

FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET		Saksliste
Møtested: Kommunestyresalen, Frøya herredshus	Møtedato: 23.04.2013	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.

09.00 Idrettsrådet informerer

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
58/13	13/441 GODKJENNING AV PROTOKOLLER FRA MØTENE 04.04.13 OG 09.04.13
59/13	13/365 FRØYA KOMMUNE - LOKALSAMFUNN MED MOT-AVTALE
60/13	13/453 SØKNAD OM STØTTE TIL FRØYADAGAN 2013
61/13	13/436 SØKNAD OM STØTTE TIL UTBYGGING AV KAI I SÆTERVÅGEN
62/13	12/1328 GJENBRUKSTORG - FRØYA -GODKJENNING AV KJØPEKONTRAKTER
63/13	12/1301 TRANSPORTPLAN FOR SØR-TRØNDELAG 2014-2023, DEL 2 PRIORITERINGER - HØRING
64/13	13/351 AVTALE OM LEIE OG GJENKJØP AV SKOLELOKALER - NORDSKAG OPPVEKSTSENTER
65/13	13/442 ORDFØRERENS ORIENTERING
66/13	12/1672 Unntatt offentlig ofl §13 KLAGE PÅ VEDTAK OM OPPREISNING

Sistranda, 17.04.13

Berit Flåmo
Ordfører

Harriet Strand
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende steder:

Frøya herredshus og 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 Høyre har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom teknisk.

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

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	13/441	58/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Frida Hanø Kvingedal		

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
58/13	Formannskapet	23.04.2013

GODKJENNING AV PROTOKOLLER FRA MØTENE 04.04.13 OG 09.04.13

Forslag til vedtak:

Protokollene fra møtene 04.04. og 09.04.13 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoller fra møtene 04.04. og 09.04.13.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	13/365	59/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ranveig Riiber	C01	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
59/13	Formannskapet	23.04.2013
/	Kommunestyret	

FRØYA KOMMUNE - LOKALSAMFUNN MED MOT-AVTALE

Innstilling:

Med utgangspunkt i dagens avtale gis de tre informatørene og koordinator en tidsressurs på til sammen 37%. Dette inkluderer kursing av trenere. (jf tabell 3).

Alle kostnader knyttet til MOT-arbeidet slik det går fram av tabell 3 føres over rådmannens budsjett. Totalkostnaden dekkes ved bruk av disposisjonsfond og innarbeides i i budsjett for langtidsperioden.

Vedlegg:

Avtale med MOT
Mål og tiltaksplan 2012/2013

Saksopplysninger:

1. Innledning

Frøya kommune vedtok i sak 89/09 å inngå ny avtale med MOT. Med bakgrunn i dette vedtaket ble avtalen om å bli et *lokalsamfunn med MOT-kommune* undertegnet i februar 2010. I årene fra inngåelse av avtalen og til dags dato har vi gjort oss noen erfaringer som har ført til et behov for å fremme en sak til politisk behandling.

2. Historikk

Frøya kommune inngikk allerede i 2005 en avtale med MOT: *Frøya – samarbeidskommune med MOT*. Den gang var det en forutsetning at kommunens største ungdomsskole var interessert i å jobbe etter MOT sitt program, og at kommunen skulle utdanne informatører som skulle gjennomføre programmet på skolen. Det var også et krav at kommunen skulle ha en koordinator som bindeledd mellom kommune - skole – MOT sentralt. I perioden 2005-2009 fulgte derfor Sistranda skole MOT sitt program for ungdomstrinnet ved at to informatører ble skolert til å drive programmet. Rektor ved skolen ble av rådmann utpekt til å være MOT-koordinator.

På den tiden ble det anbefalt at hver MOT-informatør (hos oss to av skolens lærere), burde få 7% redusert undervisningsplikt som et minimum for å ivareta jobben som informatør. Denne anbefalingen valgte skolen å følge, og løste dette innenfor egen ramme. Det ble ikke inngått noen avtale om egen ressurs til MOT-koordinator.

3. Lokalsamfunn med MOT-kommune åpner for nye muligheter

Å inngå ny avtale med MOT krever at vi jobber aktivt ikke bare i ungdomskolen som tidligere, men at MOT sin målsetting og verdier gjennomsyrrer alt vårt arbeid på ungdom sin arena.

I perioden 2010 – dd. har vi derfor inngått to samarbeidsavtaler med idrettsmiljøet på Frøya. Frøya IL (håndballgruppa) i 2011, og Frøya Fotballklubb i 2012. Begge avtalene har til hensikt å jobbe for at voksne i møte med ungdom på fritida står for de samme verdier og holdninger som kjennetegner MOT-arbeidet på ungdomsskolene våre.

Vi har ambisjoner om flere slike samarbeidsavtaler, men vi ønsker at MOT skal bli så godt etablert i disse to klubbene at andre klubber sjøl tar initiativ til å inngå avtale med oss. Vi følger derfor MOT-arbeidet i disse to klubbene framover eks gjennom skolering av trenere og møter med kontaktpersoner for å sikre at MOT-arbeidet er godt synlig i klubbarbeidet.

