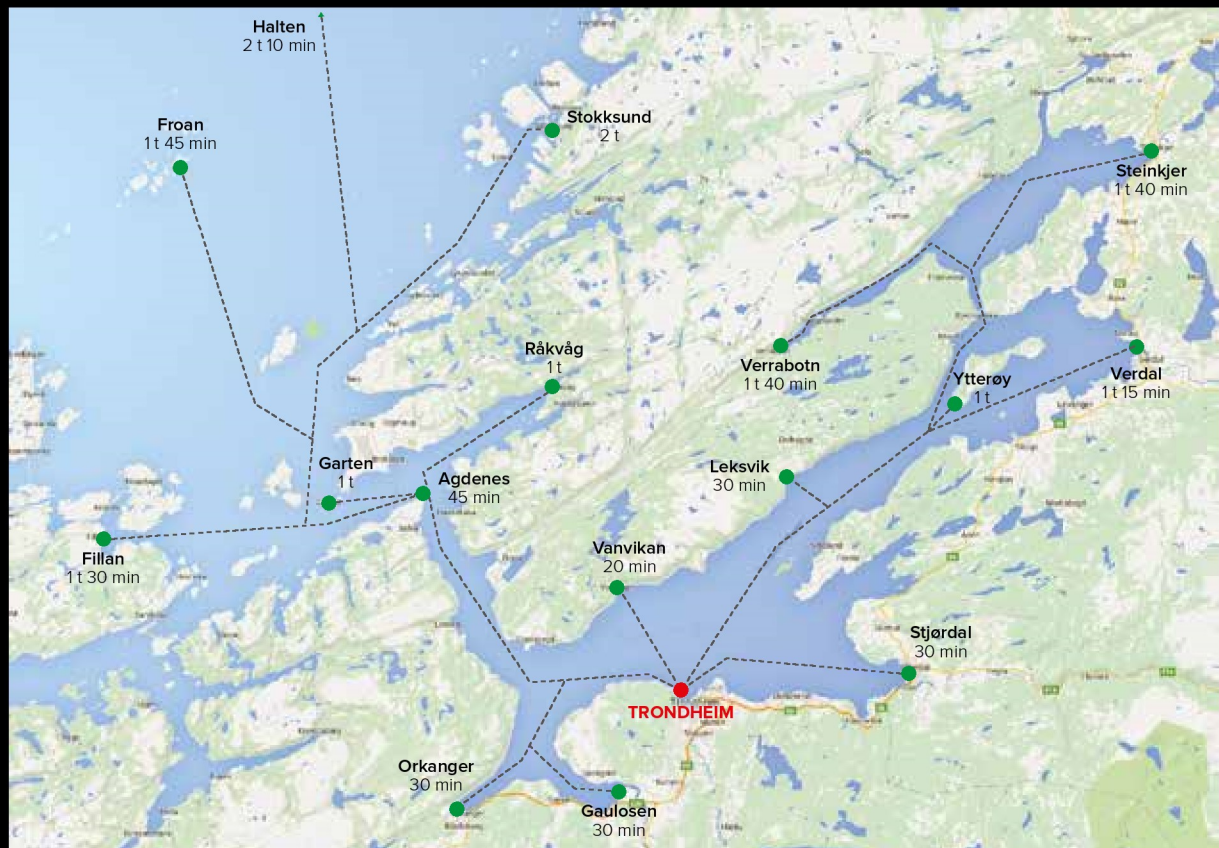
RSRK Levanger

Frivillig bemannet redningsskøyte

RIB: Polarcirkel Diving 685 • Tlf. 938 76 324 • ISSI nr. 6530032



**Tidsbruk og rutevalg er kun veiledende og kan avvike ut fra blant annet værforhold, avgangsstasjon og ressurs på stasjon.*



RSRK Femunden

Frivillig bemannet redningsskøyte

Skøyte: RS Uni Røros • Tlf. 916 79 649 • ISSI nr. 6514911



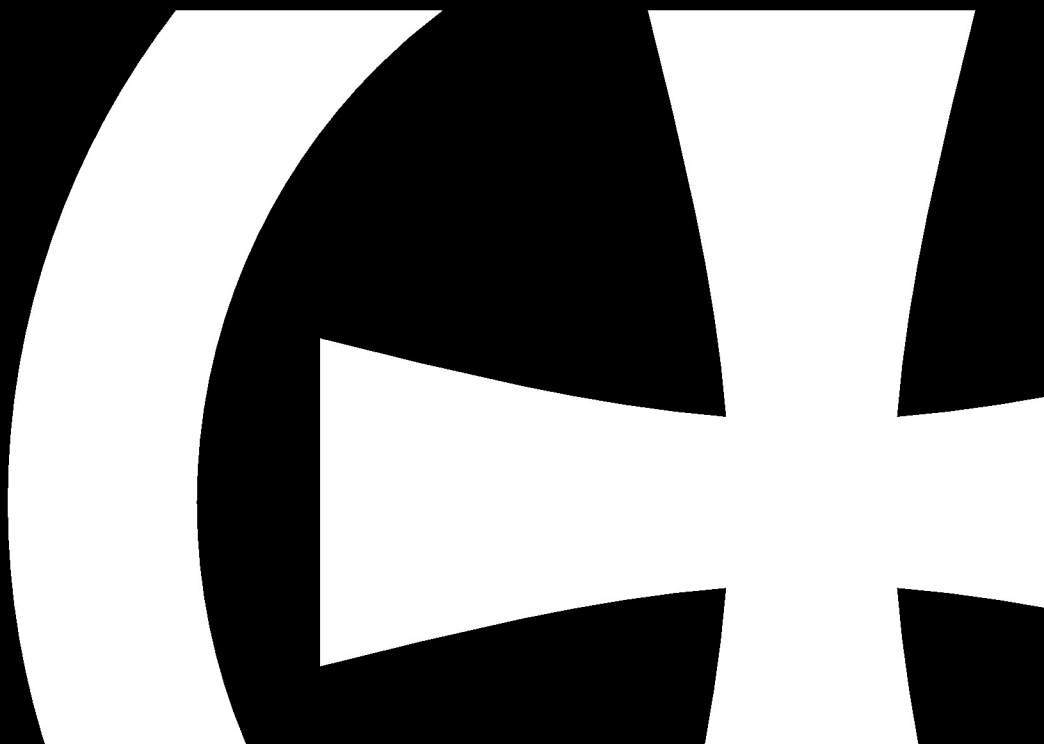
**Tidsbruk og rutevalg er kun veiledende og kan avvike ut fra blant annet værforhold, avgangsstasjon og ressurs på stasjon.*

Varsling

Ved melding om ulykke på sjø, vann og elv, hvor det kan antas at personer er eller står i fare for å drukne eller å bli nedkjølt, kan RS varsles omgående og det iverksettes innsats umiddelbart med tilgjengelige ressurser.

RS-stasjon	Skøyte	Mob.tlf.	ISSI nr.	Satellitt – Iridium
------------	--------	----------	----------	---------------------

RSRK-stasjon	Skøyte	Mob.tlf.	ISSI nr.
--------------	--------	----------	----------



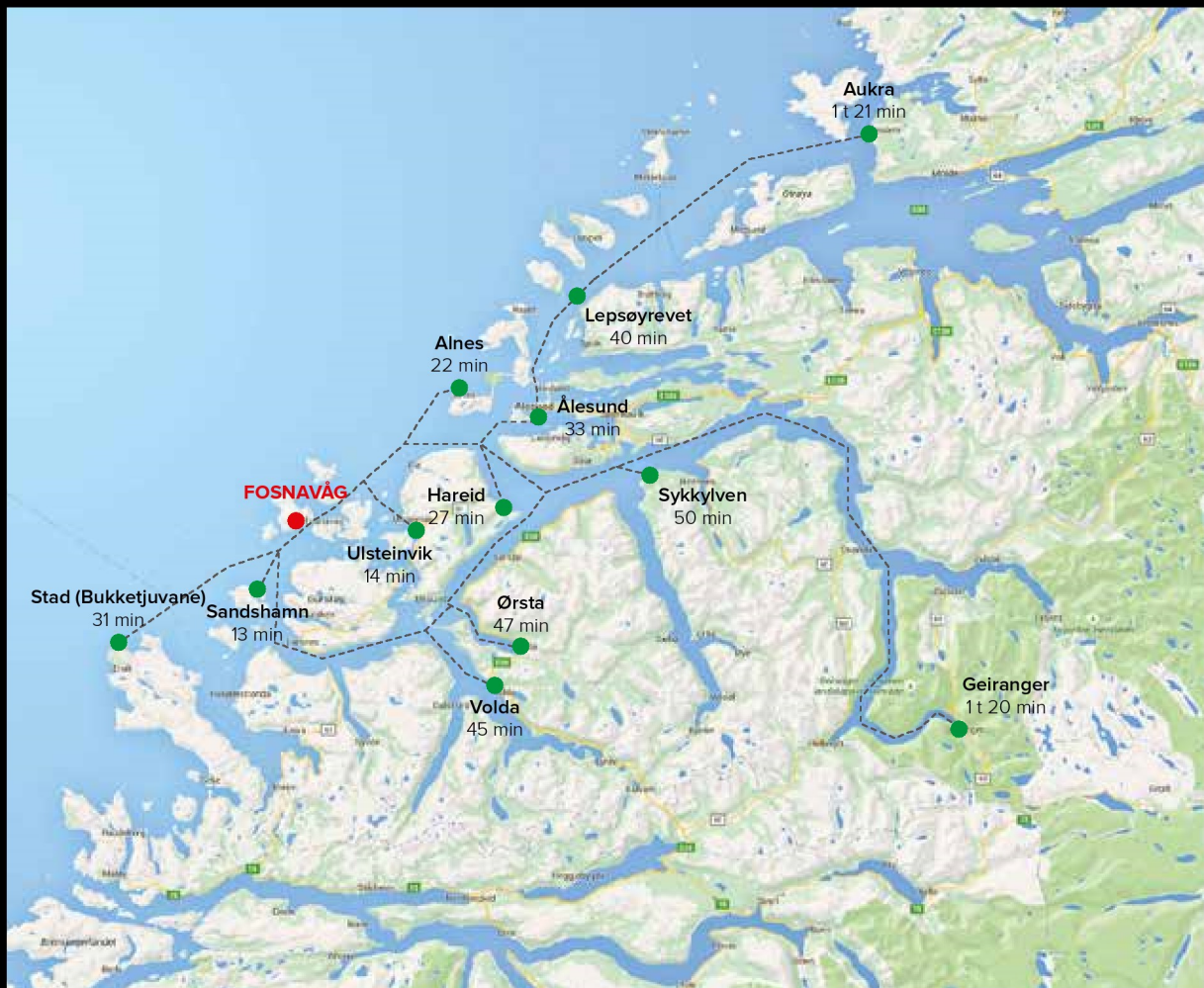
RS Kristiansund

Fast bemannet redningsskøyte

Skøyte: RS Erik Bye • Tlf. 916 79 613 • ISSI nr. 6511311 • Satelitt (00) 881641410151



**Tidsbruk og rutevalg er kun veiledende og kan avvike ut fra blant annet værforhold, avgangsstasjon og ressurs på stasjon.*



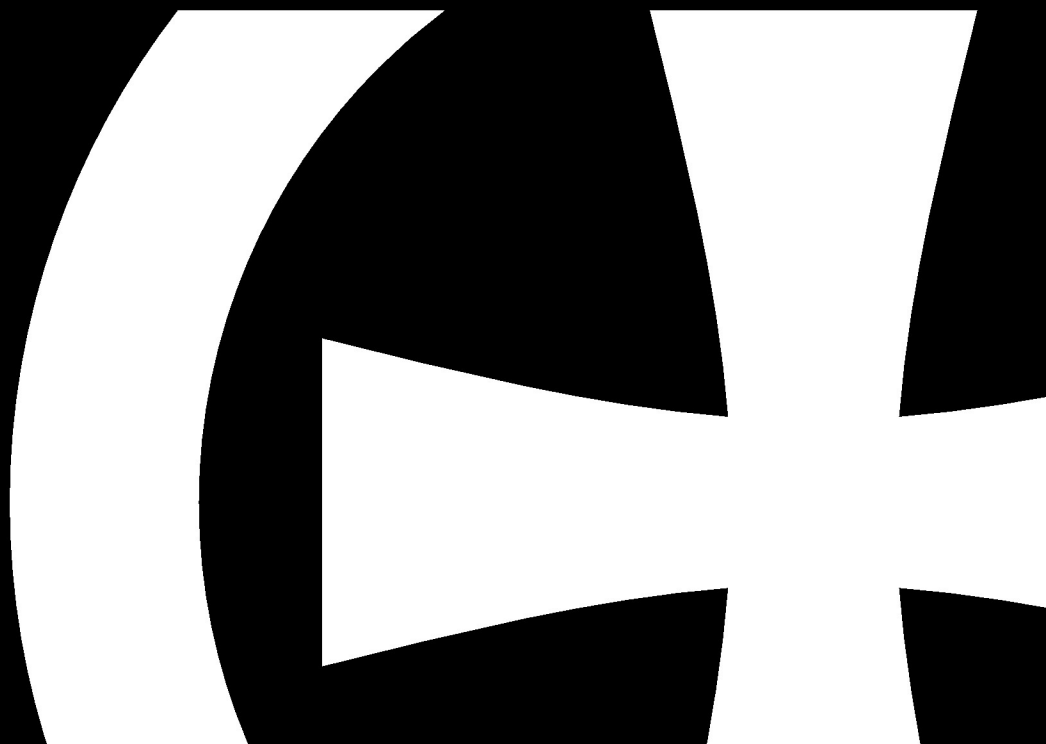
RSRK Aukra

Frivillig bemannet redningsskøyte

Skøyte: RS Mærsk • Tlf. 916 79 641 • ISSI nr. 6514111



**Tidsbruk og rutevalg er kun veiledende og kan avvike ut fra blant annet værforhold, avgangsstasjon og ressurs på stasjon.*

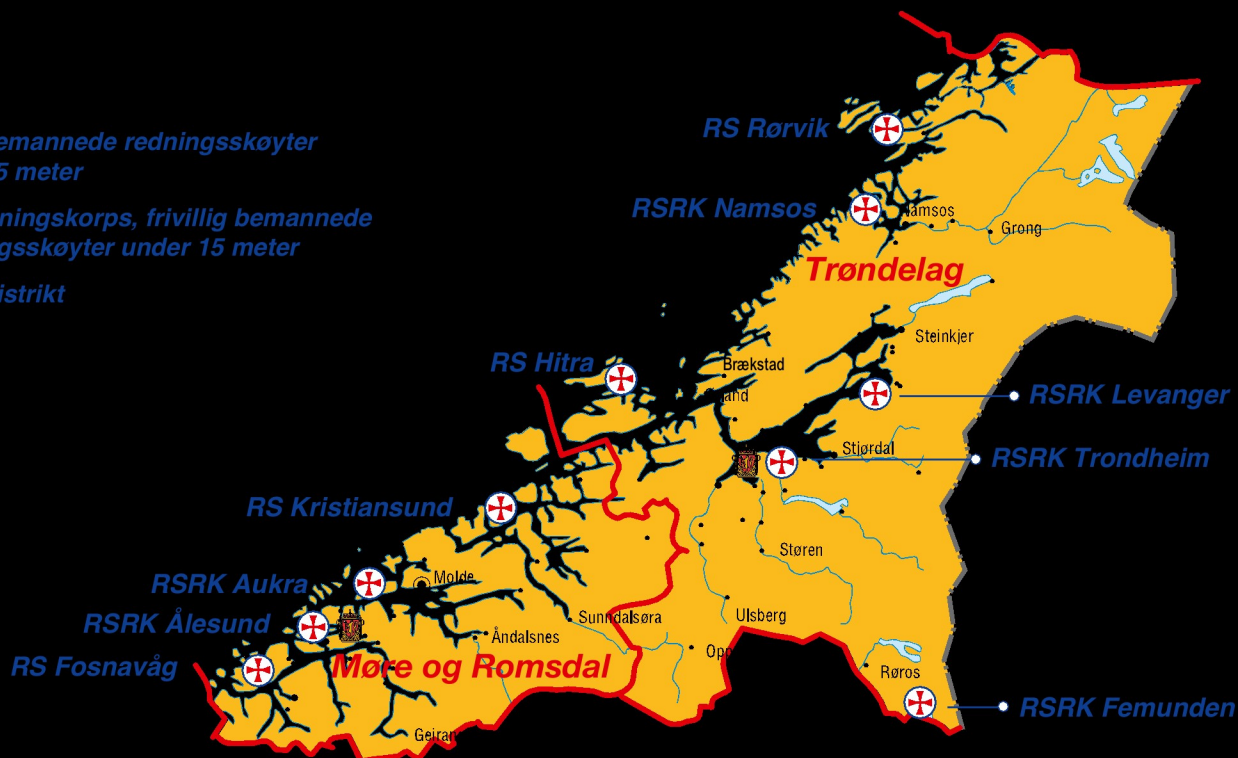


Stasjonskart RS(✚) Midt

RS = Fast bemannede redningsskøyter
over 15 meter

RSRK = Sjøredningskorps, frivillig bemannede
redningsskøyter under 15 meter

 = Politidistrikt



Redningsselskapet Region Midt-Norge

Postboks 5027, 6021 Ålesund

Telefon: 06757 – 414 60 404

Besøksadresse:

Magdevågveien 1, 6009 Ålesund

Regionleder: Bertil Holen

Mobil: 414 60 404

E-post: bertil.holen@rs.no

Beredskapsrådgiver: Stig Fredriksen

Mobil: 905 71 255

E-post: stig.fredriksen@rs.no

Rådgiver: Kenneth Nilsen

Mobil: 922 00 411

E-post: kenneth.nilsen@rs.no



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Roger Antonsen
Arkivsaksnr.: 19/142

Arkiv: A20

Saken skal behandles i følgende utvalg:
--

Formannskapet Kommunestyret

OPPFØLGING AV SKOLEBRUKSPLAN - NYE AREALER SISTRANDA SKOLE

Forslag til vedtak:

Formannskapet vedtar at det inngås en leieavtale med Frøy Eiendom AS vedr leie av gammel Frøya VGS slik forslag til leiekontrakt foreligger.

Leiekostnadene for høsten 2019 på kr 1 145 833 eks mva foreslås dekk innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Vedlegg:

- Leiekontrakt – gamle Frøya VGS - med Frøy Eiendom AS

Saksopplysninger:

Kommunestyret ga i sak K-59/17 av 01.06.17 ved behandling av skolebruksplanen, rådmannen i oppdrag å utrede ny 1. - 4. skole med barnehage på Sistranda (oppvekstsenter). Videre ble rådmann bedt om å utrede områder rundt dagens skole og andre områder avsatt til offentlig formål for å vurdere mulig tomt. Samtidig skulle det gjøres en analyse av hvordan situasjon for dagens Sistranda skole vil se ut når denne løsningen er realisert.

På bakgrunn av dette ble det utarbeidet en funksjonsanalyse.

Kommunestyret vedtok følgende i sak 62/18:

1. Kommunestyret tar til etterretning vedlagte funksjonsanalyse hva gjelder generelle pedagogiske, organisatoriske og arealmessige betraktninger ved etablering av ny skole for barnetrinnet.
2. Kommunestyret ber rådmannen sikre tomt ihht funksjonsanalysens beskrivelse av et hensiktsmessig uteområde for barn i nærheten av alternative læringsarenaer, og

iverksette videre planlegging (skisseprosjekt) for ny fulldelt barneskole på Sistranda med plass til 250 elever.

3. Planløsningen av ny 1-7 skole skal i pedagogisk/organisatorisk og økonomisk sammenheng ta hensyn til at første byggetrinn om ønskelig kan bli en skole for småskoletrinnet for 150 elever, og at bygget skal kunne utvides for økt elevkapasitet og barnehageformål på et senere tidspunkt.
4. Kommunestyret vedtar at ved etablering av ny 1-7 skole på Sistranda, skal Sistranda skole omorganiseres til en ren ungdomsskole.

Kommunestyret vedtok følgende i sak 4/19:

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som er beskrevet i saksfremlegget vedr leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Økt arealbehov fra skoleåret 2019/2020

Med økende elevtall har Sistranda skole allerede fra kommende skoleår utfordringer med å ha nok klasserom tilgjengelig. I dag organiseres alle trinn med unntak av 6. og 7. trinn som to-paralleller - dvs to klasser per årstrinn.

Elevtallet ved Sistranda skole er i dag henholdsvis 184 elever på barnetrinnet og 123 elever på ungdomstrinnet. Fra skoleåret 2019/2020 vil antall elever ved barnetrinnet være ca 190 og ca 120 elever ved ungdomstrinnet. Det vil si totalt 310 elever. Fram mot 2040 vil antall elever i Frøya kommune i henhold til SSB øke fra dagens 524 til 738 ved høy vekst, og 557 ved lav vekst - ref tabell 1. Brorparten av elevene vil tilhøre Sistranda skolekrets.

Tabell 1: SSB folketallsfremskriving for aldersgruppen 6 - 15 år (dvs 1. trinn - 10. trinn) per 1. jan 2018

5014		Lav nasjonal vekst (LLML)					Høy nasjonal vekst (HHMH)					
Frøya kommune		2020	2025	2030	2035	2040	2019	2020	2025	2030	2035	2040
Menn	6-15 år	267	280	290	289	287	257	269	290	327	361	382
Kvinner	6-15 år	262	296	284	273	270	252	264	302	319	343	356
Totalt	6-15 år	529	576	574	562	557	509	533	592	646	704	738

Det kjøres en parallell prosess vedr ny organisering av Sistranda skole - ref HFD-vedtak

Rådmanns vurdering i K-sak 4/19.

Tidsaspekter

Sistranda skole har akutt behov for ett klasserom med tilhørende grupperom fra og med høsten 2019. Bakgrunnen er som beskrevet tidligere i saken at det på alle trinn, med unntak av 6. og 7. trinn, er to-parallelle trinn - dvs to klasser per årstrinn. Fra høsten 2020 økes behovet med ytterligere ett klasserom med tilhørende grupperom.

Fremtidig behov

I henhold til SSBs folketallsutvikling 2020 - 2040 for Frøya for aldersgruppen 0 - 15 år er veksten på henholdsvis 33 elever ved lav vekst og hele 214 elever ved høy vekst.

I og med usikkerhet rundt elevtallsutvikling i et 20-års perspektiv vurderer rådmann det som mest fornuftig å iverksette midlertidige løsninger - for eksempel leie av tilgjengelig bygg.

Ved å flytte ungdomstrinnet midlertidig til Gamle Frøya VGS frigir dette arealer ved Sistranda skole slik at mellomtrinnet kan flytte inn i dagens ungdomstrinns- areal og småtrinnet flytte inn det arealet som i dag benyttes av mellomtrinnet. Disse interne forflytningene av små- og mellomtrinnet vil ikke kreve noen ombygging, kun omorganisering. Som en konsekvens av dette kan bygget som i dag benyttes av småtrinnet stenges ned.

Ny vurdering vedr evt ny barneskole 1. 7. trinn bør tas opp på et senere tidspunkt og i god tid før en eventuell leieavtale går ut.

Leieavtale

Det har vært avholdt møte med eier av gamle Frøya VGS, Frøy Eiendom AS om leie av deler av bygningsmassen. Skissert arealbehov ved å flytte ungdomstrinnet, som en midlertidig løsning for en periode på 10 år, er på ca 2200 m².

Eierne har engasjert prosjektutvikling Midt-Norge for å beregne restaurerings-/oppgraderings- kostanden av skissert arealbehov på ca 2200 m². Tilstandsrapporten av 15. mars 2018 er brukt som grunnlag hva gjelder restaurerings-/oppgraderingstiltak.

På grunnlag av utarbeidet kostnadsoverslag på restaurerings-/oppgraderingsarbeider av skissert arealbehov, tilbyr Frøy Eiendom as følgende tilbud (tilbudet er vedlagt saken):

- Leiepris for en leieperiode på 10 år er kr 2 500 000 per år inkl inventarkostander i klasserom, kontorer, garderobeskap og fellesareal mm (ref vedlagt inventarliste).
- Frøya kommune har rett til å forlenge leieavtalen med 5 år.
- Det gis opsjon på kjøp av eiendommen.

Økonomiske konsekvenser:

Leiekostnadene for høsten 2019 på kr 1 145 833 eks mva foreslås dekk innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

LEIEKONTRAKT

UTLEIER:

Navn: Frøy Eiendom AS
Adresse: Siholmen 34
Postnr/Sted: 7260 SISTRANDA
Telefon: 72 44 87 89

LEIETAKER:

Navn: Frøya kommune
Adresse:
Postnr/Sted: 7260 SISTRANDA
Telefon: 72 46 32 00

1. LEIEOBJEKT OG BRUKEN AV DET

Leieobjektet er deler av gamle Frøya VGS og omfatter den nyeste delen av bygningsmassen - beskrevet som «ny-delen» og består av 3 etasjer, samt foajéen med kantinekjøkken og gymsal. Likeledes tilhørende parkeringsareal til eiendommen.

Arealet er oppmålt og estimeres til ca. 2200 m².

Den ubrukte delen av bygningsmassen (den gamle delen) blir avstengt og vil ikke bli brukt til noe som medfører trafikk på dagtid. Likeledes skal garderober/dusjanlegg i tilknytning til gymsalen ikke medregnes og skal avstenges.

Lokalene skal benyttes innenfor rammeområde oppvekst/i kommunens tjensteproduksjon.

Lokalene er beskrevet/markert på tegning som ligger ved denne avtalen og utgjør en del av denne.

De leide lokalene settes i teknisk god stand. Utleier bytter defekte vinduer, dårlige gulvbelegg, takplater, en god del av ventilasjonsanlegget og det meste av el-verket. Lokalene skal fremstå fullt brukbare og funksjonelle.

Lokalene overleveres møblert i henhold til vedlagt inventarliste. Gjenbruk av eksisterende inventar avtales med leietaker. Det legges fiber (påknyttet eksisterende trase/forbindelse til Sistranda skole/Kysthaven) fra Rådhuset til lokalene, samt installasjon av trådløst nettverk som kan tilkobles kommunens nettverk i de leide lokalene med unntak av gymsal bekostet av utleier.

Leietaker bekoster installasjoner utover dette i henhold til tilbud datert 11. februar, 2019.

4

2. LEIEFORHOLDETS VARIGHET

Utleier påregner å kunne overlevere bygget til 15. juli, med forbehold om at det fortsatt kan foregå mindre arbeider.

Leieperioden regnes å starte fra 15. juli 2019, og opphører uten oppsigelse pr. 15. juli 2029. I leietiden kan ingen av partene si opp leieavtalen.

Frøya kommune har rett til å forlenge leieavtalen med 5 år. Slik forlengelse må varsles skriftlig og være avsendt/levert senest 30. april 2027.

3. LEIESUMMEN

Leiesummen er kr 2.500.000,- pr. år eks. mva. Leien betales forskuddsvis uten løpedager den 01. i hver måned til konto: 6412 05 08022.

Utleieren kan regulere leiesummen en gang i året med 100% av konsumprisindeksens stigning, første gang 1. januar 2021. Reguleringen skal skje på grunnlag av konsumprisindeksen per 15. juli 2019.

4. VAKTMESTERTJENESTER, RENHOLD OG VEDLIKEHOLD

Leietaker har ansvar for daglig renhold, vaktmesterhold, sommer- og vintervedlikehold ute. Skader/ hærverk av eiendommen er leietakers ansvar.

Normal slitasje og vedlikehold av dette er utleiers ansvar.

Strøm og kommunale avgifter dekkes av leietaker.

Årlig Service på ventilasjonsanlegget, heis og brannalarm dekkes av leietaker.

5. UMLEIERENS PLIKTER

Utleieren har ansvar for at eiendommen til enhver tid er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at den utad fremstår på en ordentlig måte.

6. LEIETAKERENS PLIKTER

Leietakeren har ansvaret for alt innvendig vedlikehold i leid areal inkludert fast inventar, anordninger, ledninger, samt inngangsdørene til lokalene. Alt vedlikeholdsarbeid skal foretas uten ugrunnet opphold, og på en måte som er håndverksmessig forsvarlig. Større vedlikeholdsarbeid i forbindelse med skade/hærverk må godkjennes av utleieren før arbeidet iverksettes. Nødvendig godkjenning av offentlig myndighet er leietakerens ansvar. Oppfyller ikke leietakeren vedlikeholdsplikten, kan utleieren få arbeid utført for leietakers regning.

Leietakeren må ikke foreta noen bygningsmessige endringer uten utleierens skriftlige samtykke.

Leietakeren etablerer eget abonnement for strøm.

Leietakeren plikter å behandle lokalene og eiendommen for øvrig med tilbørlig aktsomhet, og blir erstatningspliktig for all skade som skyldes ham selv eller folk i hans tjeneste eller andre personer som leietakeren av skjellig grunn har gitt adgang til lokalene eller til eiendommen for øvrig.

Leietakeren skal vaske de leide lokalene regelmessig og følge vanlig ordensregler og instruksjoner som utleieren setter opp. Leietakeren plikter straks å melde til utleieren enhver skade på lokalene, som må utbedres uten opphold. Annen skade eller mangel, skal leietakeren melde uten unødig forsinkelse. Forsømmer leietakeren pliktig melding taper leietakeren sitt mulige erstatningskrav og blir ansvarlig for all skade som kommer av forsømmelse. Oppstår det i leietiden mangler som det påligger utleieren å avhjelpe, åpenbar skade, plikter leietakeren å søke skaden avverget, om nødvendig uten forutgående varsel til utleieren. Leietakeren kan kreve sitt utlegg tilbakebetalt. Denne bestemmelsen pålegger leietakeren flere plikter enn bestemt i husleielovens § 18 og 19.

7. FRAMLEIE

Framleie til er tillatt i tråd med områdets/eiendommens regulering etter utleierens skriftlige samtykke.

8. LEIETAKERENS AVTALEBRUDD – UTKASTELSESKLAUSUL

Blir leiesummen eller andre tillegg ikke betalt innen 14 dager etter skriftlig påkrav har funnet sted på eller etter forfallsdag, kan leietakeren kastes ut uten søksmål og som etter §13-23. Ledd I tvangsfullbyrdelsesloven. Flytter ikke leietakeren når leietiden er ute, kan leietakeren like ens kastes ut uten søksmål og dom etter §13-23. Ledd I tvangsfullbyrdelsesloven.

Gjør leietakeren ellers noe vesentlig brudd på leieavtalen kan utleieren heve leieavtalen. Leietakeren plikter da å fraflytte lokalene med øyeblikkelig virkning. En leietaker som flytter etter utkastelse eller krav fra utleieren på grunn av misligholdelse, plikter å betale leie for den tid som er igjen av leietiden med fradrag av hva utleieren får inn ved ny utleie. Leietakeren må i tillegg betale de omkostninger som utkastelse, søksmål og ryddiggjøring av lokalet fører med seg.

9. FRAFLYTTING

Ved fraflytting skal leietakeren levere lokalen tilbake i ryddig og rengjort stand og i vedlikeholdt god stand. Mangler som leietakeren ikke har utbedret, kan utleieren la utføre for leietakers regning.

Fast inventar, anordninger, ledninger og lignende som leietakeren har anbragt eller latt anbringe i lokalene, må ikke fjernes med mindre leietakeren bringer lokalene tilbake i samme

4

stand som ved overtagelsen. Fast inventar, anordninger, ledninger og lignende som nevnt ovenfor skal under enhver omstendighet fjernes dersom utleieren krever det.

Eventuelle omkostninger, herunder eventuelle reparasjoner dekkes av leietakeren.

10. VERNETING

Partene vedtar eiendommens vernetting i alle tvister som gjelder leieforholdet.

11. RETT TIL Å KJØPE AV HELE BYGGET

11.1 Kjøpsopsjon

I perioden 1. januar 2025 til 31. desember 2026 har Frøya Kommune opsjon på kjøp av eiendommen.

Leietaker har en kjøpsopsjon på inventar ved fraflytting - ref ovennevnte inventarliste. Pris på eventuelt utkjøp fastsettes ved utflyttingstidspunktet.

11.2 Vilkår for kjøp

Dersom Frøya kommune benytter seg av kjøpsopsjon av eiendommen skal markedspris legges til grunn. Blir man ikke enige om kjøpesummen oppnevner og betaler partene hver sin takstmann som uavhengig av hverandre fastsetter en verdi på eiendommen. Takstmennene skal dog først enes om de faktiske forutsetninger for takseringen. Blir partene ikke enige om verdien ut fra dette oppnevner de to takstmennene en oppmann som endelig fastsetter verdien innenfor det prisspenn takstmennene har kommet frem til.

12. UNDERSKRIFT

Utleieren og leietakeren vedtar med sine underskrifter alle punkter i denne leiekontrakt, som er utferdiget i to eksemplarer, hvorav utleieren og leietakeren beholder hvert sitt. Kontrakten kan tinglyses med prioritet etter alle pengeheftelser. Utgifter forbundet med dette bæres av leietaker.

Sistranda, den 11. februar 2019



Helge Gåsø
for Frøy Eiendom AS


Siholmen
7260 Sistranda
Tlf. 72 44 87 89, Fax 72 44 88 21
Org.nr. 977 235 006

Berit Flåmo, Ordfører
for Frøya kommune

INNREDNING GAMLE FRØYA V.G.S.

4 KLASSEROM

STIPULERT 150 ELEVER

ANT	PRODUKT	ENH.PRIS	TOT.PRIS	KOMMENTAR
150	ELEV BORD	900	135 000	
150	ELEVSTOLER	1 700	255 000	
7	LÆRERPLASSER	3 000	21 000	
0	LÆRERSTOLER	4 000	0	
7	WHITEBOARD 120X200	3 800	26 600	
	CLEVERTOUCH 86"	85 000	0	8 stk Flatskjermer 75 " --> 86" 7 - 8000 per stk ikke satt i i regnearket
25	ELEVREOL 6 ROM	3 500	87 500	
7	OPPSLAGSTAVLER 150X120	3 000	21 000	
			0	
			0	
			0	
			0	
	DELSUM		546 100	

2 GRUPPEROM

4	BORD	2 000	8 000	
20	STOLER	1 000	20 000	
	CLEVERTOUCH 55"	54 000	0	
2	WHITEBOARD 120X120	2 000	4 000	
0	OPPSLAGSTAVLER 150X120	3 000	0	
			0	
	DELSUM		32 000	

KONTORLANDSKAP

25	KONTORSTOL	3 500	87 500	
18	SKRIVEBORD	4 000	72 000	
	SKRIVEBORD EL. HEV/SENK	6 000	0	
6	MØTERBORD	2 000	12 000	
25	MØTESTOLER	2 200	55 000	
25	KONTORSKAP - låsbar	2 500	62 500	
1	MØTEBORD Ø160	5 000	5 000	
	MØTEROMSSTOLER	2 200	0	
1	OPPSLAGSTAVLER 150X120	3 000	3 000	
	STOLUNDERLAG	600	0	
25	BORDLAMPER UNILUX	500	12 500	
	DELSUM		309 500	

LÆRERKANTINE I KONTORLANDSKAP

	2-SETER SOFA MR BOX	10 000	0	
	3-SETER SOFA MR BOX	15 000	0	
	SOFA BORD	4 000	0	
5	KANTINEBORD Ø120	2 500	12 500	
25	KANTINESTOLER	1 500	37 500	
	DELSUM		50 000	

ELEVKANTINE

12	KANTINEBORD Ø120	3 000	36 000	
60	KANTINESTOLER	1 500	90 000	
	KASSA APPERAT	8 500	0	
2	OPPSLAGSTAVLER 150X120	3 000	6 000	
	DELSUM		132 000	

MØTEROM 12 PERSONER

4	MØTEBORD	2 500	10 000	
12	MØTEROMSSTOLER VENEZIA	1 500	18 000	
1	WHITEBOARD 120X200	3 800	3 800	
	CLEVERTOUCH 86"	85 000	0	
	SKAP FOR REKVISITA	4 000	0	
	DELSUM		31 800	

GARDEROBER

75	Z-SKAP	2 800	210 000	
			210 000	

FELLESAREAL/MINGLEOMRÅDE

	BORD Ø90 STÅHØYDE	4 000	0	
	BARSTOLER Q5	2 000	0	
	2-SETER SOFA	10 000	0	
	SOFA BORD	3 000	0	
	OPPSLAGSTAVLER 120X150	3 000	0	0

1 311 400

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Marit Midtsian
Arkivsaksnr.: 18/3190

Arkiv: PLAN 1620201605

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

GRUNNERVERV NYTT HØYDEBASSENG BREMNESTUVA

Vedtak:

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommunestyre vedtar å erverve grunn til bygging av nye høydebasseng på Bremnestuva, Gnr. 50 bnr. 74. Grunnerverv gjelder deler av Gnr. 50 bnr. 3, totalt ca. 2.600 m² til en pris på 75,- pr. m². I arealet inngår tomteerverv på 1.700 m², samt vei (øvre halvdel av trasé) på 900 m².
2. Kjøpekontrakt med tilhørende dokumenter tinglyses som en heftelse på Gnr. 50 bnr. 3.
3. Ervervet pålydende ca. kr. 195.000, samt kostnader med oppmåling og tinglysing dekkes inn gjennom prosjekt 551376 Høydebasseng Bremnestuva.
4. Varig kostnad for vedlikehold og drift av adkomstvei til høydebasseng innarbeides i ordinært driftsbudsjett.

Vedlegg:

1. Avtale for oppgjør om grunnerverv Bremnestuva høydebasseng
2. Erklæring om veirett
3. Kart over aktuelt område
4. Kjøpekontrakt eiendom
5. Veitrasé øvre halvdel av adkomstvei

Bakgrunn

Frøya kommune har behov for en utbygging av drikkevannsforsyningen; dette for å sikre innbyggere samt næringsvirksomhet i kommunen tilstrekkelig mengde med vann av godkjent drikkevannskvalitet. Dagens høydebasseng på Bremnestuva har et volum på 700 m³. Høydebassengene forsyner befolkningen blant annet i områdene Bremneset, Dyrøya og øyrekka, samt industriparken på Nordskaget, der de største aktørene er næringsmiddelprodusentene InnovaMar og Nutrimar AS.

Saksopplysninger

Frøya kommune er grunneier av Gnr. 50 bnr. 74, som er tomteareal for dagens høydebasseng på Bremnestuva. Dette tomtearealet er på 2.041 m². Ved bygging av planlagte nye

høydebasseng er det nødvendig med en utvidelse av tomteområdet. I reguleringsplan Bremnestuva (22.12.2016) er areal regulert til formålet «Vannforsyning» på 3.700 m². Det er derfor behov for et grunnerverv for tomteareal på ca. 1.700 m² fra Gnr. 50 bnr. 3.

For rivning av eksisterende høydebasseng, opparbeidelse av tomteareal og bygging av nye høydebasseng, er det nødvendig med bruk av tyngre kjøretøy. I den forbindelse er det behov for en oppgradering av eksisterende vei (nedre halvdel av adkomstvei) for å sikre adkomst for disse kjøretøyene. I tillegg må det foretas endringer i den øvre halvdel av veitrasé, slik at tyngre kjøretøy sikres forsvarlig adkomst til området (stigning og svingradier).

Grunneier er villig til å la Frøya kommune overta området for øvre halvdel av veitrasé; der trasé må endres. Dette gjelder ca. 200 meter vei med ny bredde 4.5 meter. Areal for ervervet veiområde blir da ca. 900 m². Arealet fradeles og sammenføres med Gnr. 50 bnr. 74. Nedre halvdel av adkomstvei går over Gnr. 50 bnr. 3, og det er derfor behov for en varig bruksrett til denne delen av adkomstveien, slik at tilgang til området sikres for fremtiden. Bruksrett tinglyses som en heftelse på Gnr. 50 bnr. 3, og blir da en servitutt på Gnr. 50 bnr. 74.

Middelforbruk av behandlet vann av godkjent drikkevannskvalitet for Bremnestuva høydebasseng i 2015 var 3061 m³/døgn. Ved brudd i vannforsyning ved renseanlegget ved Kjerkdalsvatnet, vil høydebasseng tømmes i løpet av kort tid med uendret vannforbruk i henhold til en normalsituasjon. Ved brudd i vannforsyning skal kommunens innbyggere først og fremst sikres vann av godkjent drikkevannskvalitet. Dette vil da føre til at vannforsyning må kuttes til industriområdet ved Nordskaget. Bedrifter knyttet til industriområdet vil da ikke motta tilstrekkelig mengde vann med godkjent drikkevannskvalitet, noe som vil føre til en katastrofal situasjon for næringsmiddelproduksjonen som foregår ved industriområdet.

I forprosjekt for «Høydebasseng Bremnestuva» utarbeidet av Rambøll Norge AS (23.09.2016), er nødvendig vannvolum i et drikkevannsbasseng (høydebasseng) beregnet som summen av utjevningsvolum, sikkerhetsreserve og brannvannsreserve. I henhold til Rambøll Norges As sine beregninger, bør totalt framtidig bassengvolum være minst 5325 m³ (basert på forbruk i 2015). I ettertid er beregning av dette volumet økt til 6000 m³, hovedsakelig på grunn av økt behov/aktivitet ved striparken på Nordskag. Det vil derfor være behov for bygging av nye høydebasseng; 2 stk. á 3000 m³.

Vurdering

I forbindelse med utbygging av høydebasseng på Mausund i 2014 ble det inngått avtale om grunnerverv for framføring av vei til dette. Her ble pris satt til 50,- pr. m².

I forbindelse med etablering/prosjektering av Holahaugan boligfelt ble pris på tomteareal for grunnerverv satt til kr. 75,- pr. m² (2017).

Det har her vært en naturlig økning av pris pr. m² i forbindelse med Frøya kommunes grunnerverv de senere år.

Grunneier (Gnr. 50, bnr. 3) ble forelagt en avtale om tomteerverv der pris var satt til kr. 50,- pr. m². Denne avtalen ble ikke godtatt, og grunneier kom med alternative løsninger. En av disse alternative løsningene var en meterpris for varig bruksrett til vei. Dette ble vurdert som uønskelig, da Frøya kommune har flere tilsvarende avtaler om bruksrett til vei, uten at dette har medført kostnader for kommunen. Det ble derfor vurdert som ønskelig for Frøya kommune å overta eierskapet på adkomstvei, fremfor kostnad for bruksrett.

Gjennom forhandlinger med grunneier har Frøya kommune kommet frem til en annen løsning, noe som også var delvis foreslått fra grunneier. Det er denne løsningen som her skal behandles, dvs. tomtepris på kr. 75,- pr. m² for ervervet areal. I ervervet areal inngår tomteareal og øvre halvdel av veitrasé for adkomstvei. Inkludert i denne prisen ligger fri og

varig bruksrett til nedre halvdel av adkomstvei, samt tillatelse til oppgradering og utbedring av denne.

Konklusjon

På bakgrunn av overnevnte betraktninger og vurderinger anbefaler Rådmann at Frøya kommune inngår avtale om grunnnerverv med grunneier av Gnr. 50 bnr. 3 for kr. 75,- pr. m², totalt ervervet areal ca. 2.600 m². Prisen vurderes å være i tråd med hva Frøya kommune tidligere har betalt for tilsvarende grunnnerverv.

Ved positivt vedtak vil det unngås ytterligere forsinkelser i prosjektet, og sikrer Frøyas innbyggere og næringsmiddelprodusenter tilgang til tilstrekkelig mengde vann av godkjent drikkevannskvalitet.

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

AVTALE FOR OPPGJØR AV GRUNNERVERV FOR BREMNESTUVA HØYDEBASSENG

Frøya kommune ønsker å foreta erverv av deler av eiendommen Gnr. 50 bnr. 3 i Frøya kommune.

Frøya kommune tilbyr et oppgjør på kr. 75,- pr. m².

Areal avsatt til «Vannforsyning» i reguleringsplan er på 3.700 m². Frøya kommune er fra før grunneier av Gnr. 50, bnr. 74, som utgjør 2041 m² av det avsatte arealet. Tomteareal som ønskes ervervet er ca. 1700 m².

I tillegg vil Frøya kommune overta deler av veitrasé (øvre halvdel); veien måler ca. 200 meter. Med veibredde på 4,5 meter, vil dette utgjøre et areal på ca. 900 m².

Samlet tomteareal ervervet blir på ca. 2600 m², og total godtgjørelse for tomteareal vil da være ca. kr. 195.000,-.

Dette vil da være endelig oppgjør for Frøya kommunes erverv av grunn for høydebasseng og deler av veitrasé til området på Bremnestuva.

Denne avtalen er utferdiget i 2 eksemplarer, hvorav ett beholdes av hver av partene.

Jeg godtar avtalen for oppgjør av Frøya kommunes erverv av grunn for høydebasseng og deler av veitrasé på Bremnestuva, og bekrefter samtidig at denne vil være endelig oppgjør for dette.

Sted: _____ Dato: _____

Kristian Skarsvåg

Kontonr.: _____



FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

ERKLÆRING OM VEIRETT

Eier av eiendommen Gnr. 50, bnr. 3 i Frøya kommune gir Frøya kommune, org. nr. 964 982 597, tillatelse til oppgradering av eksisterende vei på nedre halvdel av veitrasé, i forbindelse med etablering av nye høydebasseng på Bremnestuva. Samtidig gis det en varig bruksrett til veien i forbindelse med drift og vedlikehold av høydebasseng og tilhørende vannledninger.

For øvre halvdel av veitrasé blir Frøya kommune grunneier, og denne inngår i Gnr. 50, bnr. 74. Eier av eiendommen Gnr. 50, bnr. 3 gis varig bruksrett til denne.

Oppgradering og utbedring skjer på kommunens bekostning. Eksisterende avkjørsler til traktorveier skal opprettholdes langs hele veitraséen.

Dersom veien blir skadet i forbindelse med ferdsel i anleggsperioden, eller senere ved vedlikehold av vannledning og høydebasseng, skal nedre halvdel av veitrasé tilbakeføres til minimum den stand den var i før tiltaket tok til.

Framtidig drift og vedlikehold av vei besørges av Frøya kommune.

Grunneieren samtykker til at denne erklæringen kan tinglyses på eiendommen Gnr. 50, bnr. 3 for kommunens kostnad.

Sted _____ Dato _____

Kristian Skarsvåg

Fødselsnr. (11 siffer)

Vedlegg: Kart over ny veitrasé



10.12.2018

Målestokk 1:2000

KJØPEKONTRAKT

Selger: Kristian Skarsvåg, Sandvikveien 58, 7270 Dyrvik, personnr. _____

Kjøper: Frøya kommune, Rådhusgata 25, 7260 Sistranda, org. nr. 964 982 597

1. Overdragelsen omfatter

Overdragelsen omfatter del av eiendommen Gnr. 50, bnr. 3 i Frøya kommune. Tomteareal som erverves er på ca. 1.700 m² og er vist på vedlagte kart som er en del av denne kontrakt. Området er regulert til «Vannforsyning», og skal benyttes til bygging av nye høydebasseng på Bremnestuva. Overdragelse omfatter også øvre halvdel av veitrasé; ca. 200 meter vei, areal ca. 900 m². Total areal som overdras er på 2600 m².

2. Kjøpesum og betaling

Kjøpesum er fastsatt til kr. 75 pr. m². Oppgjør skjer etter at matrikkelbrev er utstedt og arealet nøyaktig beregnet. Kjøper står ansvarlig for alle utgifter i forbindelse med overdragelsen.

3. Overdragelse/andre bestemmelser

I overdragelsen inngår også varig bruksrett til vei som avtalt i eget tinglyst dokument.

Kjøper overtar eiendommen ved tinglysing av skjøte. Det er selgers ansvar å slette evt. økonomiske heftelser på eiendommen før skjøte tinglyses.

Kjøper gis fullmakt til å søke om fradeling av arealet.

4. Vedlegg

Som vedlegg til kontrakten følger:

1. Avtale for oppgjør av grunnerverv for Bremnestuva høydebasseng
2. Erklæring om veirett
3. Kart som viser eiendommen som omfattes av overdragelsen
4. Skisse som viser veitrasé for øvre halvdel av adkomstvei

5. Antall eksemplarer

Denne kontrakt er utferdiget i to eksemplarer, hvorav ett til hver av partene.

Sted/dato: _____

Sted/dato: _____

Frøya kommune

Kristian Skarsvåg



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 19/305

Arkiv: P30

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskap
Kommunestyret

TRONDHEIM HAVN IKS - GODKJENNING AV INDRE FOSEN KOMMUNE SOM DELTAKER I HAVNESELSKAPET

Vedtak:

Forslag til vedtak:

1. Vedtak fattet i representantskapet i Trondheim havn IKS i sak 4/18 av 11.06.2018 om inntreden av Indre Fosen kommune som ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS, godkjennes.
2. Fremlagt forslag til oppdatert selskapsavtale for Trondheim Havn IKS, gjeldende fra 01.01.2019, godkjennes med henvisning til § 4 i Lov om interkommunale selskap.

Vedlegg:

1. Brev fra Trondheim Havn IKS – godkjenning av Indre Fosen kommune som deltaker i havneselskapet.
2. Inntreden av ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS – anmodning om politisk behandling.
3. Trondheim Havn IKS – Indre Fosen - deltakelse i Trondheim Havn IKS

Saksopplysninger:

Trondheim Havn IKS oversender ved epost den 04.02.2019 henvendelse til eierkommunene i Trondheim Havn IKS forespørsel om godkjenning av ny eierkommune i havneselskapet, nærmere bestemt Indre Fosen kommune.

Indre Fosen kommune er en sammenslåing av tidligere Leksvik og Rissa kommune, og hvor Leksvik kommune tidligere har vært deltaker i Trondheim Havn IKS siden sammenslåingen med Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS i 2013. Leksviks eierandel var på 0,3%.

I forarbeidene med sammenslåing av ovennevnte kommuner ble det utarbeidet en forprosjektrapport for «Mulig deltakelse i Trondheim Havn IKS for Indre Fosen kommune». Rapporten ble behandlet i representantskapet i Trondheim Havn IKS den 11.06.2018 og var grunnlaget for den forutgående behandling i søkerkommunene og styret i Trondheim Havn IKS.

Ved inntreden i Trondheim Havn IKS er det lagt til grunn at eiendommer/kaianlegg i tidligere Leksvik kommune med 0,3% forblir i selskapet. Eieranlegg/kaianlegg som er beliggende i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens eie.

I og med at status på eiendommer/kaianlegg er uendret, vil Indre Fosens eierandel i Trondheim Havn IKS forbli den samme som tidligere Leksvik kommune, dvs 0,3%.

I representantskapets behandling og ved revidering av ny tekst i selskapsavtalen ble det lagt til grunn at Trøndelag fylkeskommune skulle ha 2 observatører, etter at Sør- og Nord-Trøndelag frem til fylkessammenslåingen hadde hatt 1 observatør hver.

Idet endringene i selskapsavtalen ble betraktet som uvesentlige, ble det konferert med Brønnøysundregistrene om en forenklet behandling. Det ble av forannevnte muntlig akseptert at ordførerne ved representantskapets behandling kunne signere den nye selskapsavtalen uten at kommunestyrene skulle behandle endringen.

Søknaden fra Indre Fosen kommune ble behandlet i representantskapet den 11.06.2018, sak 4/18 med bakgrunn i denne aksept og med følgende vedtak:

«Representantskapet godkjenner Indre Fosen kommune som deltaker i Trondheim Havn IKS. Indre Fosen kommune vil ha en eierandel på 0,3%. Saken behandles av eierkommunene ved at ordførerne signerer ny selskapsavtale.»

Ved oversendelse og registrering i Brønnøysundregistrene av ny avtale påpeker Brønnøysundregistrene at ordførers signering ikke er tilstrekkelig og at godkjenning må skje i hvert enkelt kommunestyre i eierkommunene.

Det kan opplyses at ihht selskapsavtalens § 9 ligger kompetansen til å innlemme nye deltakerkommuner hos selskapets representantskap og krever tilslutning fra samtlige deltakere, jfr selskapsavtalens § 8. Inntreden av nye deltakerkommuner betinger endring av selskapsavtalen. En slik endring skal behandles av den enkelte kommune i kommunestyret, og krever for å bli vedtatt, tilslutning fra alle deltakere.

Representantskapet i Trondheim Havn IKS har anbefalt eierkommune følgende felles vedtak i saken:

1. «Vedtak fattet i representantskapet i Trondheim Havn IKS i sak 4/18 av 11.06.2018 om inntreden av Indre Fosen kommune som ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS, godkjennes.
2. Fremlagt forslag til oppdatert selskapsavtale for Trondheim Havn IKS, gjeldende fra 01.01.2019, godkjennes med henvisning til § 4 i Lov om interkommunale selskap.»

Vurdering:

Rådmannen anbefaler kommunestyret å slutte seg til representantskapet i Trondheim Havn IKS sitt vedtak i sak 4/18, møte den 11.06.2018 om godkjenning opptak av Indre Fosen kommune i selskapet med tilhørende revidering av selskapsavtale.

Forhold til overordna planverk:

I tråd med kommuneplanens samfunnsdel «Utvikle gode arenaer for partnerskap»

Økonomiske konsekvenser:

Ingen

Arkivsak-dok. 18/00045-5
Saksbehandler Dina Elverum Aune

Saksgang
Representantskap

Møtedato
11.06.2018

INDRE FOSEN - DELTAKELSE I TRONDHEIM HAVN IKS

Styrets forslag til vedtak:

«Representantskapet godkjenner Indre Fosen kommune som deltaker i Trondheim Havn IKS. Indre Fosen kommune vil ha en eierandel på 0,3%. Saken behandles av eierkommunene ved at ordførerne signerer ny selskapsavtale.»

Vedlagte dokumenter:

Rapport Indre Fosen Kommune
Vedtak Indre Fosen Kommune
Utkast til oppdatert selskapsavtale

Saksopplysninger:

Rådmannen (IF) og Trondheim Havn IKS (TH) har hatt en tett dialog i prosessen, og har sammen utformet anbefalingen.

Når det gjelder eiendommer/kaianlegg er det enighet om at anleggene i tidligere Leksvik kommune forblir i selskapet TH. Eiendommer/kaianlegg som er beliggende i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens (IF) eie. Som følge av at status på eiendommer/kaianlegg er uendret vil eierandelen til Indre Fosen kommune opprettholdes på 0,3%.

TH overtar kommunens forvaltningsoppgaver i sjøområdet i hht Havne- og farvannsloven. I den grad forvaltningsoppgavene skulle overstige et ordinært nivå skal det avtales en godtgjørelse for slikt arbeid.

Indre Fosen skal kunne benytte den samlede kompetanse TH besitter når det gjelder havnerelaterte spørsmål. Skulle dette medføre deltakelse i prosjekter o.a. som krever tidsbruk utover det ordinære er det enighet om at slik bistand også skal betales godtgjørelse for, etter avtale mellom Indre Fosen og TH.

Opprettelsen av Indre Fosen medfører at Leksvik kommune utgår som deltaker i selskapsavtalen for TH, og erstattes med Indre Fosen.

Indre Fosen skal utnevne 1 medlem og 1 varamedlem til representantskapet i TH. Siden det er en begrenset endring i selskapsavtalen, aksepteres at ny selskapsavtale signeres av ordførerne i eierkommunene. Det er ikke nødvendig med kommunestyrebehandling slik det var ifm Namsos og Frøyas inntreden.



Trondheim  Havn

Mulig deltagelse i Trondheim Havn IKS for Indre Fosen kommune

Forprosjektrapport Trondheim Havn IKS og Indre Fosen kommune



Innhold

Innhold

Forprosjektrapport Trondheim Havn IKS og Indre Fosen kommune	1
Innhold	2
1. Sammendrag og anbefaling	3
Anbefaling:	4
2. Bakgrunn	5
Forprosjekt	5
3. Nåsituasjon	6
Trondheim Havn	6
Indre Fosen kommune	7
4. Havneområder Indre Fosen	9
Hammerberget Kai	10
Vanvikan	11
Fosen Yard, Kvithyll	12
Kvithyll Kai	13
Hysnes kai	14
Saga kai	15
5. Verdivurdering	16
Økonomi og deltakerandel Indre Fosen kommune	16
6. Brukermøter	17
7. Styrker og muligheter	18
Pådriver innen logistikk og samferdsel	18
Utviklingskraft	18
Økt kontakt og involvering med vareeiere/brukere	19
Komplett havnetilbud, med tilhørende sterk infrastruktur	19
Bevaring av offentlig råderett over havnearealer	19

1. Sammendrag og anbefaling

Et interkommunalt havneselskap som jobber helhetlig og regionalt med samferdsel, transport og logistikk, bør være en interessant samarbeidspartner for både fylkeskommuner, kommuner, transportører og andre. Havneselskapet kan bidra med kompetanse og utredningskraft innen områder som infrastruktur for samferdsel, transport og logistikk, og på den måten gjøre det lettere for politikere å ta stilling til slike spørsmål.

Et regionalt havneselskap kan effektivisere havnedriften og konsentrere godset gjennom få knutepunkter for container, ro-ro og stykkgoods, noe som gjør det mulig å tenke helhetlig og strategisk for å få en effektiv havnedrift og overført mer gods fra vei til sjø. Samtidig kan det legges til rette for industrigods og industrikaier der det er naturlig. På den måten vil et større, regionalt selskap gjøre det mulig å skape en tydeligere trøndersk stemme innen sjøtransport, noe som øker muligheten for gjennomslag både regionalt og nasjonalt.

Utviklingsmuligheter. Et regionalt havneselskap vil i seg selv ha store utviklingsmuligheter på de steder selskapets tyngdepunkt ligger. Det vil hele tiden være behov for utviklingsprosjekter, enten sammen med våre kunder og brukere eller for å bygge god infrastruktur.

Komplett havnetilbud, med tilhørende infrastruktur. Det forutsettes at sjøtransport av gods vil vokse i årene fremover, mye fordi godset naturlig bør gå direkte fra kontinenthavner istedenfor i transitt via Østlandet, men også fordi godsmengdene etter hvert vil både doble og tredoble seg. For at et styrket havneselskap skal kunne sikre sin posisjon i fremtiden er man avhengig av et sterkt fokus på effektiv havnedrift, veisystemer og økt samarbeid med rederier, speditører, samlastere og andre.

Bedre miljøregnskap. Miljø vil få stadig større fokus i tiden fremover, og miljøkravene vil bli strengere. Vi ønsker å være i forkant i dette arbeidet. Et felles selskap med en økt grad av helhetlig regional tankegang vil kunne bidra til at det opprettes en struktur i Trøndelag som i større grad er miljømessig effektiv.

Anbefaling:

Rådmannen (IF) og Trondheim Havn IKS (TH) har hatt en tett dialog, og er enige i konklusjonene i denne rapporten.

Når det gjelder eiendommer/kaianlegg er det enighet om at anleggene i tidligere Leksvik kommune forblir i selskapet TH. Eiendommer/kaianlegg som er beliggende i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens (IF) eie. Som følge av at status på eiendommer/kaianlegg er uendret vil eierandelen til Indre Fosen kommune opprettholdes på 0,3%.

TH overtar kommunens forvaltningsoppgaver i sjøområdet i hht Havne- og farvannsloven. I den grad forvaltningsoppgavene skulle overstige et ordinært nivå skal det avtales en godtgjørelse for slikt arbeid.

IF skal kunne benytte den samlede kompetanse TH besitter når det gjelder havnerelaterte spørsmål. Skulle dette medføre deltakelse i prosjekter o.a. som krever tidsbruk utover det ordinære er det enighet om at slik bistand også skal betales godtgjørelse for, etter avtale mellom IF og TH.

Opprettelsen av IF medfører at Leksvik kommune utgår som deltaker i selskapsavtalen for TH, og erstattes med IF.

If skal utnevne 1 medlem og 1 varamedlem til representantskapet i TH.

De forslag partene har kommet frem til i denne rapporten forutsetter vedtak i kommunestyret i Indre Fosen kommune og i styret for Trondheim Havn IKS.

Trondheim 16.4.18

2. Bakgrunn

Indre Fosen kommune ble etablert 1.1.2018. Tidligere Leksvik kommune har vært eier i Trondheim Havn siden 1.3.2013, da ITH ble slått sammen med TH IKS. Da Leksvik Kommune ble slått sammen med Rissa Kommune 1.1.2018, ble det nødvendig å se på om den nye kommunen skal inngå i selskapet. Det ble avholdt et møte i januar 2018, hvor rådmann Vigdis Bolås og arealsjef Siri Vannebo deltok sammen med havnedirektør Wollert Krohn-Hansen og økonomisjef Dina Elverum Aune. I dette møtet ble det avtalt å starte en kartlegging, og første møte ble avholdt i Leksvik 22.2.2018.

For å skape et godt grunnlag for beslutning om deltakelse fra Indre Fosen Kommune, ble det igangsatt et arbeid med å kartlegge de anleggene kommunen eier, arealmessige forhold og økonomien i havnevirksomheten.

Forprosjekt

Det ble besluttet å lage en forprosjektrapport. Denne skal inneholde en beskrivelse av nåsituasjon for anlegg, økonomisk grunnlag og arealsituasjonen.

Det skal også avholdes et møte med næringsaktører i kommunen.

3. Nåsituasjon

Trondheim Havn

Trondheim Havn IKS er et interkommunalt selskap som forvalter havnevirksomheten innenfor 13 kommuner i Trondheimsfjorden. Selskapets deltagere er Orkdal, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Steinkjer, Levanger, Verdal, Frosta, Inderøy, Verran, Namsos, Frøya og tidligere Leksvik.

Trondheim Havn sin visjon er: «*Vi skaper vekst for fremtidens sjøtransport*». Strategien er å ha en ledende rolle innen sjøtransport, men også innen samferdsel generelt, samt å utvikle effektive transport- og logistikk-løsninger til beste for næringsliv, byutvikling og miljø.