I tillegg til å jobbe mot ungdom på idrettsarenaen er det av stor betydning at MOT er synlig også i den uorganiserte fritida. Her har MOT bare sporadisk vært til stede, men de mest sentrale personene i MOT-arbeidet (se tabell 2) har et sterkt ønske om at MOT skal prege ulike arrangement eller sjøl stå for ungdomsarrangement i langt større grad enn hva som skjer i dag.

Frøya kommune er nå inne i sitt tredje år etter inngåelse av ny avtale. Vi har ambisjoner om at MOT skal bli langt mer synlig i lokalsamfunnet enn hva det er pr dato, men vi er også glade for de tiltak som allerede er på plass i vår kommune og som tabell 1 nedenfor gir en oversikt over.

Tabell 1

Hva	Merknader	Ansvar
MOT's program på ungdomstrinnet	15 besøk hvert skoleår	Informatørene
Ungdom med MOT- (UMM) skolering/oppfølging gjennom året	Utvelgelse etter søknad, 9.årstrinn 2 dagers skolering med overnatting, 1/år. Samarbeid med Hitra kommune	Informatørene
UMM - besøker alle 7. trinn våren før disse begynner på ungdomssk.	Skjer våren før 7. årstrinn begynner på ungdomstrinnet	Informatørene
Idrettscup.	Hvert annet år på Hitra og Frøya. Samarbeid med Hitra kommune	Lærere på ungdomstrinnet Informatører
Møter i MOT-teamet	4-6 møter pr skoleår	Koordinator
Styremøter	4- 6 møter pr skoleår	MOT-leder/ordfører
Årsmøte	Vårhalvåret	MOT-leder/ordfører
Skolering av trenere	2-3 kurs pr år etter behov	En av informatørene
Samarbeid med Hitra kommune	Planlegging av felles aktiviteter	MOT-ledelse/informatørene
Idrettscup.	Delta med utstilling	Informatører og koordinator
Salg av MOT-effekter		Informatører Biblioteket

Mål og tiltaksplanen for skoleåret 2012/2013 ligger som vedlegg til saken. Den viser i tillegg til det som nevnes over at vi har noen områder som vi ennå ikke kan benevne som faste eller varige tiltak hos oss. Eksempel på slike tiltak er sommerskole eller MOT-camp for ungdom og Begeistringsuka. Begge deler ble gjennomført i fjor.

I styremøte 21.01.2013 ba ordfører MOT gi en særskilt orientering om Begeistringsuka til kommunestyret samtidig med den politiske behandlingen av denne saken. Ordfører begrunnet dette med et ønske hun hadde om å utfordre kommunestyret til å ta ansvar for å løfte fram Begeistringsuka. I fjor ble den markert på Mausund skole og Sistranda skole. Begeistringsuka kan gjøres til en årlig hendelse hos oss, og kanskje kan den etter hvert prege flere og flere arbeidsplasser på Frøya. Et viktig bidrag til å vise at vi er et lokal- samfunn med MOT.

4. Organisering av MOT-arbeidet i Frøya kommune etter inngåelse av ny avtale

Avtalen gir oss både rettigheter og forpliktelser. Dette kan i sin helhet leses i avtalen som ligger som vedlegg til saken. Nedenfor redegjøres kort for hvordan MOT-arbeidet skal organiseres i kommuner med slike avtaler:

Tabell 2

Hva	Ansvarsområde	Hvem
Lokal MOT-leder	Avtalemessig bindeledd mellom kommunen og MOT.	Kommunalsjef barn og unge *
MOT-koordinator	Administrerer og koordinerer all aktivitet i Lokalsamfunn med MOT-kommune.	En av kommunenes informatører*
Informatører	Ansvarlig for MOT-arbeidet på ungdomsskolene.	Tre lærere - Sistranda skole og Mausund skole
Ungdom med MOT	Skoleres og jobber for å trygge overgangen mellom	Utalgte ungdommer, 9. årstrinn

(UMM)	barne- og ungdomstrinn.	
<u>MOT-team</u>	Et lokalt MOT-team som er idéskaper og en praktisk tilrettelegger i forbindelse av MOT-arrangement. Gir innspill til målarbeidet og deltar i arbeidet med å nå våre mål.	MOT-koordinator Informatører Rektor på Sistranda skole og Mausund skole Representanter fra frivilligheten og idrettsmiljøet Representant fra foreldre (gjennom FAU) Ungdom med MOT (9.årstrinn)
Lokalt MOT-styre	Hovedansvarlig for MOT-arbeidet <i>Lokalsamfunn med MOT-kommune</i> En representant fra Frøya vg. skole er gitt observatørstatus i styret.	Ordfører (styreleder) MOT-leder MOT-koordinator Informatør 1 repr for UMM

* Utgjør den lokale MOT-ledelsen

5. Kostnader knyttet til MOT

Bortsett fra kostnader knyttet til selve avtalen med MOT har det helt fra 2005 vært gjort lite med tanke på å sikre at vi har de nødvendige ressurser slik at vi kan innfri kravene i avtalen og/eller utnytte de muligheter for positivt ungdomsarbeid som ligger i avtalen. MOT sentralt er en stor inspirator og viktig støtte for oss. Skal vi dra nytte av dette og klare å skape et tryggere og varmere oppvekstmiljø, må vi innse at dette har en kostnad ut over selve avtalen. Fram til i dag har mange jobbet langt mer enn hva vi kan forvente, og vi merker nok en viss trøtthet hos enkelte medarbeidere. Dette må vi for all del unngå, da MOT-arbeidet er avhengig av personer som gløder for MOT.

Siden inngåelse av første avtale og til dd har MOT-aktivitetene økt betydelig. Ressursene er uendret eller er redusert. Et eksempl på slik reduksjon er at informatører på Sistranda skole nå kun har 5% stilling hver, mot 7% i 2005. Etter inngåelse av ny avtale er informatørenes arbeid betydelig utvidet. I tillegg til å drive MOT-programmet på ungdomstunnet, har de nå ansvar for skolering av UMM, de sitter i det lokale MOT-teamet, de deltar i styret og har ansvar for skolering av trenere. I tillegg blir de benyttet på ulike arrangement, noe som vi ønsker skal bli varig eller utvides.

Flere av oppgavene til informatørene er ikke lenger knyttet til en bestemt skole, men også til arbeid på andre arenaer slik tabell 1 og 2 viser. Det vil derfor være mest gunstig om informatørerne lønnes over rådmannens budsjett, gjeldende fra skoleåret 2013/14.

MOT-informatører med 2 parallelle klasser (slik det er på Sistranda skole) anbefales å ha min.12% stilling til MOT-arbeidet. I dette inkluderes deltakelse i styret, MOT-teamet og ulike arrangementet slik tabellene foran viser.

MOT-koordinatorer bør få denne funksjonen innarbeidet i sin stillingsbeskrivelse. I dag er det ikke slik, noe som medfører at man ikke får tilstrekkelig oppmerksomhet rundt dette arbeidet. Dersom det ikke er innarbeidet i vedkommendes stillingsbeskrivelse, er det rådmannens erfaring at andre oppgaver prioriteres foran MOT-arbeidet. I det lange løp er dette uheldig. Tabellen under gir en nøktern oversikt over nødvendige ressurser for å nå målet med vårt MOT-arbeid.

Tabell 3

Hva	Merknader	Kostnad
Avtalen med MOT	Innbefatter: Skolering av informatører og den lokale MOT-ledelsen Videreutvikling av programmet Bruk av MOT sitt materiell, logo besøk, Veiledning og oppfølging Desemberundersøkelsen	Kr 65.204 (2012)

2 informatører på Sistranda skole å 12% stilling 1 informatør Mausund, 2% stilling		59.125 59.125 9.264
Skolering og oppfølging av idrettstrenere. 1% stilling	To- tre kurs pr år Lønn til lærer.	4.500
Mot-koordinator 10% stilling.	MOT-koordinator innehar en nøkkelrolle i det daglige MOT-arbeidet. Praktisk tilrettelegger. Deltar på møter i MOT-team og er en del av det lokale MOT-styret. Sekretærarbeid og være godt orientert om alt som skjer lokalt og sentralt.	Kr 57.966
Ungdom med MOT- (UMM) skolering og oppfølging gjennom året.	En kursdag/år. Fra skoleslutt dag en til skoleslutt dag to. Hvert annet år på Hitra og Frøya. Kostnader: Transport når kursingen er på Hitra Lønn til tre informatører Mat	Kr 500,- Kr 3000,- Kr 800,-
UMM - besøker alle 7. trinn våren før disse begynner på ungdomstrinnet.	Ingen særskilt kostnad.	
Idrettscup.	Transport hvert annet år når cup arrangeres på Hitra.	Kr 3000
Møter i MOT-teamet.	Inngår i den enkeltes daglige arbeid.	
Styremøter.		
Årsmøte.		
Samarbeid med Hitra kommune.	Ingen særskilt kostnad.	
Frøyafestivalen/frøyadagene etc.	Mulighet for avspasering.	
Salg av moteffekter.	Inngår som en del av jobben til informatører og bibliotek-ansatte.	
Totale kostnader		Kr 262.484

Kommentar:

På landsbasis begynner vi å se resultatene av målretta arbeid etter **MOT** sitt program. Ved å sammenligne resultatene fra elevundersøkelsen på skoler med **MOT** og skoler uten **MOT** finner man følgende:

Elevundersøkelsen 2012:

- På landsbasis er det 57 % flere som opplever å bli mobbet en gang i uken eller mer i 10.klasse sammenlignet med **MOT**-skolene.
- På landsbasis var det i 2012 over dobbelt så mange som oppga at de ikke trives i det hele tatt i 10.klasse sammenlignet med **MOT**-skolene.
- På landsbasis opplever 71% flere elever at læreren sjelden eller aldri er hyggelige mot dem sammenlignet med lærere på **MOT**-skoler.