Forretningsidé:

- Vi skal være drivende og nytenkende innen effektiv og konkurransedyktig sjøtransport.
- Vi skal sikre en god verdiutvikling av vår eiendomsmasse gjennom en aktiv forvaltning og utvikling.
- By- og samfunnsutviklingshensyn skal ivaretas i tett samarbeid med våre respektive eierkommuner, innenfor rammene av det som er forenlig med vår kjernevirksomhet.

Organisering av havneselskapet

Selskapet ledes av et representantskap med 18 medlemmer, og et styre på 8 medlemmer. Organisasjonen består av 54 ansatte fordelt på ulike hovedavdelinger: Stab, Trafikk, Teknisk, Marked og logistikk, Eiendom og forvaltning, og Verdal.

Avdeling teknisk/drift sine hovedoppgaver er havnedrift, laste- losseoperasjoner og vedlikehold av havnas bygg, havneanlegg og arealer, samt prosjekt/prosjektgjennomføring. Avdelingen besitter spesialisert kompetanse knyttet til arbeidet i sonen mellom land og sjø, herunder kaikonstruksjoner o.l. Avdelingen ivaretar arbeidet med HMS, herunder internkontrollarbeidet innenfor brannsikring og kran- og maskinsertifisering, samt innkjøp.

Trafikkavdelingen har ansvaret for all trafikkavvikling både på sjø og land. Avdelingen har høy maritim/nautisk kompetanse og ivaretar oppgavene innenfor ISPS, beredskaps- og sikkerhetsarbeid generelt i sivil og militær sammenheng. Avdelingen håndterer også selskapets parkeringsvirksomhet.

Markeds- og logistikkavdelingen har ansvaret for strategiutvikling av kjernevirksomheten. Avdelingen har ansvar for store prosjekter som arbeidet med regionhavn og deltakelse i regional godsterminal for bane. Avdelingen har sterkt fokus på utvikling av sjøtransporten og ansvaret for vår kontakt med aktørene innen logistikk og samferdsel, rederier, vareeiere og transportbransjen. Kommunikasjon, informasjon og markedsføring internt så vel som eksternt er tillagt avdelingen.

Eiendom og forvaltning har ansvar for utleievirksomheten, samt strategien for verdiutvikling av eiendom, eiendomsforvaltning, utleipolicy, oppfølging og tilrettelegging for leietakere.

Finans og personal er stabsavdelinger. Økonomi- og personalfunksjonene er lagt i havnedirektørens stab. Klassiske oppgaver innen økonomi og finans tilligger avdelingen, personal har ansvaret for håndtering av selskapets personalpolitikk.

Havneregulativ. Trondheim Havn sitt havneregulativ gjelder for alle deltakerkommuner.

Godsvolum

Godsvolumene i Trondheim Havn IKS var i 2017 på 4,64 mill. tonn, hvorav 2,7 mill. tonn (ca. 58 %) var over egne kaier.

Indre Fosen kommune

Indre Fosen kommune ligger lengst sør på Fosenhalvøya nord for Trondheimsfjorden. Det bor ca. 10000 mennesker i kommunen. Reisetid fra Trondheim til Indre Fosen er ca. 1 time med bil, men man kan også reise med hurtigbåt.

Landbruk og industri har vært store næringer i kommunen i flere tiår. Dagens næringsliv består i hovedsak av industrivirksomhet og teknologiutvikling, i tillegg til at offentlig sektor sysselsetter mange. Kommunen er den fjerde største landbrukskommunen i Trøndelag.

Kultur og idrett er en viktig i Indre Fosen. Flere idrettslag som gir tilbud om fotball, handball, turn, skyting, langrenn med mer. Kommunen bygger nytt flerbrukshus med basseng i tilknytning til Leksvik idrettshall. Bygget skal stå ferdig i 2019.???? Stadsbygd idrettslag oppgraderer friidrettsbanen med tartandekke for seks løpebaner og ny publikumstribune.

I løpet av sommersesongen er det flere festivaler, arrangementer og spel som skaper folkeliv og aktivitet i hele kommunen. Her kan nevnes spelet Den Siste Viking som spilles ved Museet Kystens

Arv annet hvert år, Bryggeutstillinga og Anno 1930 i Råkvåg, og flere besøkssætre i Leksvik. Heimfestivalen og Solfjordfestivalen er eksempler på nyutviklete arrangementer.

Næringsliv

Indre Fosen ligger mot Trondheimsfjorden og det gir landbruket gode klimatiske vilkår. Det produseres både melk, kjøtt og korn. Flere produsenter har startet med videreforedling av egne råvarer. Kommunen har en sterk og lang industrihistorie, og industrien er en hovedpilar i arbeidslivet her. Indre Fosen er den tredje største teknologikommunen i Trøndelag. Kommunen ligger nært teknologi- og kunnskapsmiljøene i Trondheim, og samarbeidet er godt.

Vi har både eksisterende bedrifter og virksomheter under utvikling som produserer smolt og rensefisk til oppdrettsnæringa.

Reiseliv og opplevelser knyttet til kommunens kulturhistorie har blitt et satsningsområde. Her kan nevnes bryggene i Råkvåg, kulturhistorisk sti på Refsnes, Reins Kloster, Museet Kystens Arv, besøkssætrene i Leksvik, og mange små og større produsenter av lokale matprodukter. Flere aktører har samlet seg i organisasjonen «Perler på en snor» for felles markedsføring og produktutvikling.

Næringsområder

Fosen Innovasjon er en SIVA næringshage med beliggenhet i Vanvikan. LIV Eiendom AS holder til i samme bygg, og her er det flere bedrifter.

Vikingbase AS er et næringsområde ved Kvithyll. Her er det regulert 100 daa næringsareal. Området er underutvikling for marin og maritim sektor.

Kvithyll næringsområde har verftsindustri, videreforedling og pakking av skjell og maskineringsbedrift. Det er planavklart 200 daa framtidig industriområde.

Industriområdet ved Ytterelva i Leksvik har bedrifter som jobber innen maskinering og plaststøyping.

I Stadsbygd ligger ITAB AS som produserer butikkinnredning. I dette området er Myra næringspark under utvikling.

Sandbakken og Rødberg i Stadsbygd har flere virksomheter knyttet til maritime næringer.

4. Havneområder Indre Fosen



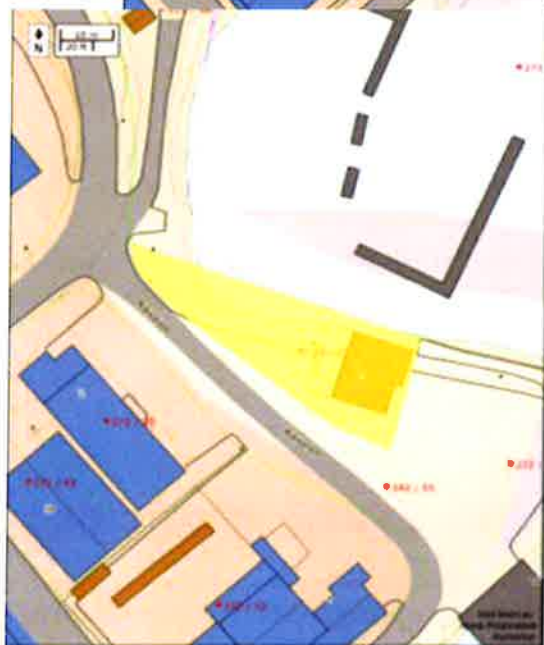
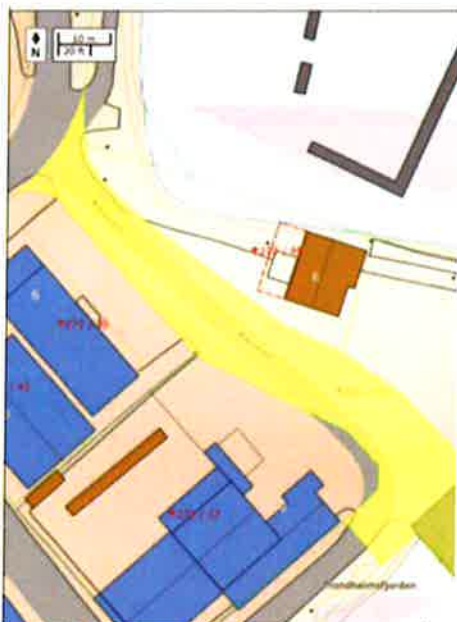
I 2013 ble Leksvik kommune deltaker i Trondheim Havn IKS, ifm sammenslutning av Trondheim Havn IKS og Indre Trondheimsfjord Havnevesen. To anlegg, Hammerberget Kai og Vanvikan ble overført som tingsinnskudd i TH IKS. Hjemmelsoverføring er ikke foretatt iflg grunnboka.

Det er foretatt en teknisk vurdering av anleggene fra TH IKS i mars 2018. Teknisk tilstand er ikke en del av denne rapporten. Regnskap og bokførte verdier for havnevirksomheten i tidligere Rissa kommune 2015-2017 er oversendt, og brukt som grunnlag ifm verdivurdering.

Følgende anlegg er aktuelle iflg informasjon i møter fra Indre Fosen Kommune:

- Hammerberget
- Vanvikan Hurtigbåtanlegg
- Kvithyll
- Hysnes
- Saga kai

Hammerberget Kai



- Byggeår: 1982
- Kailengde: 17,5 meter
- Dybde ved kai : - 5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - 8480 m²(gnr. 272, bnr. 17)
 - 1819 m²(gnr. 343, bnr. 55)
 - 174 m² (gnr. 272, bnr. 45)
- Transportert gods:
 - 2015: 770 tonn



Anlegget er overført til Trondheim Havn IKS i forbindelse med sammenslåing av Trondheim Havn IKS og Indre Trondheimsfjord IKS i 2013. Det er lite aktivitet ved denne kaien og konstruksjonen trenger større rehabiliteringstiltak.

Vanvikan



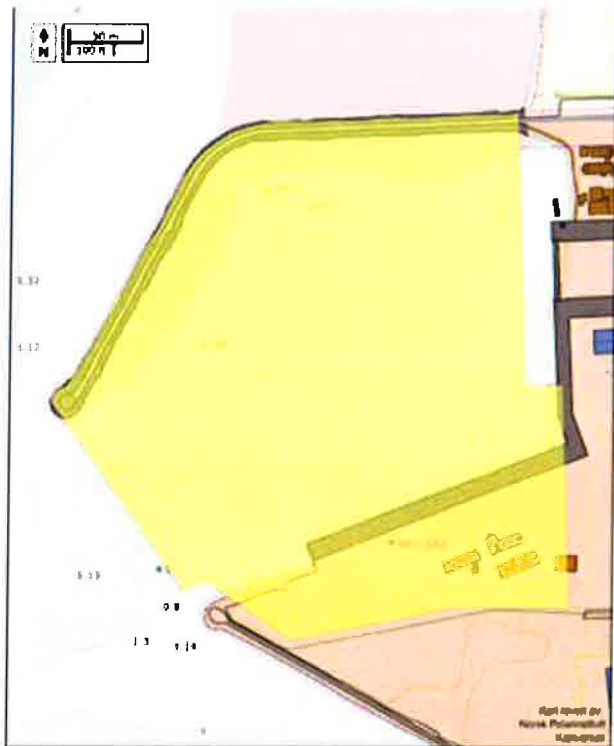
- Byggeår:
- Kailengde:
- Dybde ved kai:
- Tilhørende eiendom:
 - 7713 m²(gnr. 314, bnr. 44)



Anlegget er overført til Trondheim Havn IKS i forbindelse med sammenslåing av Trondheim Havn IKS og Indre Trondheimsfjord IKS i 2013.

Vanvikan er trafikk-knutepunkt med hurtigbåtforbindelse til Trondheim. Hurtigbåtkaien består av et nytt og moderne flytekaianlegg. Hurtigbåtforbindelsen har et årlig trafikkgrunnlag på ca. 180 000 personreiser. Hurtigbåtkaien er beskyttet av en molo som også beskytter den nærliggende småbåthavn.

Fosen Yard, Kvithyll

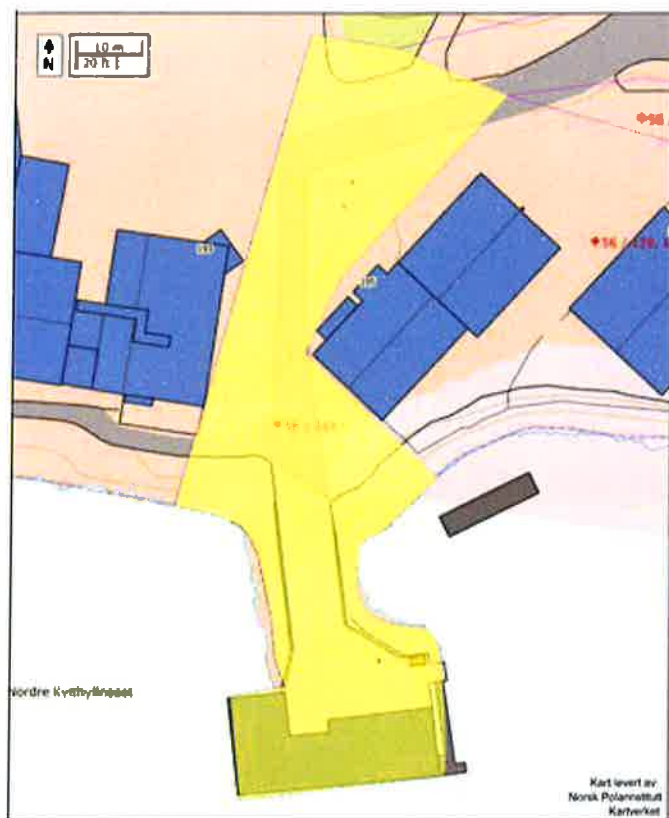


- Byggeår: 2000
- Kailengde: 200 meter
- Dybde ved kai : - 9,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - 100 148 m²(gnr. 56, bnr. 322)



Kaien ligger inne på eiendommen til Fosen Yard AS, men kommunen har avtale om bruk. Det er regulert og ledig næringsareal i tilslutning til kaia, men området er privat eid. Kaien har stor kapasitet angående vekt.

Kvithyll Kai

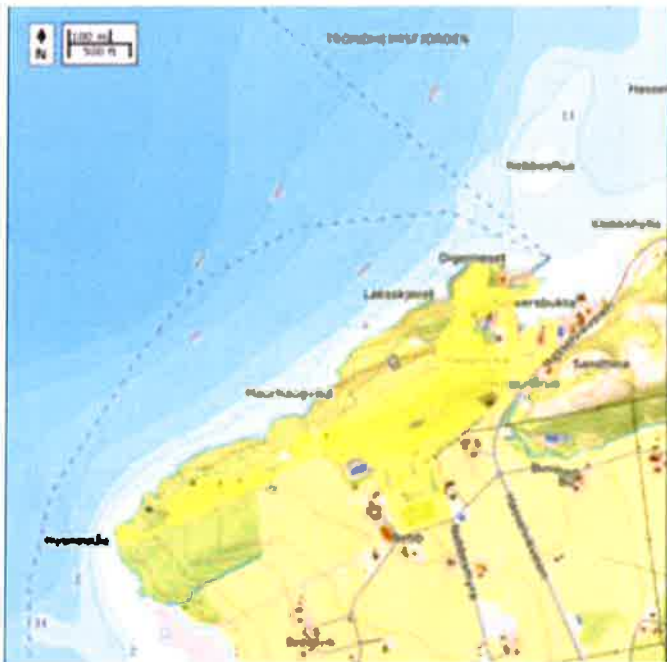


- Byggeår: 1970, utvidet i 1995
- Kailengde: 16,7 meter
- Dybde ved kai : - 5,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - 933 m²(gnr. 56, bnr. 183)



Kvithyll kai ligger 300 meter lenger sør for Fosen Yard - kaiene. Kaianlegget driftes av en privatperson. Det er investert i kaia i 2017/2018 og den er i teknisk bra stand.

Hysnes kai

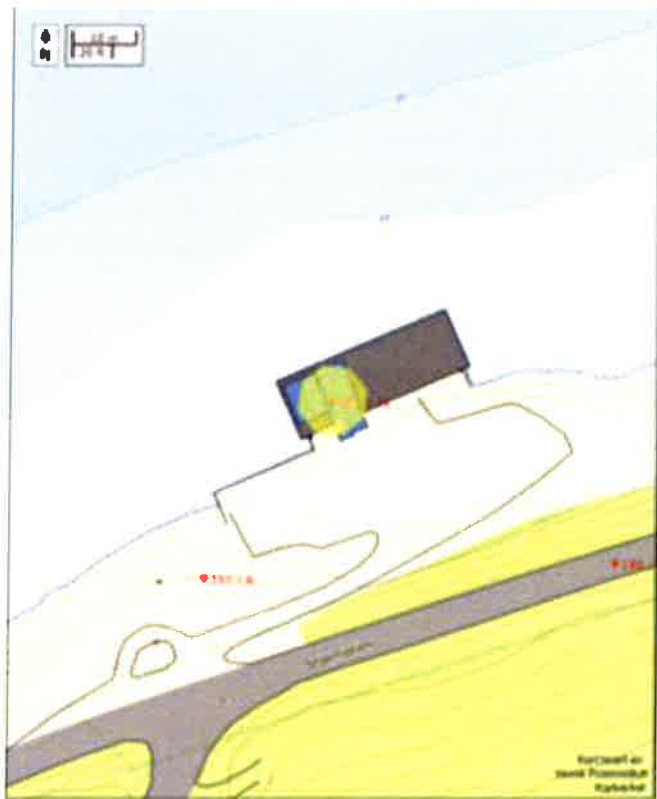


- Byggeår: 1960, utvidet i 1995
- Kailengde: 80 meter
- Dybde ved kai : - 4,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - 3040 m²(gnr. 131, bnr. 1)



Indre Fosen Kommune har overtatt området fra Forsvaret. Hurtigbåtanlegg bygd i 2014/2015. Heimevernet har avtale om å bruke kai i Hysnes.

Saga kai



- Byggeår: 1967
- Kailengde: 30 meter
- Dybde ved kai: - 7,5 m LAT
- Tilhørende eiendom
 - (gnr. 151, bnr. 11)



Kaia ligger i Stjørnfjorden. Har stor kapasitet ang. vekt. Kaianlegget leies av en privatperson

5. Verdivurdering

Økonomi og deltakerandel Indre Fosen kommune

Ved verdivurdering av tingsinnskudd fra Indre Fosen kommune, vil beregningene bli å gjøre ut fra samme metode som anvendt ved selskapssammenslutningen med Indre Trondheimsfjord Havnevesen pr. 1.1.2013, jf. selskapsavtalen pkt. 9. Dette er en inntjeningsbasert metode med sum nåverdier fra neddiskonterte fremtidige kontantstrømmer tilknyttet anleggsmiddel som skytes inn. Deltaker- andel til en inntredende kommune fastsettes ut fra verdien av kommunens innskudd i forhold til selskapets totale verdi, samt etter forhandlinger dersom det foreligger evt. merverdier.

Det er liten aktivitet over havn på de kommunale anleggene til Indre Fosen Kommune. I Leksvik var godsmengde over kai 770 tonn i 2015 og 1710 tonn i 2017. Totalt 3 registrerte anløp på 3 år. Størst aktivitet i dag gir hurtigbåtanlegget i Vanvikan.

Anleggene i tidligere Rissa Kommune er gjennomgått med Siri Vannebo. De aktuelle anleggene er Kvithyll, Hysnes og Saga Kai. Regnskapene for perioden 2015-2017 er gjennomgått, og anleggene gir i dag en negativ kontantstrøm. Det gir ikke grunnlag for økt eierandel i TH for Indre Fosen Kommune.

6. Brukermøter

Det er avholdt et møte for å få informasjon om næringsaktivitet Indre Fosen kommune.

Kommunen er preget av bortfall av arbeidsplasser som følge av at Fosen Mekaniske Verksted meldte oppbud 14. oktober 2015. Tapet av arbeidsplasser som følge av konkursen og utfordringer med omstilling fra ensartet næring, har gjort at de har søkt Fylkesmannen og fått status som omstillingskommune*.

Drivere for endring og vekst:

Utviklingsavdelingen i Indre Fosen kommune forteller at klyngedannelser, som blant annet Fosen Innovasjon (tidligere Leksvik Industriell Vekst (LIV)) og Fosen Industriforum, er viktige motorer for næringsutviklingen i kommunen. For Indre Fosen er det særlig fokus på forsvarsrelatert industri, primært rettet mot den store aktiviteten og ringvirkningene tilknyttet ny kampflybase i Ørland kommune. Havbruk og havrommet er også viktige satsningsområder i årene som kommer, med blant annet oppdrett av rognkjeks og leppefisk for lakselusbekjempelse hos oppdrettsnæringen.

Fosen Industriforum er et fellesskap av 27 industribedrifter med kompetanse på metall- og plastbearbeiding via produksjon av ulike verktøy, til produksjon av avansert elektronikk og skip. Næringslivet og industri benytter i stor grad lastebil, som følge av lav transportpris og dør-dør leveranse. Det har vært lite fokus på sjøtransport som transportløsning. Noe av forklaringen sies også å dreie seg om lave volum og begrenset lagerkapasitet hos aktørene som har gjort biltransport hensiktsmessig. Skipsverftet Fosen Yard AS kjøpte i 2015 opp Fosen mek. holdning AS. Selskapet som har tilhold på Kvithylla, er en hjørnestensbedrift i Indre Fosen kommune. Verftet vant i desember 2016 den internasjonale anbudskonkurransen om ombygging av fem Hurtigruteskip, denne avtalen var en viktig premissgiver for videre drift av selskapet.

Varetransport over kai

Indre Fosen kommune bekrefter at det er begrenset aktivitet over kaiene i tidligere Rissa kommune. Det er ikke forventet noen ytterligere vekst sjøveis i årene som kommer. Kommunen viser til svært mangelfull dokumentasjon av gods over kai.

Cruise

Som følge omstillingsmidlene tilført kommunen, har museet Kystens Arv fått ressurser til å utrede etablering av en pir for å motta turister sjøveien. Dette kan innebære muligheter for at cruiseturister som anløper Trondheim også kan ta sjøveien over fjorden for å besøke museet.

*En omstillingskommune er en kommune som har mistet mange arbeidsplasser som er avgjørende for å få inn skatt, og som dermed vil slite med å omstille seg til nye næringer og på nytt få inn skatteinntekter.

7. Styrker og muligheter

En deltakelse fra Indre Fosen kommune i Trondheim Havn IKS vil, slik vi vurderer det, styrke det totale havnetilbudet og Trondheim Havns rolle som en regional aktør innen samferdsel.

Med deltagelse i Trondheim Havn IKS vil Indre Fosen være sentralt med i det regionale arbeidet for økt sjøtransport.

- Samlende aktør for helhetlige regionale logistikk-løsninger
- Økt trafikkgrunnlag for sjøtransport ved å se nye muligheter
- Økt deltakelse fra aktører i ytre del av Trondheimsfjorden

Pådriver innen logistikk og samferdsel

Intensjonene i Nasjonal transportplan (NTP) er å samordne transportformene, og se infrastruktur-satsinger i sammenheng. Når det gjelder målsettingen om overføring av gods fra vei til båt og bane, bærer både planarbeidet og prioriteringene preg av sektortenkning. Fylkeskommunenes ønsker om å følge opp intensjonene i NTP vil kunne dra stor nytte av et større havneselskap. Det forutsetter helhetlig tenkning basert på forståelse for godsstrømmer, trender og utviklingstrekk, samtidig som selskapet utvikler effektive knutepunkter i tråd med vareeieres behov.

Utviklingskraft

Regionale havneselskap vil ha bedre forutsetninger for utvikling av egen virksomhet. Det vil hele tiden være behov for å løse utfordringer enten sammen med kunder og brukere eller ved å bygge god infrastruktur. For å være i stand til en slik utvikling kreves tilgang på utviklingskompetanse og finansiell evne.

Økt kontakt og involvering med vareeiere/brukere

Et havneselskap som ifølge sin strategi skal være en samarbeidspartner både for vareeiere og offentlig myndighet må ha ressurser til et slikt arbeid. Trondheim Havn har over 4-5 år brukt mye ressurser på dette, og har styrket den interne kompetansen innen strategi, marked, eiendoms- utvikling og logistikk. Gjennom stordriftsfordeler og en mer effektiv håndtering av administrative oppgaver frigjør man ressurser i den enkelte kommune som kan brukes på en tettere oppfølging, kontakt og involvering med vareeiere/brukere.

Brukermøter og kommunikasjon for øvrig må utnyttes systematisk slik at vi fortløpende fanger opp forventninger og krav. Et utvidet havneselskap må delta tett i sentrale utviklingsprosjekter hos brukerne i tråd med egen strategi.

Komplett havnetilbud, med tilhørende sterk infrastruktur

Det forventes at sjøtransport kan bli en vinner i tiden fremover. Godsmengdene vil i løpet av kommende tiår både doble og tredoble seg, og godset vil i større grad gå direkte fra kontinenthavner til sentrale havner langs kysten istedenfor i transitt via Østlandet.

Bevaring av offentlig råderett over havnearealer

I Trøndelag som helhet er det få steder som er egnet for moderne havnedrift. Det er derfor et offentlig anliggende å sikre næringslivet tilgang til havneanlegg og dermed muligheten for bruk av sjøtransport. En god regional havnestruktur vil sammen med interkommunal arealplanlegging bidra til å sikre disse interessene, og sørge for at tilgjengelige havneanlegg kommer offentligheten til gode.

- 
- A map of the Trondheim Havn area in Norway, showing the city and surrounding islands. Thirteen numbered locations are marked with blue pins. The map is oriented with North at the top. The locations are numbered 1 through 13, corresponding to the list on the left.
- 1 ORKDAL
 - 2 TRONDHEIM
 - 3 MALVIK
 - 4 STJØRDAL
 - 5 FROSTA
 - 6 LEVANGER
 - 7 VERDAL
 - 8 INDERØY
 - 9 STEINKJER
 - 10 VERRAN
 - 11 INDRE FOSEN
 - 12 FRØYA
 - 13 NAMSOS

Trondheim  Havn

Trondheim Havn

Postboks 1234 Torgarden

N-7462 Trondheim Tlf: 73 99 17 00

Faks: 73 99 17 17

firmapost@trondheimhavn.no



TRONDHEIM HAVN IKS
Postboks 1234 Torgard
7462 TRONDHEIM

Deltakelse i Trondheim Havn IKS

Vedlagt oversendes vedtak i Indre Fosen kommunestyre.

Med hilsen
Siri Vannebo
arealsjef
Areal
Siri.Vannebo@indrefosen.kommune.no
Tlf: 90648645

Dokumentet er elektronisk og har ingen fysisk signatur.

Vil du svare på dette brevet?

Oppgi gjerne dette saksnummeret: 2018/3956

- og kontakt oss digitalt via [sikker forsendelse \(krever innlogging\)](#)
- eller per post til: Indre Fosen kommune, Rådhusveien 13, 7100 RISSA

Generell kontaktinfo

Sentralbord: 73852700

postmottak@indrefosen.kommune.no



*Fantastiske
Fosen*

Saksframlegg

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
19/18	Kommunestyret	24.04.2018

Saksbehandler: Siri Vannebo

Arkivsak: 2018/3956

Dato: 16.04.2018

- 1 Forprosjektrapport om deltakelse i Trondheim Havn IKS datert 16.04.2018

Deltakelse i Trondheim Havn IKS

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Indre Fosen kommune søker om deltakelse i Trondheim Havn IKS.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 24.04.2018

Behandling:

Rådmannens forslag enstemmig vedtatt.

Endelig vedtak:

2. Indre Fosen kommune søker om deltakelse i Trondheim Havn IKS.

Oppsummering:

Indre Fosen kommune søker om deltakelse i Trondheim Havn. Anleggene i tidligere Leksvik kommune forblir i Trondheim Havn. Anlegg i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens eie. Tidligere Leksvik kommunes eierandel opprettholdes som Indre Fosen kommunes eierandel i selskapet, dvs. 0,3%.

Trondheim Havn overtar forvaltningsoppgavene i sjøområdene i henhold til Havne- og farvannsloven.

Indre Fosen kommune kan benytte den havnefaglige kompetansen som Trondheim Havn innehar når det gjelder havnerelaterte spørsmål.

Indre Fosen kommune og Trondheim Havn tar sikte på at kommunen blir deltaker i selskapet fra 01.01.2019. Deltakelse forutsetter vedtak i styret for Trondheim Havn IKS.

Saksutredning

Leksvik kommune har vært deltaker i Trondheim Havn siden mars 2013 da Indre Trondheimsfjord Havn ble slått sammen med Trondheim Havn. Indre Fosen kommune må ta stilling til om den nye kommunen skal inngå i selskapet.

Administrasjonen har gjennomført tre møter med Trondheim Havn for å kartlegge aktuelle havneanlegg, arealmessige forhold og økonomien i havnevirksomheten i kommunen. Trondheim Havn har også gjennomført et møte med næringsaktører for å få informasjon om næringsaktivitet og sjøverts transport nå og framover. Resultatet av møtene er oppsummert i vedlagte rapport.

Uttalelse fra andre utvalg

Ungdomsrådet

Eldrerådet

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Andre råd eller utvalg

JA/NEI

Ikke relevant

Ikke relevant

Ikke relevant

Ikke relevant

Vurdering/alternative løsninger

Indre Fosen kommune må bestemme om kommunen skal være deltaker i Trondheim Havn IKS eller ikke. Tidligere Leksvik kommune er deltaker i Trondheim Havn, tidligere Rissa er det ikke. To havner i tidligere Leksvik ble overført som tingsinnskudd i Trondheim Havn. Det er Hammerberget kai i Leksvik, og Vanvikan hurtigbåtanlegg. Hjemmelsoverføringen er ikke foretatt.

Administrasjonen i Indre Fosen kommune har vurdert følgende anlegg i tidligere Rissa kommune som aktuelle anlegg å vurdere for overtakelse av Trondheim Havn:

- Kvithyllkaia (ligger på eiendommen til Fosen Yard AS)
- Kvithyll kai (vest for Snadder og Snaskum)
- Hysnes kai (utenfor «Norisbrygga»)
- Saga kai (Stjørnfjorden)

Trondheim Havn og Indre Fosen kommune har gått gjennom disse anleggene med tanke på verdivurdering for tingsinnskudd ved overtakelse. Partene er enige om at anleggene i tidligere Rissa kommune ikke gir grunnlag for økt eierandel for Indre Fosen kommune dersom kommunen ønsker å bli deltaker i Trondheim Havn.

Hvorfor bør kommunen bli deltaker i Trondheim Havn?

- Dersom Indre Fosen deltar i Trondheim Havn vil kommunen være med i det regionale arbeidet for økt sjøtransport.
- Kommunen vil nyte godt av Trondheim Havns arbeide som pådriver innen helhetlig logistikk og samferdsel.
- Kommunen får tilgang på utviklingskompetanse og finansiell evne ved utvikling av havneinfrastruktur.

- Trondheim Havn blir kommunens samarbeidspartner for kontakt med bedrifter og andre offentlige myndigheter for havnerelaterte utviklingsprosjekter.
- Trondheim Havn som stor aktør kan utvikle sentrale havner langs kysten i eierkommunene bl.a. med tanke på økt framtidig godstransport på sjø.
- Trondheim Havn sikrer offentlig råderett over havnearealer.
- Kommunen trenger ikke egen fagkompetanse og ressurser for forvaltning av sjøområder. Omfang og kostnad ved etablering av egen fagkompetanse og ressursbruk er ikke kostnadsberegnet. Det er oppgaver etter havne- og farvannsloven kommunen må utføre selv dersom man ikke deltar i Trondheim Havn.

Ulemper ved deltakelse i Trondheim Havn:

- Noen kostnader dersom kommunen velger å benytte kompetansen i Trondheim Havn ut over det ordinære nivået.
- Kommunen og øvrige aktører må forholde seg til Trondheim havn for de havnene som inngår som tingsinnskudd. Det kan oppleves som uvant.

Administrasjonen mener at fordelene ved at kommunen blir deltaker i Trondheim Havn er større enn ulempene.

Kommunikasjonstiltak

Kommunen bør opplyse innbyggere og næringsdrivende om at prosessen for deltakelse i Trondheim Havn påstartes. Det kan gjøres via hjemmeside og/eller facebook. Bedrifter o.l. som har avtaler om bruk av Hammerberget og Vanvikan hurtigbåtkai, bør orienteres direkte.

SELSKAPSAVTALE FOR TRONDHEIM HAVN IKS

Gjeldende fra 01.01.2019.
Revidert ifm inntreden Indre
Fosen kommune

I ETABLERING, RETTIGHETER OG PLIKTER

1-1 Selskapets organisasjonsform og deltakere

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap opprettet i henhold til lov om interkommunale selskaper av 29.01.1999 nr. 6.

Selskapets deltakere er kommunene Orkdal, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Steinkjer, Frosta, Inderøy, Verran, Indre Fosen, Frøya og Namsos.

1-2 Formål

TH har som formål å:

- Samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirksomhet innenfor samarbeidsområdet som skaper forutsetninger for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport i Midt-Norge.
- Sørge for sikkerhet og fremkommelighet i selskapets havner og deltagerkommunenes sjøområder
- Ivareta alle forvaltningsmessige og administrative oppgaver som etter lov om havner- og farvann påligger kommunene, samt håndheve de bestemmelser som etter samme lov med tilhørende forskrifter gjelder innenfor kommunenes sjøområder.

Målsettingen for TH's virksomhet er at de samlede havneressurser til enhver tid skal utgjøre et konkurransedyktig havnetilbud for brukerne. For at havnene skal kunne opprettholde og videreutvikle trafikkgrunnlaget, skal TH kunne engasjere seg i alle former for havnetilknyttet virksomhet, herunder samferdselsspørsmål og næringsutvikling som innenfor samarbeidsområdet finnes hensiktsmessig og økonomisk fordelaktig for havneselskapet og det næringsliv havnene skal betjene.

1-3 Hovedkontor

- a) TH har sitt hovedkontor i Trondheim.
- b) Kontoret på Verdal skal være et knutepunkt mot brukerne i det opprinnelige ITH-området. Videre skal kontoret ha det daglige ansvaret for selskapets virksomhet i området. Kontoret kan tillegges sentrale fellesfunksjoner.

Selskapets samlede kompetanse kan benyttes. Leder av Verdalskontoret er medlem av selskapets ledergruppe.

1-4 Deltakernes innskuddsplikt

Ved etablering og senere inntreden i TH overfører deltakerkommunene eiendomsretten til havnekapitalen til TH.

Til havnekapitalen hører:

- a) formuesmassen som hører til havnekassen
- b) inntekter fra tjenester og ytelser knyttet til havnedrift og anløpsavgift,
- c) verdier som trer i stedet for verdier som omfattes av bokstav a eller b og
- d) inntekter og avkastning for øvrig fra verdier som nevnt i bokstav a, b eller c.

Ved inntreden legges til grunn verdiansettelse for den havnekapital hver deltagerkommune skyter inn i selskapet. Disse verdiene fremgår av eget vedlegg til selskapsavtalen, og er en del av denne avtalen.

TH overtar alle ressurser og forpliktelser som den enkelte deltagerkommunes havnekapital har ved etablering/inntreden i selskapet

1-5 Rettslig status

Selskapet er et eget rettssubjekt.

1-6 Deltakernes eierandel og ansvar

Kommunenenes eierandeler er basert på enighet mellom deltakerne ved sammenslåingstidspunktet, og fordeler seg slik:

Orkdal kommune	4,16%
Trondheim kommune	76,27%
Malvik kommune	0,01%
Stjørdal kommune	1,83%
Levanger kommune	5,29%
Verdal kommune	8,00%
Steinkjer kommune	2,06%
Indre Fosen kommune	0,30%
Verran kommune	0,01%
Frosta kommune	0,01%
Inderøy kommune	0,01%
Frøya kommune	0,09%
Namsos kommune	1,96%

Minste andel er satt til 0,01 %.

Eierkommunene hefter for selskapets forpliktelser i henhold til sin eierandel.

2 REPRESENTANTSKAP

2-1 Oppnevning og sammensetning

Representantskapet skal ha flg. sammensetning:

Orkdal kommune	1 representant	m/vara
Trondheim kommune	8 representanter	m/vara
Stjørdal kommune	1 representant	m/vara
Levanger kommune	1 representant	m/vara
Verdal kommune	1 representant	m/vara
Steinkjer kommune	1 representant	m/vara
Malvik kommune	1 representant	m/vara
Indre Fosen kommune	1 representant	m/vara
Verran kommune	1 representant	m/vara
Frosta kommune	1 representant	m/vara
Inderøy kommune	1 representant	m/vara
Frøya kommune	1 representant	m/vara
Namsos kommune	1 representant	m/vara

Observatører med møte- og talerett:

Trøndelag fylkeskommune	2 representanter	m/vara
Kystverket	1 representant	m/vara
Brukerrepresentanter	7 representanter	m/vara

De kommunale representantene oppnevnes av de respektive kommunestyre, mens fylkeskommunenes representanter oppnevnes av fylkestingene. Brukerrepresentantene oppnevnes etter forslag fra de regionale/lokale næringsorganisasjonene, med 3 fra det gamle ITH-området og 4 fra det gamle TIH-området samt kommunene Frøya og Namsos.

TH vil vie sine brukere og kunder stor oppmerksomhet, for å sikre engasjement, involvering og utvikling, og anser en slik kontakt som avgjørende for selskapets utvikling.

TH skal medvirke til etablering av egnede fora for dialog og samhandling. Hyppighet, form og innhold drøftes og videreutvikles sammen med brukere og kunder.

2-2 Representantskapets saksbehandling

Hver representant har én stemme. Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvdelen av medlemmene er til stede, og disse representerer minst to tredeler av stemmene.

Representantskapets beslutninger fattes med alminnelig flertall, dersom det ikke

kreves 2/3 flertall etter selskapsavtalens § 8.

Står stemmetallene likt, gjelder det som møteleder slutter seg til.

Representantskapets leder innkaller til møte i representantskapet når det er nødvendig for behandling av en sak som etter IKS-loven eller selskapsavtalen skal behandles av representantskapet, og når det ellers er nødvendig for behandling av en bestemt sak. Representantskapets leder plikter å innkalle representantskapet til møte når styret, revisor, minst en av deltakerne eller minst en tredel av representantskapets medlemmer krever det for behandling av en bestemt angitt sak.

Innkalling til representantskapsmøte skal skje med minst fire ukers varsel og skal inneholde sakliste.

Representantskapets leder kan innkalle representantskapet med kortere frist i tilfeller hvor dette er påtrengende nødvendig.

Representantskapets leder skal sørge for at det føres protokoll fra møtene. I protokollen skal representantskapets beslutninger inntas med angivelse av utfallet av stemmegivningen. Protokollen skal undertegnes av møteleder samt to andre personer som utpekes av representantskapet.

Styrets leder og selskapets daglige leder har møteplikt og talerett på representantskapets møter.

2-3 Representantskapets oppgaver og myndighet

Kommunene utøver sin myndighet i selskapet gjennom representantskapet som er selskapets øverste myndighet.

Representantskapets oppgave og myndighet omfatter:

- 1 Behandle selskapets årsregnskap med årsberetning
- 2 Behandle styrets forslag til budsjett og økonomiplan
- 3 Velge styre med leder og nestleder
- 4 Velge revisor
- 5 Velge leder og medlemmer til valgkomite
- 6 Fastsette instruks for styre og godtgjørelse til styre og revisor
- 7 Fastsette kommunale forskrifter etter lov om havner og farvann
- 8 Fatte beslutning om opptak av lån innenfor den ramme som følger av selskapsavtalens pkt 6-3
- 9 Påse at selskapets formål fremmes i overensstemmelse med denne selskapsavtale, vedtatte beslutninger og bestemmelsene i lov om havner og farvann
- 10 Behandle andre saker som etter lov, forskrift eller selskapsavtalen skal behandles av representantskapet
- 11 Behandle andre saker som legges frem av styret
- 12 Treffe vedtak om å avhende eller pantsette fast eiendom eller andre større kapitalgjenstander eller foreta investeringer som er av vesentlig betydning for selskapet eller en eller flere av deltakerne

Blant eiervalgte medlemmer av representantskapet skal det oppnevnes en valgkomite på 3 personer. Representantskapet fastsetter instruks for valgkomiteen.

3 STYRET OG STYRETS SAMMENSETNING

3-1 Sammensetning

Til å lede TH's virksomhet skal det velges et styre som skal bestå av 8 medlemmer med personlige varamedlemmer. 4 av medlemmene skal komme fra Trondheim, Orkdal, Stjørdal, Malvik, Frøya eller Namsos kommuner, 2 av medlemmene fra Levanger, Verdal, Steinkjer, Indre Fosen, Verran, Frosta eller Inderøy kommuner. I tillegg skal de ansatte ha anledning til å velge to styremedlemmer med varamedlemmer.

Leder og nestleder i styret skal velges blant de styremedlemmer som velges av Representantskapet. Leder og nestleder skal ikke være fra samme kommune. TH's daglige leder (havnedirektør) har plikt til å møte i havnestyrets møter med forslags- og talerett.

Styrets funksjonstid er to år.

3-2 Styrets saksbehandling

Styrets leder skal innkalle til styremøte etter behov. Innkallingen skal normalt skje skriftlig med et varsel på fem dager og inneholde saksliste. Møteinnkalling og sakliste skal også sendes representantskapets leder. Medlem av styre og daglig leder kan kreve at styret sammenkalles.

Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av medlemmene er til stede.

Styremøtet ledes av lederen, eller i dennes fravær, av nestleder.

Styrets beslutninger fattes med alminnelig flertall. Ved stemmelikhet i styret har styrets leder dobbeltstemme.

Det skal føres protokoll fra styrets møter. Ved uenighet om styrets beslutning kan styremedlem og selskapets daglige leder kreve å få sin oppfatning innført i protokollen.

3-3 Styrets myndighet

Forvaltningen av selskapet hører under styret som har ansvar for en tilfredsstillende organisasjon av selskapets virksomhet. Styret har ansvar for å utarbeide selskapets strategiplan og orientere representantskapet om denne. Videre

skal styret påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtalen, selskapets årsbudsjett og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av representantskapet. Videre skal styret sørge for at bokføringen og formuesforvaltningen er gjenstand for betryggende kontroll. Styret skal føre tilsyn med daglig leders ledelse av virksomheten.

Styret skal særlig ha sin oppmerksomhet henvendt på at TH til enhver tid skal kunne gi brukerne et best mulig havnetilbud over et bredest mulig spekter, at havnens ressurser utnyttes på best mulig måte, samt at havnen til enhver tid er mest mulig konkurransedyktig.

Styret utøver alle funksjoner som lov om havner og farvann til enhver tid fastsetter som styrets oppgaver. Styret utarbeider forslag om årsbudsjett og økonomiplan.

Styret skal videre

- 1 Påse at selskapets formål fremmes i overensstemmelse med selskapsavtalen, vedtatte beslutninger og bestemmelser i lov om havner og farvann.
- 2 Påse at forskrifter etter lov om havner og farvann etterleves.
- 3 Avgjøre hvordan selskapets midler skal forvaltes, herunder treffe beslutninger om plassering av kapitalen.
- 4 Ansette, si opp og avskjedige daglig leder og fastsette dennes lønn og andre betingelser samt instruks for daglig leder.

4 DAGLIG LEDER (HAVNEDIREKTØR)

Selskapet skal ha en daglig leder som forestår den daglige ledelse av selskapet og som skal følge de retningslinjer og pålegg som styret har gitt.

Den daglige ledelse omfatter ikke saker som etter selskapets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning. Slike saker kan den daglige leder bare avgjøre når styret i den enkelte sak har gitt daglig leder myndighet til det eller når styrets beslutning ikke kan avvendes uten vesentlig ulempe for selskapets virksomhet.

Daglig leder skal påse at selskapet utøver sin virksomhet i overensstemmelse med gjeldende lover og forskrifter og de pålegg og vedtak som er fattet av overordnet myndighet.

Daglig leder treffer avgjørelse om videre delegasjon av myndighet til havnens øvrige ansatte.

5 REPRESENTASJON

Styrets leder og daglige leder tegner TH hver for seg.

Daglig leder representerer TH utad i saker som faller inn under dennes myndighet.

6 ØKONOMI OG LÅNEOPPTAK

6-1 Budsjett og økonomiplan

Det skal hvert år settes opp et årsbudsjett som gir et realistisk bilde av virksomheten og det forventede økonomiske resultat av driften. Det skal videre utarbeides en rullerende økonomiplan som grunnlag for budsjettarbeid og øvrig planleggings- arbeid. Økonomiplanen skal omfatte de fire neste budsjettår.

6-2 Regnskap

Selskapet skal føre regnskap etter regnskapsloven.

6-3 Lån

Selskapet skal ha adgang til å oppta lån til kapitalformål og til konvertering av eldre gjeld innenfor en samlet ramme på kr. 500 000 000,- Opptak av lån til havneinvesteringer og investering i eiendommer i overensstemmelse med økonomiplan og årsbudsjett kan vedtas av styret.

6-4 Garanti

TH kan ikke stille garanti eller pantsette sine eierandeler til sikkerhet for andres økonomiske forpliktelser.

7 SALG AV EIENDOM

Dersom TH selger faste eiendommer eller faste havneinnretninger skal den kommune eiendommen/innretningen ligger i ha forkjøpsrett. Varsel om slik forkjøpsrett skal gis til vedkommende kommune innen 1 uke etter at bindende kontrakt er inngått og anvendelse av forkjøpsrett må meddeles skriftlig innen 1 måned etter at varsel er mottatt.

8 ENDRING AV SELSKAPSAVTALEN

Endring av selskapsavtalen som omhandler selskapets navn, deltakere, formål, hovedkontor, antall styremedlemmer, deltakernes innskuddsplikt og plikt til andre ytelser, eierandel, ansvarsandel, antall representantskapsmedlemmer og hvor mange den enkelte kommune oppnevner, skal behandles av den enkelte kommune i kommunestyret og krever for å bli vedtatt tilslutning fra alle deltakere.

Andre endringer vedtas i representantskapet med 2/3 flertall.

9 INNTREDEN I SELSKAPET

Ved inntreden av nye deltakere i selskapet, skal prinsippene i denne selskapsavtale legges til grunn.

Nye kommuner trer inn i selskapet gjennom vedtakelse av selskapsavtalen og overføring av havnekapitalen som innskudd i selskapet, jfr. selskapsavtalens pkt 1-4.

Eierandelen til inntredende kommune fastsettes ut fra verdien av kommunens innskudd i forhold til selskapets totale verdi, samt eventuelle forhandlinger mellom partene.

Verdsettelsen av innskuddet og selskapets totale verdi skal baseres på samme metode og prinsipper som ble lagt til grunn ved etableringen av det sammenslåtte selskapet pr. 01.01.2013.

Kompetansen til å innlemme nye deltakere ligger hos representantskapet og krever tilslutning fra samtlige deltakere, jfr. selskapsavtalens pkt 8.

10 UTTREDEN AV SELSKAPET

Uttreden av selskapet skjer ved skriftlig oppsigelse av selskapsavtalen.

Oppsigelse av avtalen kan ikke finne sted før det har gått 5 år fra kommunens inntreden i selskapet. Etter utløpet, kan avtalen sies opp med 1 års skriftlig varsel.

Ved uttreden skal uttredende kommune ha ut sin nettoandel av selskapets verdi, "utløsningsbeløpet", dog slik at utløsningsbeløpet begrenses oppad til verdien av det innskudd kommunen ydet ved sin inntreden i selskapet, justert for endring i konsumprisindeksen.

Kommunen har rett og plikt til følgende naturaluttak:

1. De havneanlegg, jfr. havne- og farvannslovens § 4, kommunen brakte inn i selskapet.
2. Annen fast eiendom kommunen brakte inn i selskapet.

Den uttredende kommunen overtar samtlige rettigheter og forpliktelser knyttet til de eiendeler som tas ut.

Dersom verdien av naturaluttaket overstiger utløsningsbeløpet, skal den uttredende

kommunen yte kontantoppgjør svarende til differansen, til selskapet. Tilsvarende, skal selskapet yte kontantoppgjør svarende til differansen, dersom verdien av naturaluttaket er lavere enn utløsningsbeløpet.

Verdien av naturaluttaket og av selskapets verdi skal baseres på samme metode og prinsipper som ble lagt til grunn ved etableringen av det sammenslåtte havneselskapet pr. 01.01.2013.

Disse verdiene fremgår av eget vedlegg til selskapsavtalen og er en del av denne avtalen.

11 UTELUKKELSE

Dersom en deltaker vesentlig misligholder sine forpliktelser i selskapsforholdet, kan de øvrige deltakere enstemmig beslutte at vedkommende deltaker skal utelukkes fra selskapet i henhold til reglene i IKS-lovens § 31. Ved utelukkelse skal det økonomiske oppgjør være som ved uttreden.

12 OPPLØSNING OG AVVIKLING

Vedtak om oppløsning av TH krever enstemmighet i representantskapet.

Oppløsning av TH må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Dersom departementet godkjenner oppløsning av TH, kan departementet gi nærmere bestemmelser om gjennomføringen av avviklingen.

Ved oppløsning av selskapet skal nettoverdien fordeles etter de verdier den enkelte kommune har brakt inn i selskapet.

Kommunen har rett og plikt til å overta eiendommer og anlegg som er beliggende i kommunen og forpliktelser som er knyttet til disse. Verdiavvik justeres ved vederlag eller etter nærmere avtale.

Verdsettelsen skal baseres på samme metode og prinsipper som ble lagt til grunn ved etableringen av det sammenslåtte havneselskapet.

Dersom departementet samtykker i oppløsning av TH, oppnevner representantskapet straks et avviklingsstyre. Hvis det ikke oppnås enighet om valg av medlemmer i avviklingsstyret, kan den enkelte deltaker innen 14 dager kreve at departementet oppnevner avviklingsstyre. Når avviklingsstyret er valgt, trer det ordinære styret ut av funksjon. Avviklingsstyret velges med ubestemt tjenestetid, men med en oppsigelsestid på 3 måneder.

13 TVISTER

Tvist mellom deltakerne angående forståelse og gjennomføring av denne avtale avgjøres ved voldgift, jfr. Lov om voldgift av 14. mai 2004.

14 IKRAFTTREDELSE

Denne selskapsavtale trer i kraft 1. januar 2019 med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2019 etter likelydende vedtak i kommunestyrene i samtlige deltakerkommuner.

Samtidig oppheves tidligere selskapsavtale for Trondheim Havn IKS.

Trondheim 11. juni 2018

Trondheim kommune
Rita Ottervik
ordfører

Orkdal kommune
Oddbjørn Bang
ordfører

Stjørdal kommune
Ivar Vigdenes
ordfører

Levanger kommune
Robert Svarva
ordfører

Steinkjer kommune
Bjørn Arild Gram
ordfører

Verdal kommune
Bjørn Iversen
ordfører

Malvik kommune
Ingrid Aune
ordfører

Indre Fosen kommune
Steinar Saghaug
ordfører

Verran kommune
Anders Lindstrøm
ordfører

Frosta kommune
Trine Haug
ordfører

Inderøy kommune
Ida Stuberg
ordfører

Frøya kommune
Berit Flåmo
ordfører

Namsos kommune
Arnhild Holstad
ordfører

VEDLEGG

TIL SELSKAPSAVTALE FOR TRONDHEIM HAVN IKS

Ved uttreden eller oppløsning, anvendes verdifordeling basert på verdsettelse av innskudd ved selskapssammenslutningen, og ikke etter avtalte eierandeler. Det vises til rapport 26.05.2011 fra Deloitte, verdsettelse etter "Egenkapitalverdi inkludert oppjustert leie og parkering".

Samme prinsipp anvendes ved regulert fordeling pga. deltakere i tilgang eller avgang etter selskapssammenslutningen.

Følgende innskuddsverdier er lagt til grunn:

Kommune	Verdsettelse av innskudd ved selskapssammenslutningen og senere tiltredelser
	Mill.kr.
Trondheim	731,5
Orkdal	39,9
Malvik	0,0
Stjørdal	17,6
Levanger	28,1
Verdal	42,5
Steinkjer	10,9
Indre Fosen	1,5
Verran	0,0
Frosta	0,0
Inderøy	0,0
Frøya	0,8
Namsos	17,5
Sum	890,3

Fra: TRONDHEIM HAVN_firmapost [firmapost@trondheimhavn.no]
Til: postmottak@namsos.kommune.no [postmottak@namsos.kommune.no];
postmottak@verdal.kommune.no [postmottak@verdal.kommune.no];
tk.postmottak@trondheim.kommune.no [tk.postmottak@trondheim.kommune.no];
postmottak@orkdal.kommune.no [postmottak@orkdal.kommune.no];
postmottak@stjordal.kommune.no [postmottak@stjordal.kommune.no];
postmottak@levanger.kommune.no [postmottak@levanger.kommune.no];
postmottak@steinkjer.kommune.no [postmottak@steinkjer.kommune.no];
postmottak@malvik.kommune.no [postmottak@malvik.kommune.no];
postkasse@verran.kommune.no [postkasse@verran.kommune.no]; Postmottak
[postmottak@froya.kommune.no]; postmottak@inderoy.kommune.no
[postmottak@inderoy.kommune.no]; postmottak@frosta.kommune.no
[postmottak@frosta.kommune.no]

Kopi:

Sendt: 04.02.2019 14:28:58

Emne: Trondheim Havn IKS - Godkjenning av Indre Fosen kommune som deltaker i havneselskapet

Vedlegg: image002.png; Indre Fosen - Deltakelse i Trondheim Havn IKS.pdf; Inntreden av ny deltakerkommune i TH IKS.pdf

TRONDHEIM HAVN IKS -
GODKJENNING AV INDRE FOSEN KOMMUNE SOM DELTAKER I HAVNESELSKAPET

Representantskapet i Trondheim Havn IKS vedtok i møte 11.06.18, sak 4/18 å godkjenne Indre Fosen kommune som ny deltaker i Trondheim Havn IKS.

Foruten at vedtak ble fattet, ble saken behandlet av eierkommunene ved at ordførerne i møtet signerte ny selskapsavtale.

Ved registrering i Brønnøysund ble det påpekt at en godkjenning ved ordførernes signering ikke var tilstrekkelig, og at godkjenning måtte skje i hvert enkelt kommunestyre.

Saken er redegjort for i vedlegg, og det er foreslått tekst til felles vedtak i samtlige kommunestyrer.

Vi ber om snarlig behandling i kommunestyret.

Med vennlig hilsen

Siri Basmo

Trondheim Havn IKS

73 99 17 00 | firmapost@trondheimhavn.no | trondheimhavn.no

Kun å se vis det koblete bildet. Filen kan være flyttet, ha fått nytt navn eller være slettet. Kontroller at koblingen peker til riktig fil og plassering.

Til Ordfører i

Verdal kommune, Trondheim kommune, Orkdal kommune, Stjørdal kommune, levanger kommune, Steinkjer kommune, Malvik kommune, Verran kommune, Frosta kommune, Namsos kommune, Inderøy kommune.

INNTREDEN AV NY DELTAKERKOMMUNE I TRONDHEIM HAVN IKS - ANMODNING OM POLITISK BEHANDLING

Indre Fosen kommune har søkt om deltakelse i Trondheim Havn IKS, og saken ble behandlet i representantskapet 11.06.2018, sak 4/18.

Slikt vedtak ble fattet:

«Representantskapet godkjenner Indre Fosen kommune som deltaker i Trondheim Havn IKS. Indre Fosen kommune vi ha en eierandel på 0,3 %. Saken behandles av eierkommunene ved at ordførerne signer ny selskapsavtale.»

Indre Fosen er en sammenslåing av de tidligere Leksvik og Rissa kommune, hvorav Leksvik har vært deltaker i Trondheim Havn IKS siden sammenslåingen med Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS i 2013. Leksviks eierandel var på 0,3 %.

I forberedelsesfasen for sammenslåing av Rissa og Leksvik kommune ble det utarbeidet en forprosjektrapport for «Mulig deltakelse i Trondheim Havn IKS for Indre Fosen kommune». Denne rapporten, slik den forelå i saksdokumentene i representantskapsmøtet 11.06.2018, var grunnlaget for den forutgående behandling i søkerkommunene og i styret i TH.

Ved inntreden i Trondheim Havn IKS er det lagt til grunn at eiendommer/kaianlegg i tidligere Leksvik kommune (0,3 % eierandel) forblir i selskapet. Eieranlegg/kaianlegg som er beliggende i tidligere Rissa kommune forblir i kommunens eie.

Som følge av at status på eiendommer/kaianlegg er uendret vil Indre Fosens eierandel i TH være den samme som for tidligere Leksvik kommune, nemlig 0,3 %.

I representantskapets behandling, og i teksten av ny selskapsavtale ble videre lagt til grunn at Trøndelag fylkeskommune skulle ha 2 observatører, etter at Sør- og Nord-Trøndelag frem til fylkessammenslåingen hadde hatt 1 observatør hver.

Behovet for politisk behandling i eierkommunene.

Som følge av at endringene i selskapsavtalen ble betraktet som uvesentlige, ble det konferert med Brønnøysundregistrene om en forenklet behandling. Det ble muntlig akseptert at ordførerne ved representantskapets behandling kunne signere den nye selskapsavtalen i stedet for behandling i det enkelte kommunestyre.

På denne bakgrunn ble vedtak i sak 4/18 fattet.

Ved senere registrering i Brønnøysundregistrene har full behandling i det enkelte kommunestyre blitt anvist. Ny kontakt med Brønnøysund er tatt, uten at deres standpunkt er endret. Administrasjonen

har derfor uten ytterligere diskusjon valgt å oversende saken til behandling i kommunestyrene på ordinært vis.

Sakens dokumenter.

Sakens dokumenter forelå ved behandlingen i representantskapet 11.06.2018, sak 4/18.
Disse dokumentene følger som vedlegg til dette brev.

Politisk behandling i bystyre/kommunestyre i nåværende deltakerkommuner ved inntreden av nye deltakerkommuner.

Ved inntreden av nye deltakere, må selskapsavtalen oppdateres til å omfatte disse. Oppdatert selskapsavtale følger vedlagt for godkjenning.

I hht. selskapsavtalens § 9 ligger kompetansen til å innlemme nye deltakerkommuner hos selskapets representantskap og krever tilslutning fra samtlige deltakere, jfr. selskapsavtalens § 8.
Inntreden av nye deltakerkommuner betinger endring av selskapsavtalen. En slik endring skal behandles av den enkelte kommune i kommunestyret, og krever for å bli vedtatt tilslutning fra alle deltakere.

Forslag til vedtak i våre eierkommuner.

Våre nåværende deltakerkommuner inviteres til å fatte slikt, likelydende vedtak:

1. Vedtak fattet av representantskapet i Trondheim Havn IKS i sak 4/18 av 11.06.2018 om inntreden av Indre Fosen kommune som ny deltakerkommune i Trondheim Havn IKS, godkjennes.
2. Fremlagt forslag til oppdatert selskapsavtale for Trondheim Havn IKS, gjeldende fra 01.01.2019, godkjennes med henvisning til § 4 i Lov om interkommunale selskap.

Vi tillater oss å be om en snarlig behandling i bystyre/kommunestyre av hensyn til å få bragt formalitetene i orden i Brønnøysundregistrene.

Med hilsen
Trondheim Havn IKS

Knut Thomas Kusslid
Havnedirektør

Dina Elverum Aune
Økonomisjef

Vedlegg;

Saksdokumenter, representantskapets sak 4/18

Oppdatert selskapsavtale pr. 01.01.2019

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Kristin Strømskag
Arkivsaksnr.: 19/56

Arkiv: F11 &13

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

HØRING DELSTRATEGI - TRAFIKKSIKKERHET - TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre tar Delstrategi Trafikksikkerhet til orientering og ønsker å gi følgende høringsuttalelse:

1. Frøya kommune er sertifisert som Trafikksikker kommune. Vi ønsker å understreke viktigheten av at fylkeskommunen samarbeider med kommunene i sitt arbeid med trafikksikkerhet. Gjennom samordnet innsats i barn og ungdoms utdanningsløp vil vi sammen bidra til langsiktig og systematisk holdningsskapende arbeid.
2. Frøya kommune vil understreke fylkeskommunens ansvar som kunnskapsleverandør til målrettet trafikksikkerhetsarbeid.
3. Kunnskapsgrunnlag med ulykkesdata og risikoanalyser bør også innarbeides i beslutningsgrunnlaget for prioritering av gang- og sykkelveier, utover funksjonsklassifiseringen i Delstrategi veg.
4. Frøya kommune støtter fylkeskommunens fokus på trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk. Frøya kommune er en kommune med en høy andel barn avhengige av skoleskyssordning. Som veieier og ansvarlig for skoleskyss bør fylkeskommunen ha et økt fokus på trafikksikre overganger med busskur, veibelysning og godt markerte busstopper.

Vedlegg:

Høringsbrev
Høringsutkast Delstrategi trafikksikkerhet

Saksopplysninger:

Frøya kommune mottok 8. januar 2019 delstrategier innen samferdsel til høring fra Trøndelag fylkeskommune. Delstrategiene innen samferdsel omfatter områdene; veg, trafikksikkerhet, gods, mobilitet og sjø.

Delstrategi veg ble vedtatt i fylkestinget oktober 2018. Denne høringen omfatter de fire gjenstående områdene. Delstrategiene vil behandles politisk som enkeltstående saker. Høringsfristen er satt til 15. april 2019.