PROBA samfunnsanalyse 2008 – 2011 (MOT-skoler versus kontrollskoler):

- På kontrollskolene er det tre ganger flere 10.klassinger som ikke har en eneste venn sammenlignet med **MOT**-skolene.

Flere kommuner som har jobbet lenger med MOT enn vi har gjort, mener dessuten at MOT-arbeidet er et viktig bidrag i det kriminalitetsforebyggende arbeidet, og at dette gir seg positive utslag på statistikken over kriminalitet.

Vurdering

Rådmannen vurderer at dagens situasjon med MOT-arbeid basert mye på velvillighet fra alle parter, ikke kan fortsette. Skal vi oppnå synlig effekt av arbeidet vårt, må det legges til rette for at de mest sentrale personer som informatører og koordinator får definert en akseptabel tidsressurs til arbeidet, og at dette uttrykkes i deres stillingsbeskrivelser. Dette medfører økte årlige lønnskostnader for Frøya kommune på om lag kr 123.000,-. Videre vurderer rådmann det slik at de reelle kostnader til MOT-arbeidet synliggjøres gjennom eget budsjett som samsvarer med de målsettinger vi har for arbeidet vårt.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	13/453	60/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Knut Arne Strømøy	223	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
60/13	Formannskapet	23.04.2013

SØKNAD OM STØTTE TIL FRØYADAGAN 2013

Forslag til vedtak:

Frøya kommune anser Frøyadagan som en viktig merkevare og et viktig arrangement for kommunen og bevilger et tilskudd på kr. 15 000. Beløpet dekkes over Reserverte tilleggsbevillinger kto. 14901 1100 120.

Vedlegg:

Søknad fra Frøyadagan.

Saksopplysninger:

Frøyadagan har vært arrangert årlig siden 2005, da i regi av "Frøya inn i framtida". "Frøya inn i framtida" hadde også ansvaret for økonomien for Frøyadagan. Inntektene kom fra billettsalg, standutleie m.v. og regnskapet gikk i balanse også takket være støtte fra næringslivet.

2012 var første året Frøyadagan sto på "egne ben" rent økonomisk også der med god støtte fra lokalt næringsliv, tross dette gikk "Frøyadagan 2012" på et underskudd som i hovedsak skrev seg fra publikumssvikt under konserten med Hans Bollandssås. Komiteen har jobbet hardt for å dekke dette underskuddet og det er nå greid. Arrangementet stiller nå uten oppspart kapital og søker også i år lokalt næringsliv om støtte. For å unngå å komme i samme uføret igjen satser komiteen på en litt "slankere" profil i år.

Arrangementet blir allikevel en utfordring økonomisk og det søkes om en kommunal støtte på kr. 15 000 som i hovedsak er tenkt brukt til dekning av utgifter til leie av hall samt lydutstyr med teknikker. Dette for å gjennomføre "Barnas dag" i hallen på søndag, samt ulike mindre arrangementer på torget.

Vurdering:

Frøyadagan har etterhvert etabler seg som en merkevare på Frøya. I tillegg til en engasjert komité er det mange frivillige som stiller opp for å gi både fastboende og tilreisende positive opplevelser og fungere som et viktig sosialt samlingspunkt i uformelle omgivelser.

Rådmannen mener at Frøyadagan er et viktig arrangement for kommunen og stiller seg positiv til å finne midler som kan hjelpe tiltaket med å komme i balanse sånn at Frøyadagan også kan fortsette som en merkevare for lokalsamfunnet. Dette er spesielt viktig med tanke på at arrangementet får nye muligheter i 2014 med etableringen av nytt kulturhus.

Rådmannen foreslår at det ytes et tilskudd på kr. 15 000 og fåreslår at tilskuddet dekkes over "reserverte tilleggsbevillinger".

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	13/436	61/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Andreas Kvingedal	223	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
61/13	Formannskapet	23.04.2013

SØKNAD OM STØTTE TIL UTBYGGING AV KAI I SÆTERVÅGEN

Forslag til vedtak:

1. Seashell A/S, 7273 Norddyrøy gis 50% støtte inntil kr. 875.000,- til utvidelse av sitt kaianlegg i samsvar med søknad m/tegninger, datert 04.04.2013. Tilskuddsbeløpet gis fra det kommunale næringsfondet.
2. Vilkårene for tildeling må aksepteres innen 3 måneder fra tilsagnsdato. Hvis tilbudet ikke er akseptert innen fristen, faller tilbudet bort.
3. Dette vedtaket kan påklages innen tre uker etter at skriftlig melding om vedtak er mottatt. Riktig klageinstans er Frøya kommune, 7260 Sistranda.