Sammendrag Delstrategi trafikkssikkerhet

Trafikkssikkerhet er et overordnet samfunns mål. Delstrategi trafikkssikkerhet skal bidra til å operasjonalisere og konkretisere de føringer som er lagt i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien innenfor området trafikkssikkerhet.

Samferdselsstrategien fremhever at Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikkssikkerhet.

Overordnet mål for trafikkssikkerhetsarbeidet er nullvisjonen med en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikkssikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres. Utviklingen går i riktig retning, men videre utvikling vil nok kreve grundigere og mer målrettede tiltak enn tidligere.

Fylkeskommunen berører temaet trafikkssikkerhet i de fleste funksjonsområdene som fylkeskommunen operer i, direkte og indirekte. De mest sentrale områdene i så måte er Samferdsel med ansvar for fylkesvegene og kollektivtrafikken. Videregående utdanning og folkehelsearbeidet har også klare interesser og ansvar i grenseflaten opp mot trafikkssikkerhetsarbeid.

Fylkeskommunen har et viktig ansvar etter vegtrafikkloven *for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikkssikkerheten i fylket*. Dette ansvaret inkluderer samordning også av forhold som ligger utenfor fylkeskommunal tjenesteproduksjon. Dette ansvaret har i stor grad vært ivarettatt gjennom Fylkets trafikkssikkerhetsutvalg (FTU).

Hovedtrekkene i denne strategien er:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikkssikkerhetsarbeid. Dette gjennom tiltaket «trafikkssikker fylkeskommune» etter nasjonal mal. Med dette ønsker fylkeskommunen å sikre bevissthet og gjennomføring av trafikkssikkerhetstiltak i egen virksomhet.*
- *Dernest legger strategien opp til at fylkeskommunen utarbeider plan for offensiv satsing av trafikkssikkerhetstiltak overfor ungdom på arenaen videregående utdanning.*
- *Strategien legger opp til høye ambisjoner rundt sikker skoleskyss. Dette gjennom satsing og målrettet arbeid i samarbeid med aktører som AtB, Videregående Utdanning, kommunene og FTU.*
- *Kompetanse, samhandling og koordinering er viktige forutsetninger for utvikling og resultater i arbeidet med trafikkssikkerhet. Strategien omhandler dette spesielt og da med organisering gjennom en koordinatorrolle som et av flere viktige strategigrep.*
- *Strategien legger også opp til at fylkeskommunen vil bruke sin kunnskap og sitt nettverk til å ta en bredere rolle som tilrettelegger, koordinator og arenabygger der*

dette er ønsket eller påkrevd. Samhandling mellom aktører kan startes ved at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i forhold til det å bane vei for gode initiativ. Målet er å bidra til at flere viktige trafiksikkerhetsutfordringer kan bli løftet og løst.

- *Delstrategi veg legger føring for trygge fylkesveger og for utbygging av gang-sykkelveger.*

Vurdering:

Trafiksikkerhet er et tema som berører mange områder; folkehelse, holdningsskapende arbeid, veistandard, gang- og sykkelveier m.m. Områdene har også gjerne delt ansvar mellom f.eks. Statens vegvesen, fylkeskommuner og kommuner. Denne delstrategien har fokus på fylkeskommunens organisatoriske arbeid med trafiksikkerhetsarbeidet, særlig i forhold til koordinatorrollen. Delstrategi veg legger føring for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger. Denne ble vedtatt høsten 2018.

Frøya kommune ble i 2017 sertifisert som Trafiksikker kommune. Høringsuttalelsen fokuserer særlig på områder hvor kommunen og fylkeskommunen kan understøtte hverandres arbeid i forhold til trafiksikkerhet.

Forhold til overordna planverk:

I tråd med kommunens trafiksikkerhetsplan.



Mottakere: kommuner, regionråd og aktuelle høringsparter

Vår dato: 08.01.2019 **Vår referanse:** 201839882-65 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: **Deres referanse:** Jørn Arve Flått

Høring delstrategier innen samferdsel og tilbud om orientering - Høringsfrist 15. april

Strategi for samferdselsområdet i Trøndelag ble vedtatt av fylkestinget i desember 2017, [sak 17/34](#). I forbindelse med behandlingen av denne ble det bestilt delstrategier for hvert av følgende områder: veg, trafiksikkerhet, gods, mobilitet og sjø.

Det ble våren 2018 gjennomført en serie dialogkonferanser for å hente innspill i forkant av utvikling av strategiene. De fire delstrategiene trafiksikkerhet, gods, mobilitet og sjø ble lagt fram for politisk behandling i fylkesutvalg i november 2018 og blir nå sendt ut på høring til kommunene.

Vegstrategien ble vedtatt i fylkestinget i oktober. [Se sak 18/140](#)

I løpet av høringsperioden er samferdselsavdelinga tilgjengelig for kommunene gjennom regionrådene, om de ønsker en orientering om strategiene før de behandles i kommunene.

Høringsutkastene til delstrategiene og vedtatte samferdselsstrategier er tilgjengelig på fylkeskommunens hjemmesider. <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/samferdsel/Planer/>

Høringsfrist for skriftlige innspill til delstrategiene er 15. april 2019. Høringssvarene sendes til <mailto:postmottak@trondelagfylke.no>

For de regionrådene som ønsker en orientering kan vi gjennomføre møter i perioden januar, februar og mars. Det er derfor ønskelig med snarlig tilbakemelding fra de ulike regionrådene om aktuelle møtedatoer. Vi ber om at disse sendes Jørn Arve Flått jorfl@trondelag.fylke.no tlf. 934 58 914 innen 25. januar 2019.

Med vennlig hilsen

Erlend Solem
Fylkesdirektør Samferdsel

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Trøndelag fylkeskommune
Samferdsel - seksjon Kvalitet



Trøndelag fylkeskommune
avdeling for samferdsel



DELSTRATEGI
2019 - 2023

/ TRAFIKKSIKKERHET



Innhold

1.	Sammendrag	1
2.	Innledning	2
2.1.	Hvorfor en egen delstrategi for trafikksikkerhet	2
2.2.	Visjon og mål	2
2.3.	Utviklingen i antall drepte og hardt skadde	3
2.4.	Utviklingstrekk som kan påvirke trafikksikkerheten	4
2.5.	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet	4
2.6.	Fylkeskommunens ulike oppgaver og roller	4
2.7.	Overordnet ansvar for tilråding og samordning i fylket	4
2.8.	FTU's rolle i trafikksikkerhetsarbeidet	5
2.9.	Andre sentrale samfunnsaktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet	5
3.	Strategier	5
3.1.	Trafikksikker fylkeskommune	5
3.2.	Sikre utvikling og gjennomføringskraft - med kunnskap og kompetanse.	6
3.3.	Løfte trafikksikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler	8
3.4.	Skape trafikksikre fylkesveger	9
3.5.	Sikre gode gang og sykkelveger	10
3.6.	Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak	11
3.7.	Trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk	12
3.8.	Bidra til trafikksikre kommuner	13
3.9.	Bidra til trafikksikre riksveger og kommunale veger	14
3.10.	Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU	14
3.11.	Fylkeskommunen - aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling	15
3.12.	Trafikksikkerhetsstrategien kort oppsummert.....	16

1. Sammendrag

Trafikksikkerhet er et overordnet samfunns mål. Delstrategi trafikksikkerhet skal bidra til å operasjonalisere og konkretisere de føringer som er lagt i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien innenfor området trafikksikkerhet.

Samferdselsstrategien fremhever at Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet.

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet er nullvisjonen med en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres. Utviklingen går i riktig retning men videre utvikling vil nok kreve grundigere og mer målrettede tiltak enn tidligere.

Fylkeskommunen berører temaet trafikksikkerhet i de fleste funksjonsområdene som fylkeskommunen operer i, direkte og indirekte. De mest sentrale områdene i så måte er Samferdsel med ansvar for fylkesvegene og kollektivtrafikken. Videregående utdanning og folkehelsearbeidet har også klare interesser og ansvar i grenseflaten opp mot trafikksikkerhetsarbeid.

Fylkeskommunen har et viktig ansvar etter vegtrafikkloven *for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*. Dette ansvaret inkluderer samordning også av forhold som ligger utenfor fylkeskommunal tjenesteproduksjon. Dette ansvaret har i stor grad vært ivarettatt gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Hovedtrekkene i denne strategien er:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjennom tiltaket «trafikksikker fylkeskommune» etter nasjonal mal. Med dette ønsker fylkeskommunen å sikre bevissthet og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i egen virksomhet.*
- *Dernest legger strategien opp til at fylkeskommunen utarbeider plan for offensiv satsing av trafikksikkerhetstiltak overfor ungdom på arenaen videregående utdanning.*
- *Strategien legger opp til høye ambisjoner rundt sikker skoleskyss. Dette gjennom satsing og målrettet arbeid i samarbeid med aktører som AtB, Videregående Utdanning, kommunene og FTU.*
- *Kompetanse, samhandling og koordinering er viktige forutsetninger for utvikling og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet. Strategien omhandler dette spesielt og da med organisering gjennom en koordinatorrolle som et av flere viktige strategigrep.*
- *Strategien legger også opp til at fylkeskommunen vil bruke sin kunnskap og sitt nettverk til å ta en bredere rolle som tilrettelegger, koordinator og arenabygger der dette er ønsket eller påkrevd. Samhandling mellom aktører kan startes ved at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i forhold til det å bane vei for gode initiativ. Målet er å bidra til at flere viktige trafikksikkerhetsutfordringer kan bli løst og løst.*
- *Delstrategi veg legger føringer for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger.*

2. Innledning

2.1. Hvorfor en egen delstrategi for trafikksikkerhet

Trøndelag fylkeskommune vedtok i møte 27.04.2017 Samferdselsstrategi for Trøndelag ([Fellesnemda sak 2/17](#)). I samferdselsstrategien legges det opp til at «Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet» og i vedtaket presiseres dette ytterligere ved at «*Trøndelag fylkeskommune må bli en enda tydeligere pådriver for trafikksikkerhet, og i fortsatt tett samarbeid med Statens vegvesen. Fylkeskommunen sitt trafikksikkerhetsutvalg skal være sentralt i dette arbeidet, i godt samarbeid med andre samfunnsaktører*».

Fylkestinget i Trøndelag vedtok i møte 14.12.2017 ([FT-sak 34/17](#)) at det skal utarbeides en Delstrategi Trafikksikkerhet.

Selv om utviklingen på trafikksikkerhetsområdet går i riktig retning, er ambisjonene og forventningene fortsatt høye med tanke på å redusere antall ulykker. Enhver ulykke er uønsket og enhver ulykke påfører individer og samfunn store belastninger. For å oppnå ytterligere resultater må det påregnes at det må jobbes enda mer målrettet og enda mer systematisert enn tidligere.

Trafikksikkerhet utøves på mange områder i og utenfor fylkeskommunen. Trafikksikkerhet står sterkt og også som eget tema i delstrategi veg. En egen delstrategi for trafikksikkerhet skal bidra til å heve fokuset på fylkeskommunens arbeide med trafikksikkerhet til i større omfang også å inkludere tiltak som går ut over de rene fysiske tiltak i og rundt vegnettet.

Strategien skal finne en plass mellom blant annet delstrategiene veg, sjø og mobilitet, men også opp mot andre funksjonsområder i fylkeskommunen som utdanning og folkehelse.

Trafikksikkerhetsstrategien skal bidra til at fylkeskommunen organiserer, prioriterer og målretter sitt arbeide med trafikksikkerhet på en slik måte at de beste resultater med hensyn til trafikksikkerhet realiseres innenfor det mulighetsrom som fylkeskommunen til enhver tid har.

2.2. Visjon og mål

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet:

- Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken.
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres.

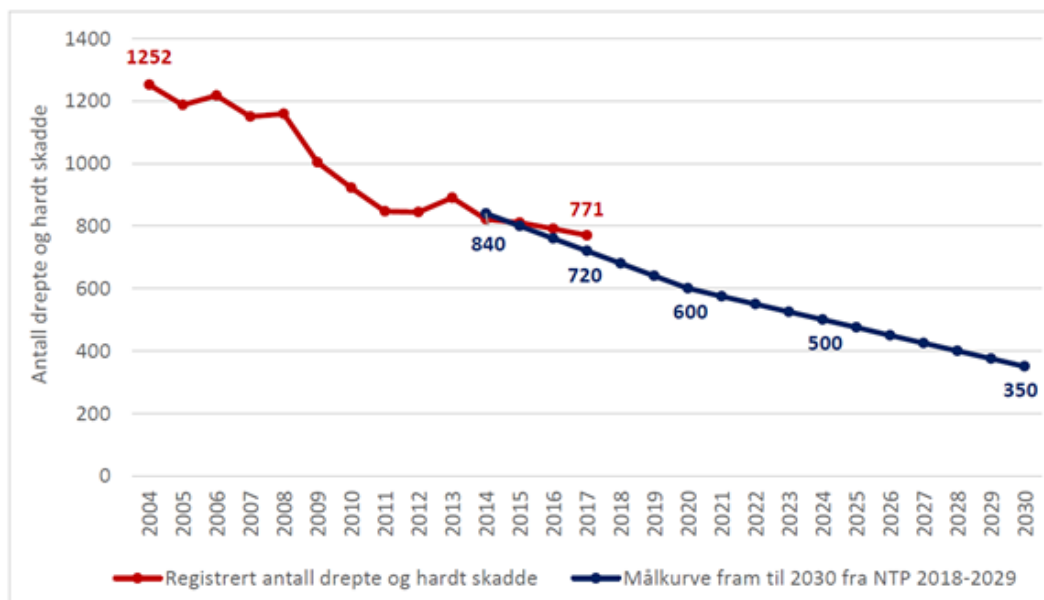
Overordnet politiske føringer finner vi i Nasjonal transportplan (NTP), med trafikksikkerhet som et hovedmål for all transport på linje med framkommelighet og miljø. NTP bygger på en nullvisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.

Trøndelag fylke vil følge opp null-visjonen.

Den overordnede visjonen og det overordnede målet må følges opp med delmål og arbeidsmål, noe denne strategien foreslår.

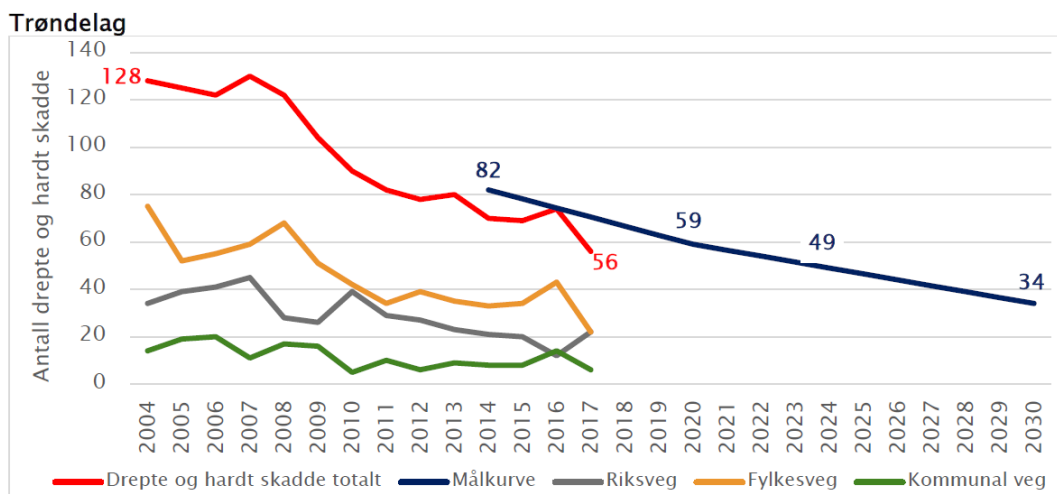
2.3. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde

Figur 1 viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2004-2016 og målkurve fram til 2030. I 2017 var det 771 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge, mens målkurven viser at tallet ikke burde vært høyere enn 720. Figuren viser at utviklingen etter 2011 har vært betydelig svakere enn det som er lagt til grunn i målkurven.



Figur 1 Figuren viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2000-2015 og målkurve fram til 2030

Figur 2 vise den fylkesvise målekurven for Trøndelag.



Figur 2 Figuren viser drepte og hardt skadde i Trøndelag – Utvikling 2004-2017 og målkurve fram til 2030.

Utgangspunkt er de fylkesvise målkurvene i kapittel 11 i tiltaksplanen for 2014-2017. Kurvene er forlenget fram til 2030. Det er lagt til grunn samme prosent-vise reduksjon i forhold til gjennomsnittet for årene 2009-2012 som i den nasjonale målkurven (61,3 prosent). Summen av de fylkesvise målene for 2030 blir dermed 350, som er det nasjonale etappe-målet i NTP 2018-2029.

2.4. Utviklingstrekk som kan påvirke trafikksikkerheten

Samferdselsdepartementet har i tilknytning til oppstart av Nasjonal transportplan 2022 – 31, fått utarbeidet en rapport som søker å beskrive utviklingstrekk innen samferdselsområdet frem mot 2050, rapporten Framsyn 2050. Rapporten er utarbeidet av forskningsinstituttene KMPG, SINTEF med flere. Et utviklingstrekk er at «Ny teknologi fører til effektive, helhetlige transportsystemer». Teknologitrender er som følger; lavere kostnader, bedre tilgjengelighet og økt sikkerhet. Både trafikk- og vegmyndigheter må i nær framtid forholde seg til hvordan regler for hvordan selvkjørende kjøretøy skal innrette seg i trafikken og på den enkelte vegstrekning skal utformes. En viktig oppgave som kommer i det å ivareta overordnet trafikksikkerhet. Det er imidlertid fortsatt mye usikkerhet knyttet til hvordan utviklingen vil forløpe og slå ut.

Nasjonale og lokale mål for nullvekst i personbiltrafikken medfører tiltak som bidrar til store endringer i trafikksituasjon og risikobilde. Blant annet er flere syklisters et ønsket og tilsiktet resultat men det medfører også endringer i hvordan trafikksikkerheten må tilrettelegges framover. Stadig flere EI-sykler er også en utvikling som bidrar til et risikobilde i kontinuerlig endring.

2.5. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021](#) er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen. Denne planen vil være en viktig referanse for strategier og planer for arbeidet med trafikksikkerhet i Trøndelag. Planen inneholder 136 målrettede tiltak. (følg [link](#)).

2.6. Fylkeskommunens ulike oppgaver og roller

Fylkeskommunens organisasjon kommer i berøring med trafikksikkerhet enten som ansvar, oppgave eller tema i de fleste funksjonsområdene. De mest sentrale er:

- **Samferdsel**
 - Veg – som vegeier og vegmyndighet for egne veger.
 - Mobilitet – som eier og kjøper av mobilitetstilbud (kollektivtrafikk og tilhørende infrastruktur).
 - Skoleskyss – som ansvarlig for reglement og rettighetsavklaringer. Gjennomføringen er en del av mobilitetstilbudet.
- **Tilråding og samordning etter vegtrafikklovens § 40 a.** «Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket»
- **Undervisning** – med trafikksikkerhet i læreplan og ikke minst ved å være daglig arena for en stor risikogruppe.
- **Folkehelse** – som planlegger og pådriver for adferd som påvirker folkehelse.
- **Plan og Næring** – som planmyndighet og høringsmyndighet i saker som kan påvirke trafikk og trafikksikkerhet både direkte og indirekte.

2.7. Overordnet ansvar for tilråding og samordning i fylket

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette ansvaret er ikke avgrenset til fylkeskommunens egne områder men også til det å tilrå og samordne aktivitet med utgangspunkt i statlig ansvar og myndighet, kommunalt ansvar og myndighet og til aktivitet og initiativ som andre organisasjoner bidrar med.

Samordningsrollen er i stor grad lagt til Trafikksikkerhetsutvalget (FTU). FTU jobber også opp mot valg som gjøres av Statens vegvesen, Politiet og kommunene.

2.8. FTU's rolle i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Trafikksikkerhetsutvalget gir tilrådninger, holder seg orientert om eller tar opp saker overfor fylkestinget, og øvrige fylkeskommunale eller eksterne organ i følgende trafikksikkerhetsspørsmål:

- Koordinere forskjellige instansers forslag til aktiviteter og årlige budsjetter med tilknytning til trafikksikkerhetsarbeidet. Utvalget skal søke å koordinere den offentlige og private virksomhet og ta initiativ til nye tiltak.
- Stimulere og støtte det kommunale og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikkulykkessituasjonen i fylket.
- Kontroll- og opplæringsvirksomhet i trafikken.
- Kjøretøybruk og forskrifter.
- Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten.
- Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafikksikkerheten, herunder avkjørselspolitikk, gang-/ sykkelvegutbygging, trafikkregulering og andre saker utvalget ønsker å ta opp.

Trafikksikkerhetsutvalget består av syv medlemmer som velges av fylkestinget, og konsultative medlemmer med møte- og talerett, men uten stemmerett. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Fylkesmannen i Trøndelag, Trygg Trafikk, Fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet og Statens vegvesen. I reglementet for FTU gis utvalget fullmakt til selv å konsultere aktører der det er behov innen tematiske satsinger.

FTU velger selv sin tiltaksportefølje ut fra sine budsjetter og de prioriteringer FTU selv velger å gjøre. FTU har en viktig rolle gjennom sitt arbeide å ivareta fylkeskommunens ansvar etter vegtrafikklovens § 40a og en forutsetning for at FTU kan lykkes i sitt arbeide er at fylkeskommunen stiller opp med økonomiske og administrative ressurser som understøtter utvalgets arbeid.

2.9. Andre sentrale samfunnsaktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet

Innenfor trafikksikkerhet er Politi og Statens vegvesen svært sentrale og premissgivende aktører gjennom det at de også følger opp nasjonal myndighet på området. Trygg trafikk er en viktig og fremtredende organisasjon som arbeider med å fremme trafikksikkerhet.

Ut over disse er kommuner, utdanningsinstitusjoner og fag-/forskningsmiljøer svært sentrale aktører og premissgivere innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

3. Strategier

3.1. Trafikksikker fylkeskommune

Med utgangspunkt i erfaringene med tiltaket «[Trafikker kommune](#)», er det tatt et nasjonalt initiativ til å utvikle Trafikksikker fylkeskommune. Trafikksikker fylkeskommune vil kunne berøre alle fylkeskommunens roller i trafikksikkerhetsarbeidet, og vil i så fall være et fundament for den interne oppgaveløsningen på området.

Nasjonale kriterier for å oppnå betegnelsen Trafikksikker fylkeskommune er under utvikling. Med grunnlag i forslag som foreligger vil kriteriene omfatte innsats som innebærer blant annet at fylkeskommunen må sikre at det forefinnes planer, rutiner, dokumentasjon og presisering av ansvar for trafikksikkerhetsoppfølgingen på følgende felt:

1. i den oppgaveporteføljen fylkeskommunen har innenfor samferdsel
2. innenfor videregående Utdanning,
3. i det overordnede ansvaret fylkeskommunen har for folkehelsearbeidet

4. gjøre trafikksikkerhet til en del av fylkeskommunens eget HMS arbeide.
5. i de oppgavene fylkeskommunen gjør med å tilrå og samordne trafikksikkerhetstiltak.
6. i det arbeidet som gjøres med å ivareta kunnskap, kompetanse og relasjoner mot forskning og utvikling.

Delmål for trafikksikker fylkeskommune:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid.*

Strategi for trafikksikker fylkeskommune:

- Fylkeskommunen skal implementere kravene til «trafikksikker fylkeskommune» i egen organisasjon
- Fylkeskommunen skal gjennom arbeidet med å være «trafikksikker fylkeskommune» legge til rette for målrettet arbeid med trafikksikkerhet i alle funksjoner og roller, dette ved å:
 - Etablere klare mål og krav til hvert enkelt fylkeskommunalt virksomhetsområde
 - Implementere trafikksikkerhet som en generell del innenfor fylkeskommunens eget helse- miljø og sikkerhetsarbeid (HMS)
 - Trafikksikkerhet skal vektlegges i fylkeskommunale retningslinjer for forvaltning knyttet til sikt, fart, avkjørsler, byggegrenser og lignende

3.2. Sikre utvikling og gjennomføringskraft - med kunnskap og kompetanse.

Tilgang på og bruk av kompetanse

Målrettet satsing på trafikksikkerhet betinger samhandling med eksterne fagmiljøer og tilgang til god fagkompetanse. For fylkeskommunen som skal utøve et tilrådnings- og samordningsansvar er det, i tillegg til å ha god kunnskap og oversikt over utfordringene, helt nødvendig å ha god oversikt over det løsningsrommet som finnes for å få oppgavene gjort.

Behovet for å spre trafikksikkerhetsfaglig kompetanse i egen organisasjonen mellom ulike avdelinger og på ulike nivåer er stort og det vil kreves ressurser, oversikt og god koordinering for å lykkes. Kompetanseinnhenting og ikke minst kompetanseoverføring i egen fylkeskommunal organisasjon er et suksesskriterium.

Det er også et behov for koordinering og involvering i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid nasjonalt, lokalt mot kommuner og mot lokale fagmiljøer.

I samferdselsstrategien pekes det på en rolle som «trafikksikkerhetsansvarlig» der oppgaven er å serve utvalgene med administrative funksjoner og koordinere det interne trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen. Denne rollen, som mer dekkende kan benevnes som en trafikksikkerhetsfaglig koordineringsrolle, vil være sentral i forhold til å ivareta flere vesentlige deler av denne strategien.

En Trafikksikkerhetsfaglig koordinatorrolle vil sikre:

- Intern kompetansebygging på trafikksikkerhetsområdet.

Delmål for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse

- *Fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid skal være tuftet på bred og oppdatert kunnskap rundt nasjonalt og lokalt trafikksikkerhetsfaglig utviklingsarbeid.*
- *Samhandling mellom fylkeskommunens egne organer og med andre samfunnsaktører utenfor organisasjonen skal bidra til å øke partenes kunnskap om trafikksikkerhet, og tilrettelegge for riktige prioriteringer, kunnskapsbaserte beslutninger og stor gjennomføringsevne.*

Strategi for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse

- Fylkeskommunen skal aktivt søke kunnskap i lokale og nasjonale trafikksikkerhetsfaglige miljøer.
- Fylkeskommunen skal sikre intern og ekstern samhandling i trafikksikkerhetsarbeidet ved å inneha god samhandling- og koordineringskompetanse i egen organisasjon.
- Fylkeskommunen skal aktivt utvikle samhandlingsrelasjoner til andre samfunnsaktører og utviklingsmiljøer der dette bidrar til utvidet kunnskap, bedre prioriteringer og bedre gjennomføringsevne i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjelder både det trafikksikkerhetsarbeidet som initieres gjennom egne administrative handlingsplaner og gjennom politiske bestillinger, og da spesielt fra FTU.
- Fylkeskommunen skal aktivt arbeide for å formidle Trafikksikkerhetsfaglig kunnskap og kompetanse i egen organisasjon og mellom fylkeskommunen, fagmiljøer og kommuner i fylket.

3.3. Løfte trafikksikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler

Ungdom er en stor gruppe utsatt for høy ulykkesrisiko i trafikken. En åpenbar sammenheng er den overgangsfasen ungdommene er i fra å være myke trafikanter til å bli motoriserte trafikanter. Det er i forkant av dette og underveis i denne fasen at grunnlaget for sikker trafikantadferd må skapes. Ungdommene må gjøres kvalifisert og beredt til å innta sin nye aktive rolle, ikke bare som framtidens trafikant, men også i sin nye ferske rolle som trafikant i dag.

Samferdselsstrategien refererer til at fylkeskommunen som ansvarlig for videregående utdanning holder i rattet på en viktig arena som passer svært godt inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Det kommenteres at fylkeskommunen som regionens største vegeier og eier av de videregående skolene må tilrettelegge for å kunne bruke skolene til trafikksikkerhetsmessig påvirkning.

De videregående skolene er en lett tilgjengelig og kanskje den aller viktigste arenaen for strategisk og målrettet trafikksikkerhetsarbeid mot ungdom i aldersgruppen 16-19 år. Trafikksikkerhet overfor denne gruppen handler i svært stor grad om mentale sikkerhetstiltak som holdninger, bevissthet, kunnskap og rollemodeller.

Arenaen videregående utdanning brukes også i dag aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette må ikke være til hinder for å se på om denne arenaen kan brukes ytterligere. Dette kan være tiltak

gjennom læreplanen, eller gjennom satsinger og tiltak der selve skolen er arenaen for der tiltaket og ungdommen kan møtes.

Trafikk og trafikksikkerhet i den videregående utdanningen er ofte et tema i samhandling med Trygg Trafikk. Fylkeskommunen må også vurdere om egne administrative ressurser innenfor trafikksikkerhetskordinering, vegforvaltning og mobilitetsforvaltning kan gå inn som ressurs i planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetsarbeid i den videregående skolen.

Trafikksikkerhetsstrategien ønsker med dette å initiere at det utarbeides en egen plan for hvordan fylkeskommunen kan løfte og tydeliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet overfor elevene i det videregående utdanningsløpet. Ambisjonene med hensyn til bruk av arenaen må være høye.

Fylkeskommunen har et HMS-ansvar overfor elevene, og som «trafikksikker fylkeskommune» vil dette innebære at alle skoler må utarbeide egen plan for ivaretagelse av trafikksikkerheten. I dette inngår så vel trafikksikkerhet i og rundt skolens område som adferd, de valg og holdninger som påvirker sikker skoleveg. Lærlinger og lære kandidater må også fanges opp i arbeidet.

Fylkeskommunen må løpende vurdere om tiltak i den videregående opplæringen også har overføringsverdi til grunnskole og kommuner. Synlige handlingsplaner og medieomtale av tiltak vil skape oppmerksomhet rundt trafikksikkerhetsbudskap og bidra til spredning, etterspørsel og deling av kunnskap.

Delmål for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

- *De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for trafikksikkerhetsarbeidet;*
 - *der ungdom og tiltak kan møtes*
 - *og der ungdommene forberedes til å bli bevisste og trygge trafikanter.*

Strategi for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

- De videregående skolene er fylkeskommunens største møteplass for en stor risikoutsatt trafikantgruppe – fylkeskommunen skal bruke denne arenaen aktivt og målrettet for å bevisstgjøre og forberede ungdommen i trygg og sikker trafikantadferd.
- Det skal utarbeides en egen handlingsplan som viser hvordan fylkeskommunen skal løfte og tydeliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet med de videregående skolene som arena.

3.4. Skape trafikksikre fylkesveger

Sikre veger er et ansvar som hviler på vegeieransvaret, hvor staten, fylkeskommunen og kommunene har tilsvarende ansvar for henholdsvis riksvegene, fylkesvegene og de kommunale vegene.

Delstrategi veg har trafikksikkerhet som et overordnet hovedmål. Dette i tillegg til fremkommelighet, miljø og balansert regional utvikling.