Vedlegg:

Søknad fra Seashell A/S, 7273 Norddyrøy, datert 04.04.2013
 Kartutsnitt som viser kaiutbyggingen.
 Anbud fra Trondheim Sjøservice A/S
 Mail fra Dag Voll i Sweco, datert 18.03.2013

Saksopplysninger:

Seashell A/S søker om støtte til utbygging av kai ved sitt anlegg i Sætervågen. Søknaden har sammenheng med den utbygging som kommunen foretar i Sætervågen som omfatter både utdyping og bygging av ny fiskerikai, samt flyteanlegg for fiskebåter. Rammen for denne utbyggingen er på kr. 18,7 mill inkl. mva.

Vurdering:

Kaia som nå omsøkes ligger mellom kaia som kommunen bygger ut og frem til eksisterende kai til Seashell. Kaia har en lengde på ca. 20 meter og vil da binde sammen den nye fiskerikaia med eksisterende kai til Seashell. Det er innhentet tilbud på kaia fra firmaet som er underentreprenør til Hitra Anleggsservice, som er kommunens kontraktspartner. Prisen er angitt til kr. 1.754.430,- ekskl. mva. Ut fra prosjektleders uttalelse så er dette en normal pris, da man sammenligner denne med prisen i anbudet for den kommunale kaia. I og med at dette er et prosjekt hvor Seashell er byggherre, så kommer dette ikke under bestemmelsen om offentlige innkjøp.

Seashell søker om tilskudd på 50% av kostnaden, dvs. kr. 875.000,-. Firmaet vil få refusjon for mva, slik at dette ikke er tatt med i tilskuddsgrunnlaget. Et så stort tilskuddsbeløp har aldri blitt gitt fra næringsfondet. Rådmannen vil imidlertid bemerke at bedriften som søker er eneste fiskemottak på Fast-Frøya, samt at driver innenfor et område hvor man har fått mange priser for sin kvalitet.

Det må i tillegg nevnes at i forbindelse med mudring/sprengning i havna er det ikke mulig å foreta utdyping helt inn til eksisterende kai til Seashell. Dette har sammenheng at det vil være stor risiko for at pelene for denne kaia vil gli ut dersom sprengning foretas tett inn til pelene. Av sikkerhetshensyn så vil det derfor stå igjen noe areal

som ikke vil bli utdypet til samme dybde som resten av havna. Med en kai som omsøkt fra Seashell vil en få en sammenhengende kaifront på ca. 65 meter, som består av både kommunal kai og en privat kai. Imidlertid skal begge kaiene betjene den samme brukergruppen, nemlig fiskerne.

Ved en utbygging som omsøkt vil en få en langt bedre situasjon for mottak av større båter for levering av råstoff til fiskemottaket. Dette vil medføre at bedriften vil få en langt bedre mulighet for råstofftilgang og dermed sikre bedriftens økonomi i fremtiden.

Søknaden er spesiell, da den har en svært høy kostnad sett i forhold til tidligere søknader til næringsfondet. Imidlertid er Seashell blitt en nøkkelbedrift som har vist gode resultater, ikke minst når det gjelder kvalitet på deres produkter. Rådmannen vil ut fra de forhold som er nevnt ovenfor, tilrå at bedriften gis et tilskudd fra næringsfondet på inntil 50% av kostnadene til utvidelse av kaianlegget, begrenset oppad til kr. 875.000,-.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	12/1328	62/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Andreas Kvingedal		

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
62/13	Formannskapet	23.04.2013
/	Kommunestyret	

GJENBRUKSTORG - FRØYA -GODKJENNING AV KJØPEKONTRAKTER

Innstilling:

Det vises til forslag til kjøpekontrakter for kjøp av deler av Gnr. 8, bnr. 2 og Gnr. 8, bnr. 34, som omfatter et totalareal på ca. 11900 m2.

Frøya kommunestyre godkjenner de fremlagte kjøpekontrakter som fremlagt under forutsetning av at Hamos Forvaltning IKS erverver totalt 12.000 m2 av Nabeita industriområde til nytt gjenbrukstorg i samsvar med skisse datert 15.01.2013. Salgssummen for råtomt fastsettes til en pris på kr. 38,- pr. m2 for 5000 m2 og kr. 63,- pr. m2 for 7000 m2. I tillegg kommer refusjon for infrastruktur(veg, vann og kloakk) på kr. 90.000,-, samt tilknytningsavgifter til vann og kloakk.

Kostnadene ved inngåelse av kjøpekontraktene dekkes ved salgsinntekter fra salg av areal til Hamos Forvaltning IKS og TrønderEnergi.

Vedlegg:

Forslag til kjøpekontrakter.
 Skisse over nytt gjenbrukstorg
 Kart som viser de parseller som omfattes av kjøpekontraktene.

Saksopplysninger:

Hamos Forvaltning IKS fikk i kommunestyre den 26.02.2009 tilsagn om kjøp av et areal på Melkstaden på totalt 5000 m2 til en pris på kr. 38,- pr. m2. Dette arealet er nå en del av Nordhammervika næringsområde. Hamos har etablert seg i området med en midlertidig løsning. I forbindelse med planlegging og nå senere utbygging av Nordhammervika næringsområde så ble det fra rådmannen stilt spørsmål om at en plassering på Melkstaden var en optimal løsning for et gjenbrukstorg. Dette ikke minst i forhold til at dette er «porten» inn til kommunesenteret.