Innenfor vegområdet har fylkeskommunen klare krav til at drift og vedlikehold skal gjennomføres slik at trafikksikkerhetsaspektene ivaretas optimalt. Likeså skal all nybygging av fylkesveger planlegges og bygges slik at alle grunnleggende trafikksikkerhetshensyn blir ivarettatt. Statens vegvesen sine håndbøker legges som oftest til grunn for valg av løsninger og standardnivå.

Fylkeskommunen ønsker en mest mulig optimal bruk av midlene til vegformål. Valg av høy standard gir som oftest rom for færre tiltak, og det er ikke midler til alt som burde vært utført. Det vil derfor i mange tilfeller være aktuelt å vurdere andre og enklere løsninger enn det som håndbøkene beskriver. Dette for å gi rom for å gjennomføre flere enkle tiltak som igjen kan redusere den totale ulykkesrisikoen i fylket. Dette selv om hvert enkelt tiltak ikke har helt maksimale løsninger.

Delstrategi veg legger strategien for hvordan fylkesvegene bygges og driftes trafikksikkert. Neste tabell viser delmålene og strategiene for trafikksikkerhet på veg i delstrategi Veg.

Delmål for trafikksikkerhet på veg (gjengitt fra Delstrategi veg):

- *Fylkeskommunen skal ha god kompetanse om ulykkesbildet og hvilke tiltak som er mest effektive for å redusere antall ulykker og konsekvensene de har.*
- *Infrastrukturtiltak skal bidra til at antall personer som blir drept eller skadet reduseres.*

Strategi for trafikksikkerhet på veg (gjengitt fra Delstrategi veg):

- Nullvisjonen for trafikksikkerhet legges til grunn for alt arbeid med fylkesveg
- I arbeidet med innovative løsninger som utfordrer håndbøkene, skal det være stort fokus på trafikksikkerhet
- Budsjetterte investeringsmidler til trafikksikkerhetstiltak må disponeres inn i en helhetlig plan for å sikre god måloppnåelse og rask effekt
- Det skal være økonomisk fleksibilitet til å kunne gjennomføre mindre trafikksikkerhetstiltak som avdekkes i løpet av budsjettåret
- Prioritering og beslutning om bygging av nye gang- og sykkelveger skal skje med sterkt fokus på trafikksikkerhet og i samspill med øvrig mobilitet.

3.5. Sikre gode gang og sykkelveger

Det er stort behov for tiltak som trygger reiser til fots og med sykkel. Trygge gang og sykkelveger langs trafikkbelastede vegstrekninger er ett av de mest etterspurte trafikksikkerhetstiltakene fra kommuner. Det er viktig å ha en fremtidsrettet strategi for prioriteringene. Strategi for disse prioriteringene er vedtatt i fylkeskommunens delstrategi veg.

I nasjonal transportplan er det tydelige mål om økt andel gåing og sykling. Målet gjelder generelt men spesielt i byene. Vi må også regne med at det blir flere som sykler mer på grunn av El-sykkelen. Det avdekkes at El-sykkelen også har et stort potensial som transportmiddel i lokal tjenesteproduksjon, inkludert varetransport. Utviklingen endrer ikke bare trafikkbildet og risikobildet. Utviklingen medfører også behov for endret infrastruktur og endrede standarder rundt drift og vedlikehold av vegene. Eksempel på behov i endring er behov for i større grad å skille gående og syklende, økt krav til vintervedlikehold og andre krav til merking osv. Konfliktnivået mellom gående, syklende og kjørende er allerede stort. Det vil kreve bevisste handlinger og tiltak fra trafikk og veimyndigheter framover for å håndtere dette på en god måte.

Alt dette vil kreve endret oppmerksomhet og meget mulig også behov for endrede prioriteringer fra fylkeskommunens side som vegmyndighet og som koordineringsansvarlig for trafikksikkerhet i fylket. Dette er et område der ny kunnskap må bygges og ny kompetanse etableres.

Delmål og strategi for gang og sykkelveger i vegstrategien er:

Delmål for gang og sykkelveger

gjengitt fra Delstrategi veg:

- *Gående og syklende i Trøndelag skal ha god framkommelighet og trafiksikkerhet på sine reiser.*
- *Tiltak som bedrer trafiksikkerheten eller bidrar til at flere sykler eller går, vil prioriteres.*
- *Fylkeskommunen skal ha god kunnskap om hvor det finnes og hvor det er behov men mangler et infrastrukturtilbud tilpasset gående og syklende.*

I tillegg tilføyes i denne trafiksikkerhetsstrategien:

- *Økt andel gang og sykkel skal ikke føre til økt antall ulykker i trafikken. Fylkeskommunen må opparbeide kunnskap og kompetanse på nye utviklingstrekk som vil utfordre trafiksikkerhetsbildet – med mål om å være i forkant med løsningene.*

Strategi for gang og sykkelveger

gjengitt fra Delstrategi veg:

- En helhetlig vurdering av areal og mobilitet skal ligge til grunn for prioritering av nye infrastrukturtilbud for gående og syklende.
- Funksjonsklasse for vegen, trafikkmengde, potensielt antall gående og syklende skal vurderes ved beslutning om hvor tiltak iverksettes og hvilken løsning som skal velges.
- Det skal fokuseres spesielt på investeringstiltak som kan gi mindre behov for skoleskyss.
- Vellykkede prøveprosjekt som 2-1 skal innføres som en permanent ordning.

I tillegg tilføyes i denne trafiksikkerhetsstrategien:

- Fylkeskommunen skal bidra til at systematisk kunnskapsinnhenting og kompetanseoppbygging rundt utviklingstrekket flere gående og syklende. Dette ved å initiere samarbeid, forskning og ideutvikling på de arenaer fylkeskommunen deltar på.

3.6. Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak

Som ulykkesområde er trafikken en av de viktigste årsakene til for tidlig død og skade. Dette innebærer at alle tiltak på trafiksikkerhetsområdet også ivaretar overordnede mål om en bedre helse i befolkningen.

Fylkeskommunen har en viktig rolle med å fremme folkehelse gjennom regional planlegging og utvikling, kultursatsing, videregående opplæring og de tjenestene vi leverer. Fylkeskommunen samordner også folkehelsearbeidet i fylket og støtter folkehelsearbeidet i kommunene.

Folkehelse er tema i trafikksikkerhetsstrategien fordi trafikksikkerhet handler om færre skader og ulykker, samt løsninger som gjør det enklere og tryggere med transport gjennom egen aktivitet (gang og sykkel). Dette er områder der folkehelsearbeidet og trafikksikkerhetsarbeidet har felles mål og gjennom dette også mange ganger ønsker om tiltak og virkemidler som er identiske.

Dette forholdet bør følges opp med å tilrettelegge for at prosesser rundt kartlegging, planlegging og utarbeidelse av handlingsplaner og tiltak koordineres og samhandles med mål om å utløse flere felles koordinerte tiltak.

Delmål for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid:

- *Fylkeskommunens ansvar og oppgaver innenfor trafikksikkerhet og folkehelse skal koordineres med tanke på optimal måloppnåelse for begge områdene*

Strategi for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid:

Legge til rette for samhandling og koordinering:

- Utarbeide en administrativ plan for hvordan samhandling skal ivaretas, dette spesielt for å ivareta samordning ved utarbeidelse av planer og ved prioritering og utvelgelse av tiltak.

3.7. Trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk

Fylkeskommunen har mulighet til å sette spesifikke trafikksikkerhetskrav gjennom mandat- og innkjøpsprosesser i forkant av at kollektivtjenester kjøpes inn eller legges ut på anbud.

Fylkeskommunen kan gjennom leveranseavtalen med AtB avklare rammer og tiltak for å operasjonalisere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak i tjenesteproduksjonen.

AtB er fylkeskommunens eget administrasjonsselskap og vil med det være den viktigste bidragsyter og ressurs i forhold til kompetanse, utvikling og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen kan gjennom eget regelverk for grunnskoleskyss og videregående skoleskyss sette spesifikke krav som ivaretar trafikksikkerhetsaspekter.

Det kan skilles mellom tiltak på ulike nivåer og områder:

«Sikre kjøretøyer» er et ansvar som hviler på alle som eier og utfører kjøring med kjøretøyer. Myndighetsansvaret til tilsyn og kontroll er på Statens vegvesen og Politiet. Så lenge fylkeskommunen yter tjenester innen mobilitet og kollektivtrafikk, vil fylkeskommunen ha et overordnet ansvar for at egen tjenesteproduksjon gis rammebetingelser som understøtter valg som medfører sikre kjøretøyer.

«Sikre overganger»: en kollektivreise og en skoleskyssreise innbefatter som regel en gang/sykelreise i forkant/etterkant og der overgangen mellom reisens ulike faser er spesielt sårbar og utsatt for ulykkesrisiko. I disse utfordringene møtes mange fylkeskommunale og eksterne ansvarsområder; busstoppen som en del av vegen, bussen som en del av innkjøpet og ruteplanleggingen, sjåfør-rutiner og sjåføradferd som en del av kontrakten, passasjeradferd som en del av undervisningen eller holdningskampanjer på arenaer som for eksempel den videregående utdanning.

Eksempel på risiko-adferd er kryssing av trafikkert veg ved busstoppen. Dette kan løses med fysiske tiltak som gjerder, fysiske hindringer, lysregulering og skilting. Denne typen tiltak er rimelig å vurdere på tungt trafikkerte holdeplasser. I skoleskyssen og i mindre sentrale strøk vil de aller fleste stoppestedene være mindre holdeplasser der sjåførens og elevens adferd må være en del av løsningen.

Passasjeradferd; Passasjeradferd kan styres gjennom fysiske tiltak som nevnt over eller påvirkes gjennom opplæring, holdningsskapende arbeid eller reguleres gjennom lover og regler.

Delmål for trafiksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

- *Fylkeskommunen skal tilby et kollektivtilbud der trafiksikkerhet er lagt til grunn som krav i alle deler av tilbudet.*
- *Fylkeskommunen skal ha store ambisjoner og ledende rolle i arbeidet med å utvikle trafiksikre holdninger, rutiner og omstendigheter rundt skoleskyssen for elever i grunnskole og videregående utdanning.*
- *Fylkeskommunen skal sikre at trafiksikkerhetsutfordringer løses effektivt på tvers av egne funksjonsområder og mellom fylkeskommunen selv og andre aktører.*

Strategi for trafiksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

- Trafiksikkerhet skal være et prioritert kriterium ved alle valg av løsninger i kollektivtrafikken.
- Fylkeskommunen skal i alle mandat-prosesser og ved innkjøp av nye tjenester vurderer aktuelle sikkerhetskrav, og der det er behov sette spesifikke krav i mandatet.
- Fylkeskommunen skal gjennom samarbeid med AtB bidra til at det utformes egne planer for hvordan trafiksikkerheten ivaretas og forbedres i utøvelse av skoleskyssen.
 - Sammen med kommuner, egne videregående skoler og FTU utforme tiltak som sikrer god trafikantadferd i skoleskyssen.
- Fylkeskommunen skal sikre at det finnes arenaer og møteplasser for samhandling når flere funksjonsområder må involveres i løsningsprosesser.

3.8. Bidra til trafiksikre kommuner

Kommunene må ha en sentral plass i alt trafiksikkerhetsarbeid. Kommunene har ansvar for egen veg-infrastruktur, er viktig tjenesteutøver og myndighetsutøver blant annet gjennom sin rolle som samfunnsutvikler og planmyndighet. I tillegg eier og styrer kommunene mange av de viktigste arenaene der trafiksikkerhetstiltak må nå frem: barnehager, grunnskole, kulturskole og fritidsarenaer.

For å initiere, systematisere og effektivisere arbeidet i kommunene er tiltakene [Trafiksikker kommune](#) og *kommunale trafiksikkerhetsplaner* utviklet.

Kommunene er også en viktig kunnskapskilde i det å få identifisert riktige behov i trafiksikkerhetsvurderingene. Både Fylkeskommunen og kommunene er derfor tjent med

systematisk dialog og samhandling rundt trafikksikkerhet. En stor del av henvendelsene fra kommunene går på spørsmål om muligheten til å søke om tilskudd for tiltak, og mulighetene for å få iverksatt fysiske tiltak på vegnettet for å bedre trafikksikkerheten. Det er behov for å gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål. Fylkeskommunens administrasjon må etablere gode og tydelige rutiner for dette i forbindelse med utarbeidelse og utrulling av budsjett og handlingsplaner.

3.9. Bidra til trafikksikre riksveger og kommunale veger

Fylkeskommunen har et overordnet og helhetlig koordineringsansvar etter vegtrafikklovens paragraf 40a «fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i hele fylket». Dette ansvaret gjelder også riksveger og kommunale veger.

Fylkeskommunens oppfølging og ansvar med hensyn til å tilrå og samordne tiltak på riksveger og kommunale veger koordineres først og fremst gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Se eget strategipunkt for dette. Fylkeskommunen har i tillegg som eget strategipunkt et mål om å ta en enda tydeligere fasilitator-rolle innenfor sitt administrative arbeid gjennom det være arenabygger mellom stat, kommuner og etater der dette kan utløse utvikling og gjennomføring av tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet.

3.10. Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er en svært viktig samhandlingsarena mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene i fylket. Arenaen er formalisert og i tillegg til at arenaen er en viktig talepost mellom myndigheter, politisk miljø, administrasjoner og organisasjoner kan FTU utvise initiativ og iverksette av et stort spekter av handlinger innenfor trafikksikkerhets-arbeidet. Det bør med andre ord ligge mange åpenbare fordeler og muligheter for felles gevinster i et nært samspill mellom fylkeskommunens egen administrasjon og FTU.

I denne strategien er det en ambisjon at fylkesadministrasjonen gis en klarere og mer definert rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette kommuniseres spesielt gjennom de målsetninger og prioriteringer som skisseres i strategien og som i det videre arbeidet må følges opp i så vel administrative som politiske prosesser.

FTU vil være en port til å forankre fylkesadministrative operasjoner og fylkesadministrasjonen kan til gjengjeld være et aktivt verktøy til tjeneste for FTU i forberedelse, planlegging og gjennomføring av de mange tiltak som ivaretar felles mål innenfor trafikksikkerhet.

De fylkeskommunale funksjonsområder som må ha en aktiv og koordinert rolle i FTUs arbeide er; Samferdsel veg, Samferdsel mobilitet (skoleskyss), Videregående utdanning og Folkehelse. I tillegg er det en selvfølge at koordinatorrollen innenfor trafikksikkerhet, som vil være organisert på Samferdsel, bidrar som en aktiv tilrettelegger og part i relasjonen mellom FTU og fylkesadministrasjonen.

Kommunene er viktige samfunnsutviklere, og god koordinering mot kommunene er nødvendig for å oppnå sterke og handlekraftige trafikksikkerhetstiltak.

Delmål for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

- *Fylkeskommunen skal ha gode prosesser som fremmer samhandling med kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet.*
- *Fylkeskommunen skal understøtte arbeidet i FTU slik at FTU blir et sterkt og handlekraftig organ i sitt arbeide med trafikksikkerhet.*

Strategi for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

- I samhandling med FTU må det legges premisser (avklare roller og arbeidsform) for hvordan fylkeskommunens og kommunenes løpende samarbeid rundt trafikksikkerhet skal ivaretas.
- Gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål.
- Fylkeskommunens administrasjon skal være en aktiv part og bidragsyter i FTUs arbeide og gjennom dette bidra til at FTU er et sterkt og handlekraftig organ:
- FTU skal kunne bruke fylkesadministrasjonen som kunnskapsbase, utredningsressurs og iverksettelsesressurs i sitt arbeide. Dette ved at de mest sentrale funksjonene deltar aktivt på FTUs møter som fylkesadministrasjonens ressurser inn mot deres arbeide.
- Fylkeskommunen skal aktivt involvere FTU i prosjekter som har betydning for trafikksikkerheten. Gjennom dette forankre kvalitet i og kunnskap om prosjektene.

3.11. Fylkeskommunen - aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

Trafikksikkerhetsområdet kan flere ganger fremstå mangslungen med mange aktører, vanskelige grensesnitt og ulike interesser og prioriteringer aktørene imellom. Viktige tiltak og problemstillinger kan derfor stå i fare for å bli tilsidesatt, forsinket eller endog parkert lenge før de har fått den nødvendige oppmerksomhet og vurdering som de bør ha. Dette kan skje der problemstillingen har mange adresser eller der det er uklare adresser for ansvaret. For at slike saker skal komme videre må noen ta et koordinerende ansvar i forsøk på å engasjere de instanser og aktører som kan bidra i vurdering og eventuell prosess fram til problemløsning.

Et eksempel fra virkeligheten på en slik sak er den potensielt store men uavklarte trafikksikkerhetsrisikoen med avrenning av vann fra laksetrailere. Det å få ulike aktører, alt fra sjømatnæring, transportnæring og myndigheter til å samhandle kan være en start på en løsningsprosess. I dette tilfellet har fylkeskommunen tatt en oppmannsrolle med å sette i gang en koordinert prosess mellom aktørene. Ved å ta denne rollen har fylkeskommunen gitt et bidrag som kan danne grunnlag for videre problemløsning.

Fylkeskommunen har gjennom eget arbeide med trafikksikkerhet et bredt nettverk av aktører med kunnskap og erfaring rundt trafikksikkerhetsfaglige spørsmål. I tillegg har fylkeskommunen et utall kontaktpunkt mot sentrale og lokale myndigheter. Fylkeskommunen har derfor gode forutsetninger for å kunne ta en sentral og aktiv rolle som fasilitator, arenabygger og tilrettelegger med å sette i gang løsningsprosesser. Det overordnede målet med dette er at trafikksikkerheten for innbyggerne i fylket skal ivaretas – uavhengig av hvem eller hvor ansvaret er plassert – eller bortgjemt.

Delmål for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

- *Trafikksikkerheten for innbyggerne i fylket skal ivaretas – uavhengig av hvem som har et ansvar. Fylkeskommunen skal være en aktiv initiativtaker og tilrettelegger for å fasilitere løsningsprosesser på arenaen trafikksikkerhet.*

Strategi for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

- Fylkeskommunen skal bidra til å tilrettelegge for møtepunkt, arenaer og samhandling mellom premissgivere og aktører når viktige trafikksikkerhetshensyn må ivaretas på tvers av ansvarsområder.
- Der det er påkrevd eller det etterspørres kan fylkeskommunen påta seg en koordinerende rolle i arbeidet.

3.12. Trafikksikkerhetsstrategien kort oppsummert

Fylkeskommunen skal være en synlig og aktiv aktør innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Strategien tar utgangspunkt i den rollen og det arbeidet fylkeskommunen som organisasjon kan bidra med for å få dette til. Strategien peker på tre hovedinnretninger som vil underbygge og forsterke øvrige tiltak som er omtalt i strategien, de tre hovedinnretningene i strategien er:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. – dette gjennom tiltaket trafikksikker fylkeskommune.*
- *De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for fylkeskommunens eget trafikksikkerhetsarbeid.*
- *Fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet skal være basert på kunnskap og kompetanse. Fylkeskommunen skal være en god koordinator og arenabygger for så vel interne prosesser rundt trafikksikkerhet som overfor eksterne aktører. Deling og koordinering av kunnskap er nøkkelford.*

Trafikksikkerhetsstrategien har til hensikt å klargjøre omforente og vedtatte prioriteringer for fylkeskommunens videre arbeid med trafikksikkerhet. Den tydeliggjør utfordringer som må løses gjennom god koordinering. Strategien skal bane vei for koordinerte og målrettede tiltak mellom fylkeskommunens ulike funksjoner og arbeidsprosesser som går både internt og eksternt.

Strategien skal legge til rette for et videre arbeide med å operasjonalisere mål og grep inn i fylkeskommunale handlingsplaner og administrative arbeide.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Berit Flåmo
Arkivsaksnr.: 19/124

Arkiv: L14

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

PLANBESTEMMELSER - UTFORMING AV BYGG I STRANDSONEN

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre vedtar vedlagte høringsforslag til planbestemmelser for utforming av bygg i strandsonen: *Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen for kommuneplanens arealdel 2018-2030.*

Planbestemmelsene innarbeides i kommuneplanens arealdel og legges ut på høring i neste runde, i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.

Vedlegg:

- *Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen - kommuneplanens arealdel 2018-2030*
- *Planbestemmelser for bygg i strandsonen i gjeldende arealplan*
- *Bestemmelser for utforming av bygninger i sjønære områder i Frøya kommune (2000)*

Saksopplysninger:

Frøya kommunestyre vedtok i sak 180/18 å legge planforslag til kommuneplanens arealdel ut på høring og offentlig ettersyn. Under behandling av planforslaget ble en revidering av bestemmelser for utforming av bygg i strandsonen gjenstand for diskusjon.

Vedtaket punkt 2, tredje ledd, var følgende:

Gjeldende bestemmelser for «bygg i strandsonen» revideres og tas inn. Behandles som egen sak.

Historikk

Med bakgrunn i temadebatt i kommunestyret 5.09.1997 ble det oppnevnt en arbeidsgruppe for utarbeiding av retningslinjer for bygging i strandsonen i Frøya kommune. Formannskapet behandlet dette 07.10.1997, sak 257/97.

Utvalget utarbeidet et utkast som ble lagt frem til politisk behandling i formannskapet 23.03.1999, sak 72/99. Denne behandlingen vedtok å legge retningslinjene ut til offentlig ettersyn.

I sak 21/00, 13.04.2000, stadfestet Frøya kommunestyre *Bestemmelser for utforming av bygninger i sjønære områder i Frøya kommune*. Disse ligger vedlagt.

Disse bestemmelsene ble forenklet og innarbeidet i kommuneplanens arealdel 2011, sluttbehandlet 12.05.2011, 63/11 i kommunestyret. Planbestemmelser i gjeldende arealplan ligger vedlagt.

Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen kommuneplanens arealdel 2018-2030

Med bakgrunn i vedtaket i kommunestyret er det nå utarbeidet forslag til nye planbestemmelser for utforming av bygg i strandsonen:

Det er ført inn et nytt punkt til forslag til planbestemmelser tilknyttet kommuneplanens arealdel 2018- 2030. Forslag til bestemmelser til bygg i strandsonen er forsøkt videreført i størst mulig grad fra gjeldende plan, men det er gjort en del tilpasninger og revideringer. Disse er referert nedenfor:

- Bestemmelser knyttet til naust, sjå/sjøbod og brygge er sortert under egne punkt, og dermed strukturert annerledes for å gjøre det lettere å skille mellom bygningstypene. Det er i tillegg tilført en ny bygningstype kalt rorbu. Rorbu bygger i hovedsak rent utformingsmessig på bestemmelsene til sjå/sjøbod og brygge, men bruken er ulik.
- For naust er bestemmelsen fra dagens plan i størst mulig grad videreført, men den er forenklet noe, da krav til blant annet vindusutforming er fjernet.
- For sjå/sjøbod er høydebestemmelsen endret fra gjeldende plan, da det ikke lenger er anledning til å kun angi etasjehøyde som høydebegrensning. Ny høyde er satt til gesims 290 cm.
- For brygge er også planbestemmelsene i gjeldende plan i hovedsak videreført, men det er også her satt en høydebegrensning på 550 cm istedenfor etasjehøyde. Videre er det satt en maks grunnflate på 100 m², da gjeldende bestemmelser ikke setter noen begrensinger her, bare et krav til minimum på 60 m².
- Krav til fargebruk for naust, sjå/sjøbod og brygge er videreført.
- Funksjonsbruk for naust, sjå/sjøbod og brygge er videreført. Altså ikke varig opphold, med mindre du er yrkesfisker.
- Rorbu tillates innredet for varig opphold.
- Krav til fritidsbolig og helårsbolig er videreført, men krav til maks tillate tomtestørrelse for fritidsbolig er lagt til retningslinjer.
- Det er lagt inn flere retningslinjer:
 - Bestemmelse om krav til maks tillate tomtestørrelse for naust er satt inn som retningslinje.
 - Krav om at naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu primært skal oppføres på pæler og ikke ved utfylling
 - Forholdet mellom bredde og lengde på naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu skal være 1:1,3 og 1:1,9
 - Hva som regnes som yrkesfisker.
 - Tomt for fritidsbolig ikke skal overstige 800 m².

Planbestemmelser og retningslinjer

I foregående og gjeldende arealplan er utforming av bygg i strandsonen regulert gjennom planbestemmelser i kommuneplanens arealdel.

Arealformålene som nyttes på plankartet innenfor rammen av plan- og bygningsloven § 11-7 første ledd, og tilhørende kart- og planforskrift, kan suppleres med

bestemmelser etter §§ 11-10 og 11-11, som utfyller og utdyper den fastsatte arealbruken og vilkårene for den. Det kan også gis bestemmelser etter § 11-8 i tilknytning til hensynssoner, og generelle etter § 11-9 som har betydning for hvordan arealene kan nyttes. Bestemmelser fastsetter i tekst forhold som det ikke er mulig eller hensiktsmessig å fremstille på plankartet. Bestemmelsene er rettslig bindende.

Retningslinjer er uten tilsvarende juridisk virkning. Retningslinjene gir ikke direkte hjemmelsgrunnlag for vedtak. Retningslinjene skal legges til grunn for arealplanlegging og ved søknad om tiltak, og vil i mange sammenhenger bli innarbeidet med rettsvirkning i etterfølgende reguleringsplaner.

Vurdering:

Forslag til planbestemmelser for bygg i strandsonen for kommuneplanens arealdel 2018-2030 bygger i stor grad på tidligere planbestemmelser. Disse er noe revidert og forenklet, se punkter under saksopplysninger. Det er i tillegg lagt til et punkt om utforming av rorbuer, da dette erfaringsmessig er en etterspurt bygningstype i Frøya kommune.

Med bakgrunn i ønsket om en styrt forvaltning av utforming av bygg i strandsonen er det foreslått at dette i hovedsak omfattes av planbestemmelser som er juridisk bindende.

Da planforslag til kommuneplanens arealdel er vedtatt lagt ut på høring i sak 180/18, vil reviderte planbestemmelser for utforming av bygg i strandsonen innarbeides i planforslaget og legges ut til høring og offentlig ettersyn senere i prosessen, ihht. PBL § 11-14. Ved offentliggjøring og høring av planforslag vil innbyggere og sektormyndigheter gjøres oppmerksom på dette.

Forhold til overordna planverk:

I henhold til plan- og bygningsloven.

1. BESTEMMELSER FOR BYGG I STRANDSONEN

§ 5.1 For bygging av naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu gjelder følgende bestemmelser:

- Naust er en enetasjes bygning primært for oppbevaring av båter (båthus) med tilhørende utstyr. Bygningen kan også benyttes som arbeidsplass for stell og vedlikehold av utstyr til fiske og fangst i fritids- og yrkessammenheng. Gavlvegg skal som hovedregel vende mot sjø og ha båtport. Bygningen skal ligge slik til i terrenget at det er naturlig å anlegge båtstø eller lundbru til porten. Maks størrelse for naust er 40 m². Naust oppføres med saltak 32 - 37 grader med største tillatte gesimshøyde 290 cm regnet fra underkant bunnsvill, eller gjennomsnittlig golvnivå i naust med skrått golv. Utvendig veggkledning skal være stående trepanel.
- Sjå/sjøbod skal være for oppbevaring av utstyr for sjøaktiviteter men normalt ikke for oppbevaring av båt. Bygningen kan også benyttes som arbeidsplass for stell og vedlikehold av utstyr til fiske og fangst i fritids og yrkessammenheng. På sjå/sjøbod kan tillates takutbygg som takkelhus på langvegg eller gavl plassert over lasteplass/sjø. På sjå/sjøbod kan også tillates fast platting/kaifront inntil 2 meter foran vegg mot sjø og inntil 1,0 meter langs en av sideveggene. Maks størrelse for sjå/sjøbod er 60 m². Sjå/sjøbod oppføres med saltak 32 - 45 grader med største tillatte gesimshøyde 290 cm regnet fra underkant bunnsvill, eller gjennomsnittlig golvnivå i sjå/sjøbod med skrått golv. Utvendig veggkledning skal være stående trepanel.
- Brygge er bygning til samme formål som sjå/sjøbod. På brygge kan tillates takutbygg som takkelhus på langvegg eller gavl plassert over lasteplass/sjø. På brygge kan det også tillates fast platting/kaifront inntil 2 meter foran vegg mot sjø og inntil 1,0 meter langs en av sideveggene. Brygge tillates oppført med grunnflate på maksimum 100m². Brygge oppføres med saltak 32 - 45 grader med minimum gesimshøyde 290 cm og maksimum gesimshøyde 550 cm, regnet fra underkant bunnsvill, eller gjennomsnittlig golvnivå i brygge med skrått golv. Utvendig veggkledning skal være stående trepanel.
- Rorbu er bygning til overnatting/varig opphold. På rorbu tillates takutbygg som takkelhus på langvegg eller gavl plassert over lasteplass/sjø. På rorbu kan også tillates fast platting/kaifront med rekkverk inntil 2 meter foran vegg mot sjø og inntil 1,0 meter langs en av sideveggene. Maks størrelse for rorbu er 75 m². Sjå/sjøbod oppføres med saltak 32 - 45 grader med største tillatte gesimshøyde 550 cm regnet fra underkant bunnsvill, eller gjennomsnittlig golvnivå i sjå/sjøbod med skrått golv. Utvendig veggkledning skal være stående trepanel.

§ 5.2 Naust og sjå/sjøbod i strandsonen inntil 35 meter fra sjøen, skal ha rød eller okergul farge, alene eller i kombinasjon. Det kan benyttes hvitt som kontrastfarge på dør/vindusomramminger og

Forslag til planbestemmelser utforming av bygg i strandsonen

– kommuneplanens arealdel 2018-2030

på vindskier. Brygger kan ha hvit hovedfarge. Fargesetting av øvrige bygninger innenfor bestemmelsesens virkeområde skal omsøkes i forbindelse med byggesøknad og godkjennes av kommunen. Dette gjelder også omfarging av eksisterende bebyggelse.

§ 5.3 Naust, sjå/sjøbod og brygge tillates ikke innredet med rom for varig opphold unntatt i yrkesmessig sammenheng for fisker med fiskerireregistrert fartøy. Det tillates ikke innlagt vann og kloakk, men tappekran kan tillates, gjelder ikke i yrkesmessig sammenheng for fisker med fiskerireregistrert fartøy.

§ 5.4 Rorbu tillates innredet for varig opphold, med innlagt vann- og kloakk.

§ 5.5 Alle boliger og fritidsboliger skal fundamenteres på grunnmur. Bygg skal plasseres slik i terrenget at fundamenter og grunnmur blir lavest mulig. De skal plasseres i terrenget slik at silhuettvirkning unngås i forhold til naboer og ferdselsveier. Det kan kreves at nybygg skal tilpasses omkringliggende bebyggelse. Terrasser/plattinger skal fortrinnsvis plasseres på terrengnivå der dette er mulig.

Maksimal tomtestørrelse for naust og sjå/sjøbod er 150 m² med maksimal bredde i strandlinjen 10 meter.

Naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu skal primært oppføres på pæler. Det skal unngås fylling for å minske landskapsinngrepet.

Forholdet mellom bredde og lengde på naust, sjå/sjøbod, brygge og rorbu skal primært være 1:1,3 og 1:1,9.

Som yrkesfisker regnes: Personer registrert i fiskermanntallet A eller B og som er eier/medeier av fiskerireregistrert fartøy.

Tomt for fritidsbolig skal ikke overstige 800 m².

Bestemmelser i gjeldende kommuneplanens arealdel:

3.10. Bestemmelser for bygg i strandsonen for Frøya kommune. PBL § 11.9.6.

Bestemmelsene gjelder for all bebyggelse i 100 meters beltet mot sjø.

NAUST, SJÅ/SJØBOD, BRYGGE.

Naust er en enetasjes bygning primært for oppbevaring av båter (båthus) med tilhørende utstyr. Bygningen kan også benyttes som arbeidsplass for stell og vedlikehold av utstyr til fiske og fangst i fritids- og yrkessammenheng.

Gavlvegg skal som hovedregel vende mot sjø og ha båtport. Bygningen skal ligge slik til i terrenget at det er naturlig å anlegge båtstø eller lundbru til porten. Som båtport tillates skyveport eller delt hengslet port. Maks størrelse for sjøhus/naust er 40 m².

Sjø eller sjøbod er en 1 eller 1 ½ etasjes bygning primært for oppbevaring av utstyr for sjøaktiviteter men normalt ikke for oppbevaring av båt. Bygningen kan også benyttes som arbeidsplass for stell og vedlikehold av utstyr til fiske og fangst i fritids og yrkessammenheng. På sjå kan tillates takutbygg som takkelhus på langvegg eller gavl plassert over lasteplass/sjø. På sjå kan også tillates fast platting/kaifront inntil 2 meter foran vegg mot sjø og inntil 1,0 meter langs en av sideveggene.

Brygge er bygning til samme formål som sjå, men oppført i 1 ½ eller flere etasje og/eller med grunnflate større enn 60 m². Retningslinjer for utforming blir de samme som for sjå.

Naust oppføres med saltak 32 - 37 grader. Sjø eller brygge med 32 - 45 grader. Utvendig veggkledning skal være stående trepanel. Naust og sjå kan ha inntil to firedelte vinduer på inntil tre veggflater. Hvert med største lysmål 1 m². Vinduene skal være kvadratiske eller med større høyde enn bredde. Det skal tilstrebes knappe takutstikk. Største tillatte gesimshøyde for naust og sjå er 270 cm regnet fra underkant bunnsvill i sjå eller gjennomsnittlig golvnivå i naust med skrått golv.

Naust, sjå og brygge tillates ikke innredet med rom for varig opphold unntatt i yrkesmessig sammenheng for fisker med fiskeriregistrert fartøy.

Maksimal tomtestørrelse for naust/sjø er 150 m² med maksimal bredde i strandlinjen 10 meter.

BOLIG, FRITIDSBOLIG

Alle boliger og fritidsboliger skal fundamenteres på grunnmur. Bygg skal plasseres slik i terrenget at fundamenter og grunnmur blir lavest mulig. De skal plasseres i terrenget slik at silhuettvirkning unngås i forhold til naboer og ferdselsveier.

Det kan kreves at nybygg skal tilpasses omkringliggende bebyggelse.

Terrasser/plattinger skal fortrinnsvis plasseres på terrengnivå der dette er mulig.

Tomt for fritidsbolig skal ikke overstige 800 m².

FARGESETTING

Sjøhus/ naust i strandsonen inntil 35 meter fra sjøen skal ha rød eller okergul farge, alene eller i kombinasjon. Det kan benyttes hvitt som kontrastfarge på dør-/vindusomramminger og på vindskier. Brygger kan ha hvit hovedfarge.

Fargesetting av øvrige bygninger innenfor bestemmelsenes virkeområde skal omsøkes i forbindelse med byggesøknad og godkjennes av kommunen. Dette gjelder også omfarging av eksisterende bebyggelse.

BESTEMMELSER FOR UTFORMING AV BYGNINGER I SJØNÆRE OMRÅDER I FRØYA KOMMUNE

Utfyllende bestemmelser til Kommunedelplanens arealdel med kommunedelplaner.

Bestemmelsene er gitt i forhold til planens arealbrukskategorier avsatt etter PBL § 20-4.

VIRKEOMRÅDE

Bestemmelsene gjelder for all bebyggelse i 100 m beltet mot sjø i hele kommunens utstrekning innenfor arealbrukskategoriene: LNF-I, LNF-II, LNF-III og områder for sjøhus/ naust.

Unntak eller tillegg til disse bestemmelsene gjelder der dette er angitt med egen tekst på det aktuelle plankartet.

BESTEMMELSER GITT FOR ULIKE BYGNINGSKATEGORIER

NAUST

Naust er en enetasjes bygning primært innrettet for oppbevaring av båter med tilhørende utstyr. Også som arbeidsplass ved stell og vedlikehold av fiskeheng og presevering av fangst i fritids- og yrkessammenheng.

Naust skal oppføres med saltak, med takvinkel mellom 32 og 37 grader.

Forholdet bredde lengde skal være innenfor området 1:1,3 til 1:1,9

Gavlvegg skal vende mot sjø og ha båtport. Bygningen skal tilpasses terrengmessig mot båtstø eller det skal anlegges lundbru opp til porten.

Som båtport tillates delt skyveport eller delt hengslet port.

Utvendig veggkledning skal være av stående trepanel.

Til tak-tekking kan benyttes: korrugerte metallplater, papp, spon og stein.

Naustbygg kan ha inntil to vinduer, delte med største lysmål 0,5 kvm.

Kvadratiske eller med større høyde enn bredde.

Største tillatte etasjehøyde (svill/ raft) 240 cm. Målt i snitt bygningen rundt.

Det skal tilstrebes knappe takutstikk.

Naust kan tillates ikke innredet med rom for varig opphold.

Tomtestørrelsen for naust skal ikke overstige 300 kvm. Tomtens bredde i strandlinjen skal ikke overstige 15 m.

SJÅ/ SJØBOD

Sjø er en 1 til halvannenetasjes bygning innrettet for oppbevaring av utstyr og båter tilknyttet fiskeri og annen bruk av sjøen. Også som

arbeidsplass ved stell og vedlikehold av fiskeheng og prekevering av fangst i fritids- og yrkessammenheng.

Største tillatte grunnflate er 60 kvm.

Sjå skal oppføres med saltak med takvinkel mellom 32 og 45 grader. Det tillates plasseres over lasteplass/ sjø.

Bygningen skal oppføres med en bygningskropp og bredde lengdeforholdet skal ligge innenfor området 1:1,3 til 1:1,9

Største tillatte etasjehøyde (svill/ raft) 270 cm.

Utvendig veggkledning skal være av stående trepanel.

Til tak-tekking kan benyttes: korrugerte metallplater, papp, spon og stein.

Sjåbygg kan ha inntil to firedelte vinduer på inntil tre veggflater, hvert med største lysmål 1 kvm. Kvadratiske eller med større høyde enn bredde.

Det skal tilstrebes knappe takutstikk.

Sjå tillates ikke oppført med rom for varig opphold. Unntak; når dette er nødvendig for yrkesutøvelse i samband med yrkesmessig, sjørelatert virksomhet.

Tomtestørrelsen for sjå skal ikke overstige 300 kvm. Tomtens bredde i strandlinjen skal ikke overstige 15 m.

BRYGGE

Brygge er bygning til samme formål som sjå, men oppført i enogenhalf eller flere etasjer og/ eller med grunnflate større enn 60 kvm.

Brygge skal oppføres med saltak med takvinkel mellom 32 og 45 grader.

Det tillates takutbygg utformet som takkelhus på langvegg eller i gavl.

Slike utbygg skal plasseres over lasteplass/ sjø.

Bygningen skal oppføres med en bygningskropp og bredde lengdeforholdet skal ligge innenfor området 1:1,3 og 1:1,9.

Utvendig veggkledning skal være av stående trepanel.

Til tak-tekking kan benyttes: korrugerte metallplater, papp, spon og stein.

Det skal tilstrebes knappe takutstikk.

Brygge tillates ikke oppført med rom for varig opphold. Unntak; når dette er nødvendig for yrkesutøvelse i samband med yrkesmessig, sjørelatert virksomhet.

HYTTE/ FRITIDSBOLIG

Alle hyttebygg skal fundamenteres på grunnmur.

Hytte skal ha saltak med takvinkel mellom 32 og 37 grader.

Tomt for hytte skal ikke overstige 800 kvm.

Altan/ veranda skal utføres som platting på grunn-/ marknivå der dette er mulig.

BOLIG

Bolig oppført i 100 m. beltet ved sjø skal ha saltak med takvinkel mellom 32 og 37 grader.

ANDRE BYGNINGER

For alle bygninger oppført inntil 100 m fra sjø, og som ikke faller inn under forannevnte kategorier gjelder:

Bygningen skal ha saltak med takvinkel mellom 32 og 37 grader.

Bygningen skal være fundamentert på grunnmur med unntak for bygg der det klart fremgår at annen fundamentering er av vital betydning for byggets funksjon. Eksempelvis bur (stabbur).

Utvendig kledning skal være av trepanel. Bygninger oppført i strandsonen, inntil 35 m fra sjø skal ha stående trepanel.

Til tak-tekking kan benyttes: korrugerte metallplater, papp, spon og stein.

TERRENGMESSIG TILPASNING

Alle bygninger skal plasseres slik terrengmessig at fundamenter og grunnmurer blir så lave som mulig.

Hytter og andre bygninger skal plasseres lavest mulig i terrenget slik at en unngår sihuettvirkning i forhold til naboer og ferdselsveier.

Ved plassering av like bygg i sammenheng, som naust skal det være en minimumsavstand på en meter mellom bygningskroppene.

FARGESETTING

Bygninger i strandsonen, inntil 35 m fra sjø, skal ha rød eller okergul farge alene eller i kombinasjon.

I tillegg kan hvitt benyttes som kontrastfarge på dør/ vindusomramminger og på vindskier.

Brygger kan ha hvit hovedfarge. Fargesetting av øvrige bygninger innenfor bestemmelsenes virkeområde skal omsøkes i forbindelse med byggesøknad og godkjennes av bygningsrådet. Dette gjelder også for omfarging av eksisterende bebyggelse.

UNNTAK FRA BESTEMMELSENE

Der det etter bygningsrådets skjønn ligger særlige grunner til rette for det, kan bygningsrådet dispensere fra overstående regler i hvert enkelt tilfelle.

Stadfestet 13.04.2000

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Thomas Sandvik
Arkivsaksnr.: 19/320

Arkiv: 202

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

SISTRANDA LIGGEKAI - FINANSIERING

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Frøya kommune omdisponere fra prosjekt 551455 Renseanlegg avløp – Sistranda til prosjekt 551358 Liggekai Sistranda på kr 15 654 603 kr.

Frøya kommune og Trondheim Havn fullfinansierer slik prosjektet og får det realisert i 2019.

Prosjekt 551455 Renseanlegg avløp – Sistranda har en saldo på 24 700 000 kr pr 31.12.18

Vedlegg:

Saksprotokoll 23/18 – Tilskudd til Sistranda liggekai
Presentasjon – Siholmen liggekai – Trondheim Havn
Tilsagn om tilskudd

Saksopplysninger:

I forbindelse med statsbudsjettet for 2018 fikk Frøya kommune tildelt kr 16 237 500 til bygging av liggekai på Sistranda. Dette var et resultat av et arbeid som har pågått gjennom flere år, og flere søknader om tilskudd er sendt til Kystverket.

I 2016 søkte kommunen Kystverket om investeringstilskudd med følgende kostnadskalkyle:

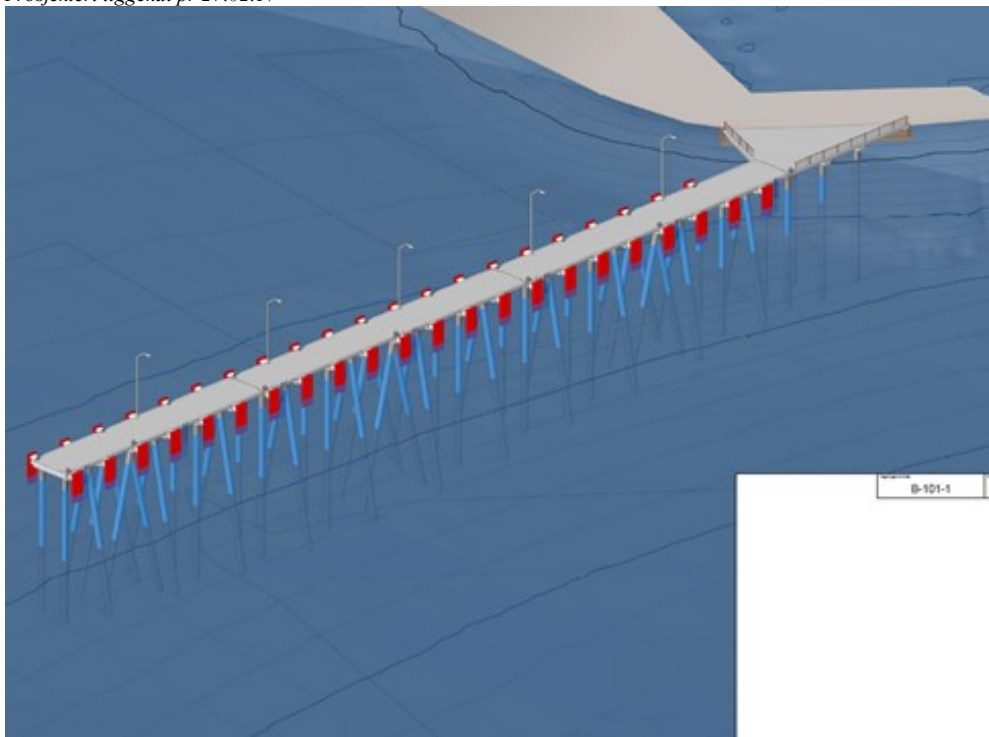
- Kailengde 135 m

Kostnad	Sum
Kostnadskalkyle, totale kostnader	45 479 887
Kostnadskalkyle, tilskuddsgrunnlag	42 854 887
Omsøkt investeringstilskudd, 50%	21 424 444
Finansiering fra Frøya kommune	21 500 000
Finansiering fra Frøya kommune (prosjektering)	1 000 000
Finansiering fra Trondheim Havn	1 552 444

- Kommunen fikk avslag på denne søknaden 12.10.2016
- Den 27.02.2017 søkte kommunen Kystverket på nytt om investeringstilskudd, for det samme prosjektet, men prisjustert på 4%.
- Kailengde 135 m

Kostnad	Sum
Kostnadskalkyle, totale kostnader	47 255 387
Kostnadskalkyle, tilskuddsgrunnlag	44 252 387
Omsøkt investeringstilskudd, 50%	22 262 694
Finansiering fra Frøya kommune	21 500 000
Finansiering fra Trondheim Havn	2 492 694

Prosjektert liggekai pr 27.02.17



- Den 18.01.2018 fikk kommunen tilsagn på søknaden med følgende investeringstilskudd

Kostnad	Sum
Samlet godkjent kostnad / investering	41 790 000
Tilskudd ca. 39% (maks som er mulig er 40%)	16 237 500

- Tilskuddet er basert på netto kostnader pr. 2016
- Prisjusteringen på 4% fra 2016 til 2017 er ikke hensyntatt.

Frøya kommune vedtok i K-sak 23/18 (arkivsak 17/2852) følgende vedtak:

«Vedtak:

Frøya kommune takker ja til tilskuddet over statsbudsjettet kap. 1360 post 60 for 2017 til kai, utdyping og molo på Sistranda Frøya kommune, totalt kr 16 237 500

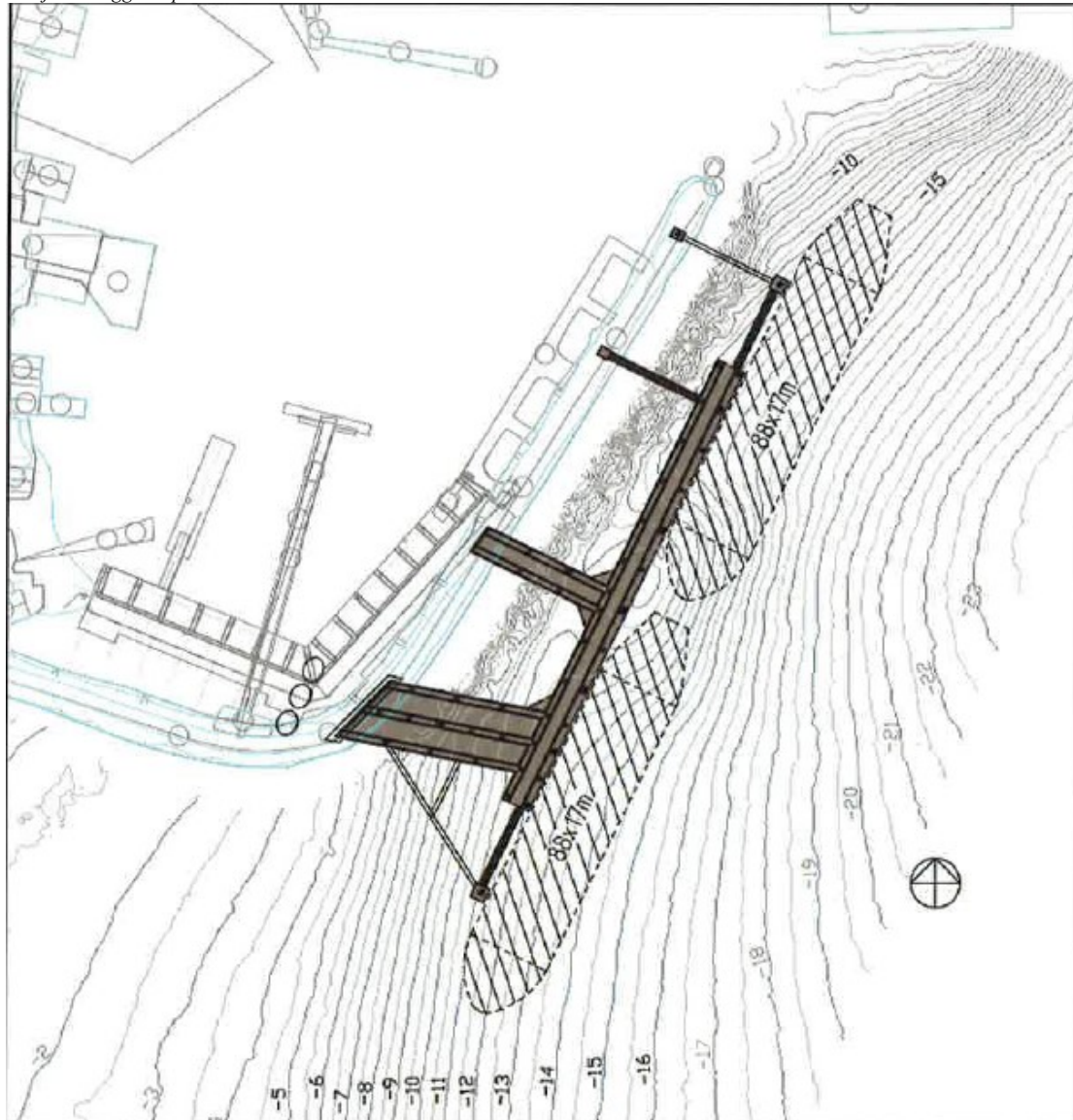
Frøya kommune forhandler med Trondheim Havn IKS om fullfinansiering av prosjektet

Enstemmig»

Som en følge av dette vedtaket og at kommunen fikk mindre tilskudd enn omsøkt, hadde Frøya kommune og Trondheim Havn et brukermøte der alternativene ble diskutert. Dette

resulterte i at prosjektet ble endret til å se på en løsning med plassering av liggekai i tilknytning til moloen. Dette prosjektet ble antatt til å være noe rimeligere enn tidligere.

Prosjektert liggekai pr d.d.



De tekniske arrangementene for kai og fortøyninger ble utformet sammen med to viktige aktører, og anbudsunderlag ble utarbeidet og konkurranse lagt ut på Doffin.

- Laveste anbud inklusive opsjoner, strøm, vann og ISPS (International Ship and Port facilities Security code) ble på kr 44 592 600.
- Høyeste anbud var 8 millioner kr dyrere
- I tillegg kommer allerede påløpte og uforutsette kostnader
- Totalkostnad 52 592 103 kr eks mva

Tilsagn om tilskudd over statsbudsjettet kap. 1360 post 60 for 2017					
til kai, utdyping og molo på Sistranda Frøya kommune, brev av 17.01.2018:					
Kystverkets forutsetninger for tilskudd:					
Tilskuddsgrunnlag			41 790 000		
39% tilskudd			16 237 500		
Egenkapital			25 552 500		
Anbudspris		37 935 900			
10% prisstigning		3 793 590	41 729 490		
Opsjoner:					
Kartlegging av sjøbunn		50 000			
Erosjonssikring		1 383 800			
Flytting av steinblokker på sjøbunn		110 000			
Asfaltarbeider		442 800			
Endring fra 400V til 230V el.anlegg		30 000			Ikke tilskudsberettiget
Forberedelse for katodisk beskyttelse		60 000			Ikke tilskudsberettiget
Spyling/desinfisering/ trykkprøving av rørledning		16 000			Ikke tilskudsberettiget
ISPS-sikring		500 000	2 592 600		Ikke tilskudsberettiget
Elektrisk opplegg, lys, landstrøm 230V		1 598 100			Ikke tilskudsberettiget
Vann		2 466 000			Ikke tilskudsberettiget
Sum		4 064 100			Ikke tilskudsberettiget
10% uforutsett		406 410	4 470 510		Ikke tilskudsberettiget
FK:Påløpte kostnader pr. 31.12. 2015					
			1 092 387		
TH: Påløpte kostnader					
Grunn og miljøundersøkelser NGI i 2	380 092				
Slepebåt, leker etc. TH i 2018	288 274	668 366			
Prosjektarbeid TH	173 000				
Prosjektarbeid Norconsult, 2017	38 068				
Prosjektarbeid Norconsult, 2018	327 682	538 750	1 207 116	51 092 103	
Byggeoppfølging etc.				500 000	
Div. uforutsett				1 000 000	52 592 103
Finansiering:					
Totalkostnad					52 592 103
Bevilgning fra Frøya Kommune				1 000 000	
Bevilgning fra Frøya Kommune				21 500 000	
Mulig medvirkning fra TH				2 500 000	
Tilskudd fra Kystverket				16 237 500	41 237 500
Manglende finansiering, eks. mva.					11 354 603
Sum nto anbud:		44 592 600			
Sum påløpte kostnader		2 299 503	46 892 103		
Byggeoppfølging		500 000			
10% uforutsett, div. uforutsett		5 200 000	5 700 000	52 592 103	

Vurdering:

I forbindelse med behandlingen av sak 23/18 tilskudd til Sistranda liggekai, gikk rådmann i forhandlinger med Trondheim Havn. Som en følge av dette ble prosjektet endret slik at finansieringen som lå til grunn skulle være tilstrekkelig. Etter anbudsprosessen på det nye prosjektet, liggekai langs moloen, viste det seg at prosjektet ikke ble rimeligere likevel. Dette skyldes tidsperspektivet, og priser som øker fra år til år. Prosjektet må være ferdig innen oktober 2019 og rådmann antar, grunnet et kort tidsperspektiv på bygging, gjør at prosjektet blir mer kostbart enn tidligere anslått.

Hvis kommunen og Trondheim Havn ikke går videre med realisering av prosjektet, mister kommunen tilskuddet fra statsbudsjettet på 16 237 500 kr. Dette er tydelig kommunisert fra Kystverket.

Trondheim Havn går inn med 2 500 000 kr i prosjektet. De vil videre ha drifts- og vedlikeholdsansvaret for kaien samt driftsinntekter. Trondheim Havn har gitt klare signaler

om at de ikke ønsker å gå inn med ytterlige midler til prosjektet. Frøya kommune vil være eier av kaien.

Kommunens inntekter i forbindelse med liggekai vil være indirekte. Dette vil være bl.a. at fartøyene som benytter seg av kaien vil bruke lokalt næringsliv til f.eks. drivstoff, strøm, vann og andre forsyninger som mat o.l. Liggekai vil også muliggjøre anløp av større fartøy f.eks. cruiseskip og all den aktivitet dette medfører.

Rådmann anser at en stor liggekai på Sistranda er positivt for Frøya kommune. Selv om kaien ikke direkte generer inntekter vil den skape aktivitet og sikre arbeidsplasser som er bra for Frøya.

Økonomiske konsekvenser:

I tråd med budsjettet som er presentert overfor i saken, har prosjektet en underfinansiering på 11 354 603 kr eks. mva. I denne summen er det lagt inn ca. 10% i uforutsett og div. uforutsett. Teknisk sjef i Trondheim Havn Geir Ove Sumstad som har hatt ansvaret for prosjekteringen av liggekai, sier at prosjektet med dette har et godt og realistisk budsjett.

I forbindelse med prosjektet er det lagt til grunn en bevilgning fra Frøya kommune på 21 500 000 kr. Dette ble lagt inn i investeringsbudsjettet for 2018. Når kommunen legger frem investeringsprosjekter inneholder dette mva som en del av finansieringen. Frøya kommune la derfor til grunn i investeringsbudsjettet et lånebeløp på 17 200 000 kr og mva på kr 4 300 000, totalt kr 21 500 000. Trondheim Havn har lagt til grunn at kommunens bevilgning var eks. mva, og finansieringen av liggekai vil også må ta høyde for dette.

Den totale underfinansieringen for prosjektet slik det foreligger nå vil derfor være 11 354 603 kr pluss 4 300 000 kr. Totalt kr 15 654 603 kr.

Frøya kommune har flere store prosjekter innen VAR som ikke er kommet i gang av ulike årsaker, men har likevel allerede betydelige bevilgninger godkjent. Ett av disse prosjektene er 551445 Renseanlegg avløp – Sistranda. I dette prosjektet er det totalt bevilget 25 000 000 kr hittil, og har en saldo på kr 24 700 000 pr 31.12.18. Rådmann foreslår at kommunestyret omdisponerer midler fra dette prosjektet til liggekai. Det vil fremdeles gjenstå ca. 10 000 000 kr i prosjektet, som vil være mer enn nok til å dekke kapitalbehovet i 2019. Investeringer på VAR i kommunens investeringsbudsjett er ikke inkl. mva.

Rådmann vil bemerke at ved en slik omdisponering, der kommunen tar fra et selvkostområdet vil det avvike fra kommunens handlingsregel for låneopptak for hele summen på 15 654 603 kr.

Konklusjon

Rådmann foreslår å omdisponere fra prosjekt 551455 Renseanlegg avløp – Sistranda til 551358 Liggekai Sistranda kr 15 654 603 kr slik at Frøya kommune og Trondheim Havn fullfinansierer prosjektet og får det realisert i 2019.

Saksprotokoll

Utvalg:	Kommunestyret
Møtedato:	01.03.2018
Sak:	23/18

Arkivsak: 17/2852

SAKS PROTOKOLL - TILSKUDD TIL SISTRANDA LIGGEKAI

Vedtak:

Frøya kommune takker ja til tilskuddet over statsbudsjettet kap. 1360 post 60 for 2017 til kai, utdyping og molo på Sistranda Frøya kommune, totalt kr 16 237 500 kr

Frøya kommune forhandler med Trondheim Havn IKS om fullfinansiering av prosjektet.

Enstemmig.