Det ble så gjort en henvendelse til Hamos om en alternativ løsning for gjenbrukstorg i Nabeita industriområde. Dette ble akseptert av Hamos under forutsetning av at man opprettholdt råtomtprisen på kr. 38,- kr. pr. m2.

Vurdering:

Det ble så utover i 2012 arbeidet med å få klargjort hvilke areal Hamos har behov for, da arealet på 5000 m2 er for lite til å etablere et effektivt gjenbrukstorg. Der er tilstrekkelig areal på Nabeita, som i kommuneplanens arealdel i avsatt til næringsformål. Det ble så fremlagt en skisse, datert 15.01.2013, som viser hvordan man tenker seg en løsning for gjenbrukstorg i industriområde på Nabeita. Dette arealet er på totalt 12000 m2 og derfor adskillig større enn det som var planlagt på Melkstaden.

En slik økning av arealet krever at kommunen må gå til innkjøp av ytterligere areal for utvidelse av næringsarealet. Det var i denne forbindelse naturlig at man kjøpte tilleggsareal som samsvarer med det areal som

er utlagt til næringsareal i reguleringsplan og kommuneplanens arealdel. Dette utgjør et areal på totalt 11900 m², som må erverves fra to eiendommer, henholdsvis Gnr. 8, bnr. 2 og 34.

Det er foretatt forhandlinger med utgangspunkt i de priser som er betalt på Nordhammervika, dvs. kr. 50 pr. m². Vi lyktes imidlertid ikke å komme i havn med en avtale for begge arealene til en slik pris, slik at kontraktsforslaget som foreligger er nå på kr. 63,- pr. m². Vi har informert Hamos om prisen, da de selvsagt skal betale denne råtomtprisen for det arealet som overstiger 5000 m²(tidligere areal på Melkstaden til kr. 38 pr. m²) De har aspetert dette og har også akseptert et tillegg som omfatter infrastrukturen(veg, vann og kloakk) frem til tomtegrensa og som ble utbygd på 80-tallet. I tillegg må de også betale tilknytningsavgifter.

Med de kjøpekontrakter som foreligger og med den forutsetning at Hamos kjøper det arealet som er skissert på kart, datert 15.01.2013, totalt 12000 m², vil salgsinntektene inkludert refusjon for VVA dekke kommunens utgifter. I tillegg har TrønderEnergi etter avtale med kommunen tatt i bruk noe areal utover sin egen tomt. Dette vil vi nå ta kontakt med TE om, slik at de blir eier av arealet. Det foregår her lagring av stolper m.m., samt delvis parkering.

Rådmannen vil tilrå at kjøpekontraktene godkjennes som fremlagt og at før fradeling/ skjøte utstedes, skal det være inngått kontrakt med Hamos Forvaltning IKS om kjøp av ca. 12000 m². Dette for at salgsinntektene skal kunne dekke kostnadene med kjøpekontraktene.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	12/1301	63/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Andreas Kvingedal	Q13 &13	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
63/13	Formannskapet	23.04.2013
/	Kommunestyret	

TRANSPORTPLAN FOR SØR-TRØNDELAG 2014-2023, DEL 2 PRIORITERINGER - HØRING

Innstilling:

Det vises til Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-2023, Del 2 – Prioriteringer.

Frøya kommunestyre viser også til tidligere innspill til Del 1 – Utfordringer og vil sterkt påpeke de behov kommunen har for å få opprustet vegnettet, slik at både trafikksikkerheten økes for de myke trafikanter, samt at fremkommeligheten for tungtrafikken blir bedre.

Med den veksten man har i kommunens næringsliv og ikke minst innen havbruk, må dette bety økte rammer til investeringer langs fylkesvegnettet. Slik det fremgår av høringsutkastet er det ikke funnet rom for nye investeringer i kommunen ved videreføring av dagens økonomiske rammer. Dette er etter kommunestyret svært betenkelig og det må derfor legges et sterkt press på sentrale myndigheter for økte rammer til vegsektoren i planperioden.

Frøya kommunestyre vedtar følgende prosjekter i prioritert rekkefølge som avspeiler kommunens ønske om gjennomføringsrekkefølge i handlingsplana:

1. Fv. 716 gjennom Flatval er en veg som på ingen måte har en standard sett i forhold til den trafikkøkning vi har hatt i forbindelse med tungtrafikken til nytt lakseanlegg på Nordskog. Her må det tidlig i planperioden avsettes midler til omlegging av fylkesvegen bak Flatval, samt ferdigstillelse av g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. Her har kommunen allerede foretatt regulering og det er nå egengodkjent reguleringsplan for denne vegomleggingen inkl. g/s-veg.

Frøya kommune har godkjent reguleringsplan for g/s-veg langs Fv. 714 Dyrvik – Hellesvik. Det vises til at dette prosjektet er oppstartet og må ferdigstilles. Dette prosjektet må prioriteres i planperioden i likhet med g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. I tillegg vil kommunen starte opp reguleringsplanlegging for g/s-veg Melkstaden(Sistranda) – Hamarvik langs Fv. 714. Alle disse strekningene har stor andel av tungtrafikk og er samtidig skoleveg og må derfor tas inn i handlingsplanen.

2. Rutetilbudet til øyrekka må forbedres, ikke minst gjelder dette tidligere avganger fra øyrekka og innover og senere avganger i retur, enn det som er tilfelle i dag. Dette må innarbeides i de nye rutene i forbindelse med ny konsesjon fra 2014.

Det må settes inn ei ferje med større kapasitet enn hva nåværende ferje har, og behovet for dette er særlig i helger og i sommerhalvåret. En ny ferje må ha salong over dekk av hensyn til komfort og opplevelser av øyrekka under reisen. Universell utforming kreves. Flere parkeringsplasser og et venterom må ordnes på Dyrøya.

3. Titran bru er en flaskehals og et trafikkfarlig punkt på Fv 410, hvor det har vært dødsulykker. Her må vegen legges om og det må enten legges ned kulvert eller bygges ny bru. Dette er et forhold som ved flere anledninger er påpekt av kommunestyret.
4. Frøya kommune har i dag ingen direkte hurtigbåtforbindelse til Trondheim. Vi har i dag kun Kystekspressen og dette tilbudet må minst opprettholdes som i dag. I tillegg bør det i forbindelse

med utbygging av kampflyplassen på Ørlandet igangsettes en direktebåtrute med Sistranda som endepunkt. Dette vil kunne åpne for dagpendling fra øyregionen til Ørlandet og motsatt.

5. Fremkommeligheten på en del delstrekninger på våre fylkesveger som følge av dårlig vegdekke er svært vanskelig og utbedring av dekke og vertikalkurvaturen (store setninger) må tas inn i handlingsplanen. Dette gjelder spesielt Fv 413 Strømøybotn - Dyrøy ferjekai, Fv 410 Nordskag – Titran, da spesielt på strekningen Måsøval – kryss til Bua. Den siste strekningen har store setninger og er trafikkfarlig slik tilstanden er i dag. For Fv. 413, så gjelder dette hovedatkomsten til Dyrøya som etter den nye anbudsrunder skal være trafikknutepunktet til øyrekka.
6. I høringsutkastet kan kommunestyre ikke se at ferjekaiene på Dyrøy, Sula og Mausund er tatt med i oversikten når det gjelder oppgraderingsbehov. Det må her nevnes at disse ferjekaiene mangler både toalett og venterom. Dette må være et fylkeskommunalt ansvar, så lenge det er et fylkeskommunalt ferjesamband. Det må her også tillegges at parkeringsplasser på Dyrøya må utbygges, da særlig med tanke på at dette er forutsatt skal være trafikknutepunktet for øyrekka. Reguleringsplan er utarbeidet av Frøya kommune, slik at plangrunnlaget foreligger.
7. Fv. 436 på Mausund og Fv. 437 på Sula har bruksklasse Bk6-28 tonn. Dette medfører sterke begrensninger i tungtrafikk for disse vegene og som gjør at bl.a. den ordinære søppelbilen ikke kan foreta innsamling av avfall. En oppgradering her til BkT 8 som et minimum bør tas med i handlingsplanen.
8. Kommunestyret er svært fornøyd med at man har brukt en del TS-midler for siktutbedring langs Fv. 714 Dyrvik – Nesset, samt Fv. 716 Hellesvik – Nordskag. Dette arbeidet må fortsette, da det på denne strekningen er områder med dårlig sikt og dermed trafikkfarlige punkter. Kommunestyret ser positivt på at man nå prioriterer oppgraderings- vedlikeholdsbehovet både for Frøya tunnelen og Hitratunnelen
9. Frøya flyplass bør i perioden utbygges til en fullverdig kortbaneflyplass og komme inn på det regionale rutenettet.
10. I forbindelse med kollektivtrafikken må det satses på flere trafiksikre bussholdeplasser, da man i dag har flere av/påstigninger i kryss hvor det oppstår en del trafikkfarlige situasjoner. Her må det gis innspill til AtB hvor det innskjerpes at av/påstigning kun skal skje på utbygde bussholdeplasser.

Vedlegg:

Mail fra Sør-Trøndelag fylkeskommune med høringsdokument, datert 22.03.2013
Særutskrift fra kommunestyrets møte den 24.01.2013, sak 11/13

Saksopplysninger:

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-2023 skal legge grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Planen skal fremlegges for fylkestinget i juni 2013.

Vi har tidligere behandlet høringsutkast på del 1-Utfordringer jfr. Vedlagte særutskrift fra kommunestyrets møte den 24.01.2013.

Vi skal nå behandle høringsutkastet til del 2-Prioriteringer. Høringsfrist er 3. mai 2013.