Behandling:

Trondheim Havn

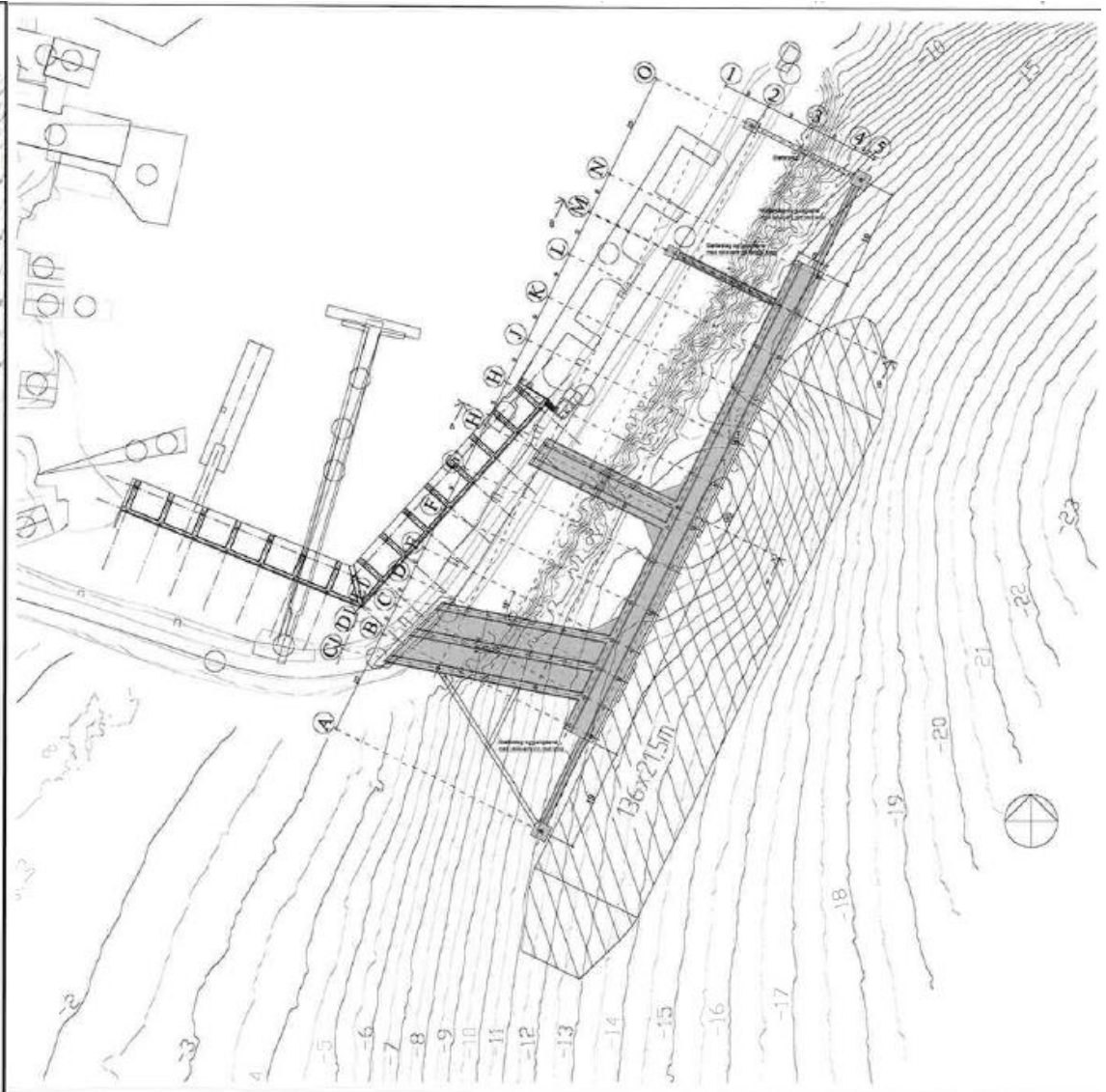
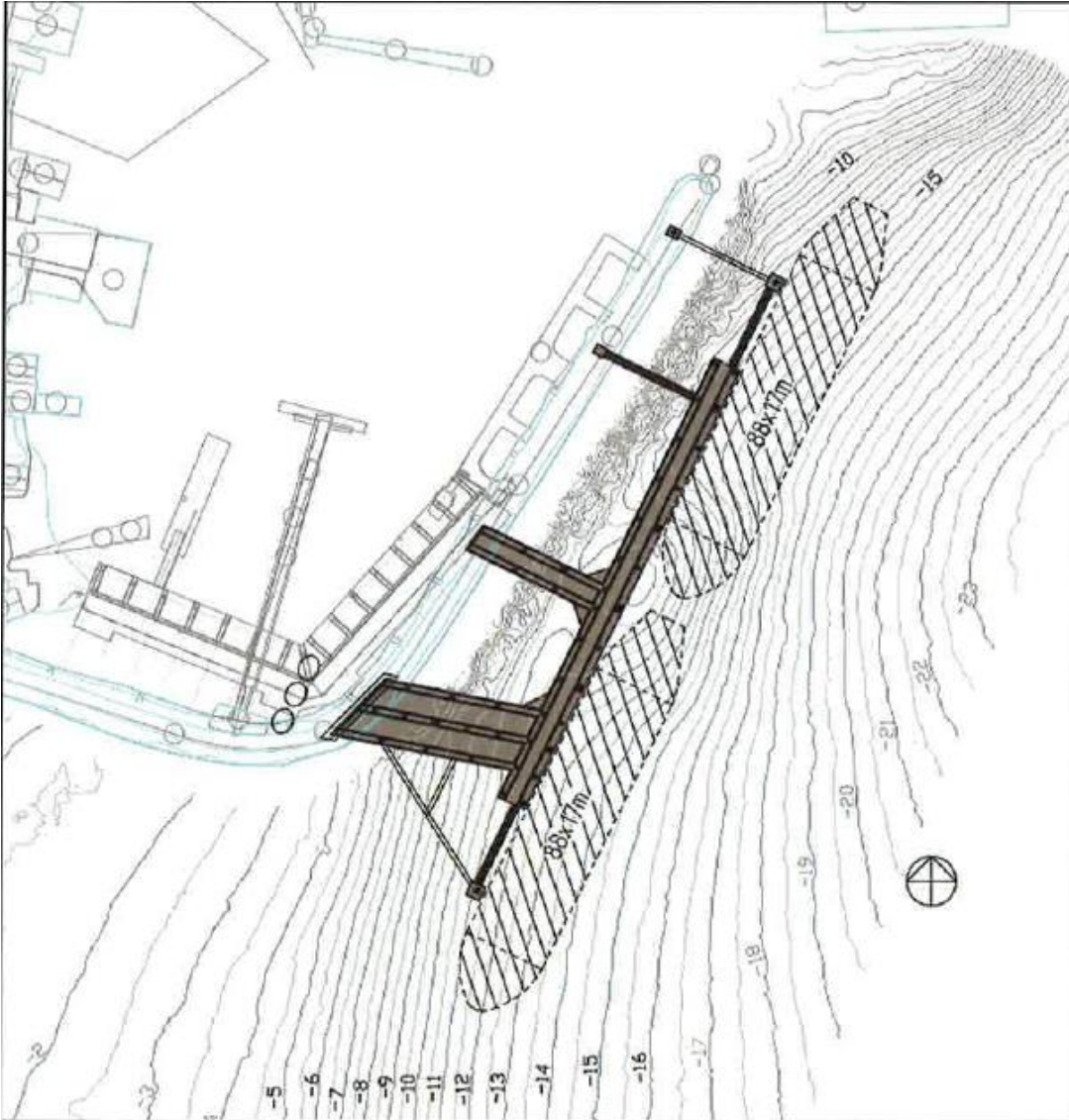
Trondheim, 04.02.2019

Geir-Ove Sumstad

Teknisk sjef

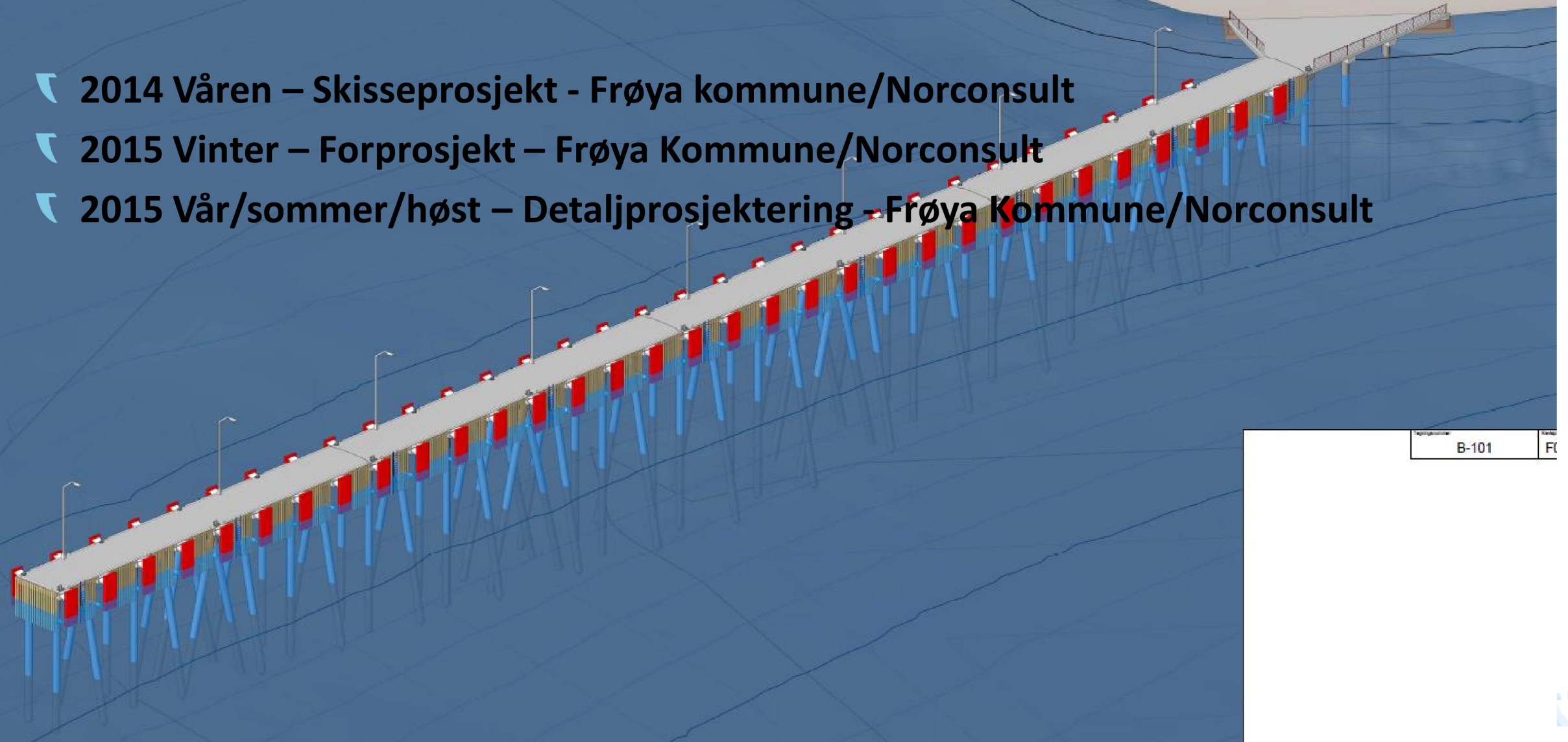


Prosjekt: Frøya – Siholmen - Liggekai



Frøya – Siholmen – Liggekai, 180 m

- 2014 Våren – Skisseprosjekt - Frøya kommune/Norconsult
- 2015 Vinter – Forprosjekt – Frøya Kommune/Norconsult
- 2015 Vår/sommer/høst – Detaljprosjektering - Frøya Kommune/Norconsult



Springvann	Størrelse
B-101	F0



Anbudsrunde

2015 Høst – Tilbudskonkurranse - Frist:20.11.15

- Budsjett: 49.520.000,- eks. mva
- Kailengde: 180 m
- 8 tilbydere, én ikke godkjent
- Prisnivå: 64-74 MNOK
- 3 tilbydere rundt 64 MNOK
- 1 tilbyder rundt 76 MNOK
- Tilbudene inkl. regnings- og opsjonsarbeider på 22-23 MNOK eks. mva.



Nye løsninger

- 01.01.2016: Frøya kommune går inn i TH
- 25.01.2016: Tilbudskonkurransen avslust
- 17.03.2016: Brukermøte TH/FK/Gåsø/Eidsvåg/Marina Solution – Flytekai forkastet.
- 20.03.2016: Nytt kalkulasjonsunderlag utarbeidet av NC og TH
 - Budsjett 43.677.300,- eks. mva.
 - Kailengde 135 m.

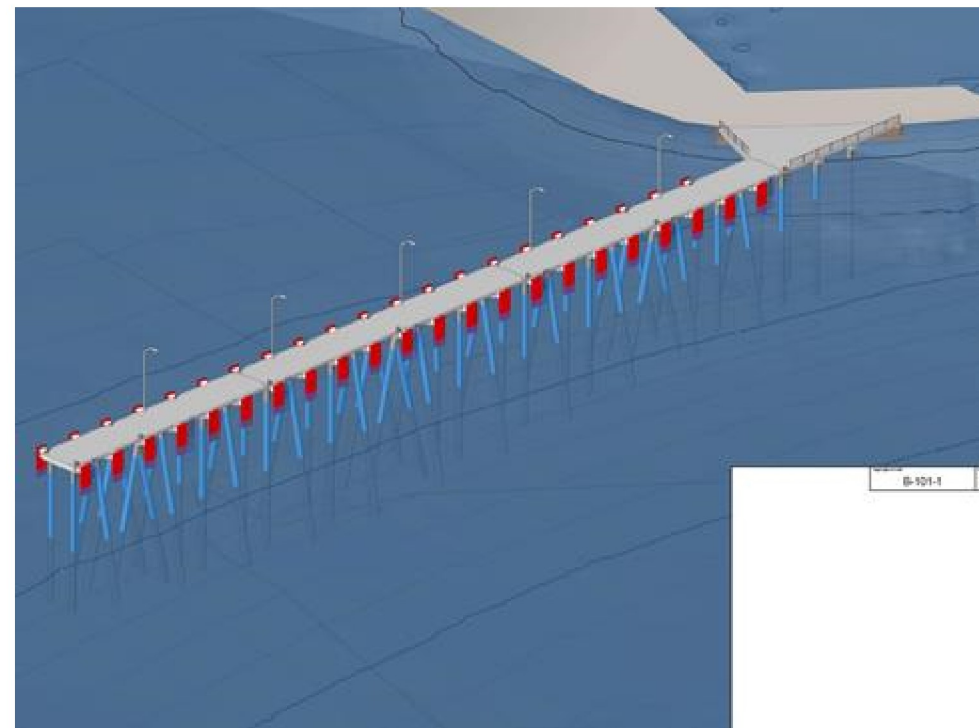


Ny søknad til Kystverket – kortere kai

Kailengde redusert fra 180 m til 135 m

24.03.2016: Frøya kommune søkte Kystverket om investeringstilskudd:

- Kailengde: 135 m
- Kostnads kalkyle, totale kostnader: Kr. 45.479.887,-
- Kostnads kalkyle, tilskuddsgrunnlag: Kr. 42.854.887,-
- Omsøkt investeringstilskudd, 50%: Kr. 21.427.444,-
- Finansiering fra Frøya kommune: Kr. 21.500.000,-
- Finansiering fra Frøya kommune: Kr. 1.000.000,-
- Finansiering TH: Kr. 1.552.444,-
- Resultat, 12.10.2016: Avslag



Ny søknad til Kystverket

27.02.2017: Frøya kommune søkte Kystverket om investeringstilskudd:

- Kailengde: 135 m
- Kostnadskalkyle, totale kostnader: Kr. 47.255.387,-
- Kostnadskalkyle, tilskuddsgrunnlag: Kr. 44.252.387,-
- Omsøkt investeringstilskudd, 50%: Kr. 22.262.694.-
- Finansiering fra Frøya kommune: Kr. 21.500.000,-
- Finansiering TH: Kr. 2.492.694,-

18.01.2018: Resultat:

- Tilsagn om tilskudd
- Samlet godkjent kostnad/investering: Kr. 41.790.000,-
- Tilskudd ca. 39 % (maks 40 %): Kr. 16.237.500,-
- Tilskuddet er basert på nto. kostnader pr. 2016 jfr. finansieringsplan av 21.02.2017.
- Indeksregulering på 4 % fra 2016 til 2017 er ikke hensyntatt.



Valg av løsning

29.05.2018: Brukermøte angående liggekai på Frøya:

- Deltakere:

- Frøya kommune: Thomas Sandvik og Jomar Finseth
- Eidsvaag Rederi: Remy Andre Strømskag og Johnny C. Bremnes
- Trondheim Havn: Terje Meisler og Geir-Ove Sumstad
- Frøy Rederi: Geir Antonsen (ikke tilstede – kopi på referat)

- Konklusjon:

På brukermøtet ble det skissert en alternativ plassering av ventekaia på yttersiden av moloen, noe som ble ansett som en bedre løsning, samt at liggekaia også kunne brukes av andre fartøy, f.eks hurtigruta og cruisebåter

- Oppfølging:

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



Nytt forprosjekt

- Utarbeidet i samråd med FK og brukerne Eidsvaag og Frøy rederier.
- Kaia er utformet på en slik måte at for eksempel Hurtigruta kan anløpe.
- Vannforsyning
- Strømforsyning: 230 V, 50 Hz til:
 - Lys
 - Landstrøm, små effekter.
 - ISPS-porter
- Landstrøm, 440/690 V og 60 Hz; 2x300 kW søkes finansiert via tilskudd fra Enova.



Endrede forutsetninger:

- ✦ Kystverkets tilsagn om et tilskudd på kr. 16.237.500,- er basert på bygging av en redusert kailengde fra 180 m til 135 m., dvs. alt. 2.
- ✦ Etter brukermøtet sammen med FK den 09.05.2018 ble det besluttet å se på en løsning med plassering av liggekaia i tilknytning til moloen.
- ✦ Teknisk arrangement for kai og fortøyninger ble utformet sammen med brukerne.
- ✦ Anbudsunderlag ble utarbeidet og konkurranse lagt ut på Doffin.
- ✦ 2 anbud er levert.
 - Laveste anbud inkl. opsjoner, strøm, vann og ISPS er på kr. 44.592.600,-
 - Høyeste anbud + 8 MNOK
 - I tillegg kommer allerede påløpte kostnader samt uforutsett
 - Totalkostand 52, 6 MNOK.



Avklaringer med Kystverket:

- ▮ Kystverket har akseptert en løsning hvor kaien blir flyttet til moloen.



Kostnad og finansieringsplan del 1

Alt.	SØKNAD Kaisystem	Kostnad (Ikke tilskudds- berettiget)	Kostnad	Tilskudds- grunnlag	Sum tilskudds - grunnlag	Totale kostnader
2	Fast kai 135 m.		31 564 000			31 564 000
	Strøm frem til kai:	1 196 000				
	Vann og avløp:	988 000	2 184 000	29 380 000		
	Uforutsett (maks 15%)			4 407 000		4 734 600
	Planlegging/ prosjektering (maks. 10%)			2 938 000	36 725 000	3 156 400
	Utdyping				4 498 000	4 498 000
	Molo				2 210 000	2 210 000
	Påløpte kostnader, prosjektering etc. pr. 31.12.2015				1 092 387	1 092 387
	Samlet kostnad ekskl. mva				44 525 387	47 255 387
	Finansiering:			Tilskudds- grunnlag	Kostnad / tilskudd	
	Totale kostnader				47 255 387	
	Søknad om 50% tilskudd av tilskuddsgrunnlaget			44 525 387	22 262 694	
	Egenfinansiering				24 992 694	
	Finansiering fra Frøya kommune		2 015	2 016		
	Sum finansiering Frøya kommune		1 000 000	21 500 000	22 500 000	
	Restfinansiering av Trondheim Havn IKS				2 492 694	



Kostnad og finansieringsplan del 2

Tilsagn om tilskudd over statsbudsjettet kap. 1360 post 60 for 2017					
til kai, utdyping og molo på Sistranda Frøya kommune, brev av 17.01.2018:					
Kystverkets forutsetninger for tilskudd:					
Tilskuddsgrunnlag			41 790 000		
39% tilskudd			16 237 500		
Egenkapital			25 552 500		
Anbudspris					
10% prisstigning		37 935 900	41 729 490		
Opsjoner:					
Kartlegging av sjøbunn		50 000			
Erosjonssikring		1 383 800			
Flytting av steinblokker på sjøbunn		110 000			
Asfaltarbeider		442 800			
Endring fra 400V til 230V el.anlegg		30 000			Ikke tilskuddsberettiget
Forberedelse for katodisk beskyttelse		60 000			Ikke tilskuddsberettiget
Spyling/desinfisering/ trykkprøving av rørledning		16 000			Ikke tilskuddsberettiget
ISPS-sikring		500 000	2 592 600		Ikke tilskuddsberettiget
Elektrisk opplegg, lys, landstrøm 230V		1 598 100			Ikke tilskuddsberettiget
Vann		2 466 000			Ikke tilskuddsberettiget
Sum		4 064 100			Ikke tilskuddsberettiget
10% uforutsett		406 410	4 470 510		Ikke tilskuddsberettiget
FK:Påløpte kostnader pr. 31.12. 2015			1 092 387		
TH: Påløpte kostnader					
Grunn og miljøundersøkelser NGI i 2017	380 092				
Slepebåt, lekter etc. TH i 2018	288 274	668 366			
Prosjektarbeid TH	173 000				
Prosjektarbeid Norconsult, 2017	38 068				
Prosjektarbeid Norconsult, 2018	327 682	538 750	1 207 116	51 092 103	
Byggeoppfølging etc.				500 000	
Div. uforutsett				1 000 000	52 592 103
Finansiering:					
Totalkostnad					52 592 103
Bevilgning fra Frøya Kommune				1 000 000	
Bevilgning fra Frøya Kommune				21 500 000	
Mulig medvirkning fra TH				2 500 000	
Tilskudd fra Kystverket				16 237 500	41 237 500
Manglende finansiering, eks. mva.					11 354 603
Sum nto anbud:					
Sum påløpte kostnader		44 592 600	46 892 103		
Byggeoppfølging		500 000			
10% uforutsett, div. uforutsett		5 200 000	5 700 000	52 592 103	



Vilkår for tildeling av statsmidler fra kap. 1360 post 60:

Vilkår 1.3:

- «Anlegget skal eies av kommunen, eller gjennom tingslyst avtale disponeres fritt av kommunen for den bindingstid som er angitt i vilkår 1.5. Ved tilskudd til kaianlegg skal kaien kunne benyttes av alle fiskefartøy etter de havneregler kommunen fastsetter.»

Vilkår 1.5:

- Bindingstiden er følgende:
 - Molo, fast kai og utdypning av havn: 20 år



Avklaringer mellom FK og TH:

- ☒ Hvem skal eie kaia?
- ☒ Finansiering?
- ☒ Hvem skal være byggherre?
 - Organisering/byggherreombud?
- ☒ Drift av kai
 - Anløp
 - ISPS
 - Smittefri kai
 - Vann
 - Strøm
 - Sjøppel
 - Vedlikehold



Trondheim Havn



KYSTVERKET

**Tilsagn om tilskudd over statsbudsjettet
kap. 1360 post 60 for 2017
til liggekai i Sistranda fiskerihavn
Frøya kommune**

Fiskerihavn	: Sistranda
Kommune	: Frøya
Fylke	: Trøndelag
Organisasjonsnummer	: 964 982 597
Bank-/postgirokontonummer	: 4224.06.21511
Tilskuddsgrunnlag	: kr. 39.210.000
Tilsagnsbeløp	: kr. 16.237.500
Planlagt utbetalt	:
2018	: kr. 16.237.500

I samsvar med søknad og innvilget tilskudd over statsbudsjettet for 2017 kap. 1360 post 60 oversendes med dette nytt tilsagnsbrev for revidert prosjekt i Sistranda havn.

Det bes om at bekreftelse på aksept av vilkår for tilsagnet (siste side) signeres og oversendes Kystverket innen 30.august d.å.

Det vises til kommunens søknad datert 27.02.2017 om statlig tilskudd til utdyping, molo og bygging av liggekai for større fiskefartøy i tilknytning til den etablerte fiskerihavna på Sistranda. Etter at signert avtaledokument var mottatt kom der innspill på en revisjon av tiltaket som da omfatter kun liggekai med noe endret plassering. Vi mottok den 30.07.18 revidert plan datert 11.07.18. Tiltaket ble tatt opp til finansiering gjennom St.prp. nr. 1, Samferdselsdepartementet for i år, med et tilskudd på inntil **kr 16.237.500,-**. Dette utgjør **41%** av de tilskuddsberettigede kostnadene. Tilsagnet er knyttet opp mot følgende tiltak:

FAST KAI

1.	Byggeplassledelse/rigg og drift	kr.	6.458.000
2.	Plastring under kai	kr.	864.000
3.	Peler/spunt/celler	kr.	9.905.000
4.	Dekke med dragere	kr.	9.444.000
5	Friksjonsplate/forankring	kr.	214.000
6.	Skjørt	kr.	
7.	Stålarbeider	kr.	684.000
8.	Utrustning	kr.	2.265.000
9.	Vann og el installasjoner kai	kr.	2.660.000
9.	Øvrige entreprisekostnader	kr.	3.152.000
10.	Uforutsett	kr.	3.564.000

SUM GODKJENT KOSTNAD/INVESTERING KR 39.210.000

Finansieringsplan:

Statsbudsjettets kap. 1360 post 60	kr. 16.237.500
Kommunal egenandel	kr. 22.972.500
Sum finansiering	kr. 39.210.000

VILKÅR FOR TILDELING AV STATSMIDLER FRA KAP. 1360 POST 60

Følgende vilkår er fastsatt i henhold til retningslinjer for tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak, Retningslinjer for tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak, Statsbudsjettets kap. 1360 Kystverket post 60 - Tilskudd til kommunene:

1.0 Vilkår

- 1.1 Utbyggingen skal utføres i samsvar med søknaden inkl. vedlegg. Tiltaket skal utføres med kommunen som byggherre og under forsvarlig stedlig byggekontroll. Kommunen skal innen 1. mai d.å. oversende signert bekreftelse på aksept av vilkår for tilsagn (siste side) til Kystverket sammen med kommunens budsjettvedtak der finansiering av kommunal egenandel for prosjektet framgår. Sammen med aksept skal kommunen oversende en fremdriftsplan for prosjektet som inneholder kvartalsvis rapportering og tidspunkt(er) for utbetalinger. Prosjekteier skal i ettertid rapportere til Kystverket i henhold til denne planen. Dersom Kystverket ikke har mottatt underskrevet tilsagnsbrev innen 01.05 d.å. trekkes tilsagnet i sin helhet tilbake uten nærmere varsel.
- 1.2 Tilsagnet er gyldig til 30.11.2018. Det kan søkes om inntil ett års forlengelse av tilsagnets gyldighet. Søknad om forlengelse må sendes Kystverkets sentrale postmottak innen 1.9 samme år som tilsagnets gyldighet utløper. Tilsagn som ikke er sluttrapportert innen tilsagnsåret bortfaller og kan ikke påregnes utbetalt.
- 1.3 Anlegget skal eies av kommunen, eller gjennom tinglyst avtale disponeres fritt av kommunen for den bindingstid som er angitt i vilkår 1.5. Ved tilskudd til kaianlegg skal kaien kunne benyttes av alle fiskefartøy etter de havneregler kommunen fastsetter.
- 1.4 Reguleringsplan skal sikre bruk av arealene i samsvar med anvendelse av målrettet virkemidler. Arealformålene skal ha hensiktsmessige bestemmelser knyttet til fiskerivirksomhet.
Godkjent reguleringsplan sendes Kystverket så snart den foreligger og senest samtidig med første anmodning om utbetaling.

- 1.5 Tiltaket skal reserveres til formålet i avtalt bindingstid. Tiltaket kan ikke selges eller overdras andre i bindingstiden uten tillatelse fra og på de vilkår som fastsettes av Kystverket. Bindingstiden er følgende:

- Molo, fast kai og utdyping av havn: 20 år
- Flytebrygge: 15 år

Hvis anlegget fjernes eller ikke er tilgjengelig til avtalt formål i bindingstiden, plikter kommunen å betale tilbake resttilskudd, lineært avskrevet over avtalt bindingstid for tilskuddet. Bindingstiden beregnes avrundet til nærmeste hele år regnet fra dato for kommunens utbetalingskrav til Kystverket.

- 1.6 Det **skal** føres spesifisert regnskap for arbeidene. Regnskapet **skal** settes opp slik at det kan sammenliknes både med kostnadsoverslaget som ligger til grunn for statstilskuddet og de enkelte postene som er tilskuddsberettiget i henhold til retningslinjene. Regnskap satt opp ihht. tabell 1 på side 5 skal oversendes Kystverket for godkjenning ved utbetalingsanmodninger. Utbetaling gjennomføres ikke før regnskapet er i henhold til tabell 1.

Når tiltaket er ferdig etablert skal regnskapet i sin helhet revisorbekreftes. Uten slik bekreftelse er utbetaling av tilskudd avgrenset til 75 % av tilskuddsbeløpet. Dersom prosjektet ikke er fullført ihht. søknad, til oppgitt kostnad, eller inneholder poster som ikke er tilskuddsberettiget, vil Kystverket redusere tilskuddet. Revisor skal ha tilgang på alle relevante dokumenter, deriblant tilsagnsbrev, eventuelle utbetalingsanmodninger, timelister og bilag. Revisorbekreftelsen skal inneholde følgende avtalte kontrollhandlinger

- 1.7 Tilsagnet vil kunne bortfalle helt eller delvis dersom støttemottaker uten skriftlig forhåndssamtykke fra Kystverket, endrer planene som ligger til grunn for tilsagnet. Dersom prosjektet finansieres rimeligere enn forutsatt, vil Kystverket redusere sin finansieringsandel forholdsmessig.
- 1.8 Kystverket har til enhver tid adgang til å iverksette kontroll for å påse at vilkårene for statstilskuddet overholdes. Dette følger av bevilgningsreglementet i Staten § 10 andre ledd. Riksrevisjonen kan av eget tiltak iverksette kontroll med at tilskuddsmidler brukes etter forutsetningene. Dette følger av Riksrevisjonsloven § 12.
- 1.9 Ved salg eller overdragelse av anlegget eller tilhørende arealer tilknyttet anlegget uten at Kystverket har gitt tillatelse, kan Kystverket kreve tilbakebetaling av tilskuddet helt eller delvis. (jf. vilkår 1.3 og 1.5)
- 1.10 **Omtale av prosjektet:** ved omtale av prosjektet i media, eller på støttemottakers hjemmeside eller lignende skal det opplyses at Kystverket har støttet prosjektet. Logo kan enten lastes ned på www.kystverket.no (prosjektet er realisert/finansiert med støtte fra

Kystverket) eller oversendes av saksbehandler. Logoen skal benyttes i skriftlig omtale av prosjektet.

2.0 Dokumentasjon for utbetaling

For å få utbetalt tilskuddet må støttemottaker skriftlig kontakte Kystverkets regionkontor og sende inn følgende dokumentasjon:

- Skriftlig rapport som beskriver hvordan prosjektet er gjennomført.
- Søknad om delutbetaling må inneholde dokumentasjon av påløpte tilskuddsberettigede kostnader. Delutbetaling foretas ikke før vedtak om fullfinansiering er skriftlig dokumentert. Slik dokumentasjon skal følge som vedlegg ved retur av undertegnet bekreftelse på aksept av vilkår for tilsagn. Rapportering av påløpte kostnader skal fylles ut ihht. tabell 1 på side 6.
- Reguleringsplan for området som samsvarer med formålet med bruk av anlegget (før første utbetaling).
- Oppmåling ved Sjøkartverket for endret innsegling eller bunntopografi.
- Bekreftelse på at kommunen formelt står som anleggseier / rettighetshaver.
- Revisorbekreftet regnskap (ved sluttutbetaling) og kostnadsoppsett som kan sammenlignes med planene som ligger til grunn for tilsagnet. Regnskapet i sin helhet skal oppbevares av støttemottaker og skal kun oversendes Kystverkets regionkontor på forespørsel.
- Eventuelle tillatelser etter Plan- og bygningsloven og Havne- og farvannsloven skal legges ved utbetalingsanmodning.
- Ferdigattest for tiltaket skal vedlegges.

3.0 Utbetaling og sluttkontroll

- Tildelt tilskudd over 500.000,- kan utbetales i to utbetalinger med en delutbetaling og en sluttutbetaling. Delutbetalingen skal stå i forhold til prosjektets fremdrift innenfor 75 % av tilskuddsrammen.
- Når arbeidet er fullført, vilkårene er oppfylt og anlegget er besiktiget av Kystverkets regionkontor vil sluttutbetaling kunne finne sted.

Økonomirapportering

Tabell som **skal** benyttes ved utbetalingsanmodninger. Budsjettall ekskl. mva:

Tabell 1:

Post	Budsjett	Regnskap	Merknad
Prosjektering/Byggeledelse			
Plastring under kai			
Peler/spunt/celler			
Dekke med dragere			
Friksjonsplate/forankring			
Skjørt			
Pullere/fenderverk			
Lovpålagt redningsutstyr/belysning			
Øvrige entreprisekostnader			
Uforutsett			
Sum			

Fremdriftsplan/milepælsplan (forslag):

Beskrivelse:	Kommentarer:	Dato:		
Oppstart				
Fundament				
Oversende tilsagnsbrev og regplan				
Delutbetaling				
Sluttutbetaling				
Dekke/fendring				
Sluttrapport				



KYSTVERKET

BEKREFTELSE PÅ AKSEPT AV VILKÅR FOR TILSAGN

Prosjekt: Liggekai, utdyping og molo Sistranda
Prosjekteier: Frøya kommune
Organisasjonsnummer: 964 982 597
Beløp: 16.237.500
Saksnr: 2015/930

Jeg bekrefter på vegne av Frøya kommune at det er aktuelt å gjennomføre prosjektet, og at tilskuddet mottas på de vilkår som er satt.

Sted, dato og Signatur

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/416

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

ORDFØRERS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/417

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

RÅDMANNNS ORIENTERING