Det tilsendte høringsutkastet setter rammer for de prioriteringer fylkeskommunen ser for seg i perioden. Utkastet er utarbeidet av administrasjonen i fylkeskommunen og er ikke politisk behandlet

Vurdering:

I dokumentet er omhandlet målsettinger og overordnede strategier. Det overordnede målet er som følger:

«STFKs målsetting er å tilby et

effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig

transportsystem som

dekker regionens behov for transport og fremmer regional utvikling.»

Her er det viktig at man har tatt med regional utvikling, noe som direkte har betydning for Frøya og hele øyregionen. Det tenkes her spesielt betydningen av laksevegen for videre næringsutvikling i øyregionen.

Når det gjelder de strategier som skal legges til grunn er det pekt på to sentrale **nasjonale** strategier:

1. Veksten i persontransport i byene må tas av gåing, kollektiv og sykkel. Denne strategien følges opp med bevilgninger og rammebetingelser.
2. Mer av godstransporten over på sjø og bane.
Den samlede godstransport er summen av en rekke uavhengige og markedsmessige beslutninger fra en rekke aktører. Strategien er derfor krevende å implementere. Saken om ny godsterminal i Trondheim er et eksempel på at det er komplekst.

Det er så skissert STFK sine strategier for Kollektiv, Veg/Kollektiv og Veg. Her kan tas ut av høringsutkastet følgende som har betydning for Frøya:

- Skape raske direktelinjer i prioriterte regionale og interregionale strekninger med lokale tilslutninger fra nærliggende områder.
- Utvikle nye småskala trafikkløsninger i trafikksvake områder som mater til og fra regionale strekninger.
- Utforme et gang- og sykkelvegnett nær tettsteder og skoler.
- Prioritere vedlikehold og oppgraderinger av vegstrekninger i sammenheng.
- Vurdere å etablere en **godt nok standard** avhengig av veiens funksjon og trafikkmengde. (En godt nok standard kan være lavere enn beskrevne standarder i håndbøker)

Når det gjelder prioriteringer så er det i høringsutkastet vist til at Fylkeskommunens egne oppgaver kan prioriteres ved to hovedvirkemidler:

- **Rammaprioritering gjennom budsjetter på flere nivåer.** Det kan innen frihetsgradene visis mellom investeringer og drift/vedlikehold. Det kan visis mellom hovedkategoriene veg, veg/kollektiv og kollektiv, og det kan visis mellom enkelte poster innen en kategori.
- **Prosjektprioritering innen en ramme.** Gitt en budsjettpost, f.eks. gang- og sykkelveger vil det i utfordringsbasen ligge et stort antall potensielle prosjekter.

Når det gjelder utfordringer er det i høringsutkastet pekt på følgende forhold:

- Befolkningsvekst. Særlig da i Trondheimsregionen
- Sentralisering. Dette gjelder også for distriktskommunene
- Økt godstransport. Det forventes en økt godstransport med 3% pr. år
- Kampflyplass på Ørlandet
- Mer nedbør, større risiko for ras, flom og skred.

Ressursene man har til rådighet er basert på en videreføring av dagens rammer. I inneværende plan(2010-2019) ligger et investeringssnitt på 188,3 mill. kr. pr. år av STFKs egne midler. Fylkeskommunen fikk imidlertid adgang til årlige opptak av rentefrie lån på 118 mill. kr i perioden 2010-19. Betingelsen er fem års avdragsfrihet og nedbetaling over 15 år. STFK har utnyttet lånerammen fullt ut, slik at man i de første årene(201-2013) har hatt en investeringsramme på ca. 306 mill kr pr. år. Man kan ikke påregne at dette investeringsnivået kan opprettholdes fremover, da nedbetaling av lån starter i 2015. Dette betyr følgende investeringsramme pr. periode:

2010-2013	Ramme pr. år 306 mill
2014-2023	Ramme pr. år 224 mill
2024-2033	Ramme pr. år 118 mill
2033-2043	Ramme pr. år 177 mill

STFK har betydelige midler som er knyttet i allerede vedtatte prosjekter og forskotteringer. De frie investeringsmidlene i perioden 2014-2023(se tabell side 10) er på kr. 1173 mill eller et snitt på 117,3 mill pr. år.

Når det gjelder drift- og vedlikeholdsrammer er dette på totalt 937 mill i samme periode.

Det understrekes at de beregninger som er angitt ovenfor er basert på en videreføring av dagens rammer. Dette betyr at dersom vi skal få en økt satsing på fylkesvegene må det betydelig økning i fordeling av midler fra statlig hold.

I planperioden er det følgende prosjekter som har direkte betydning for Frøya:

- Laksevegen med totalt kr. 430 mill(I tillegg kommer Vaslagtunnelen med rasmidler)
- Refusjon – forskottering ferje i øyrekka kr. 2 mill.
- Gang- og sykkelveg Ervika – Dyrvik 5 mill(Dette gjelder tilbakebetaling av forskotterte midler fra Frøya kommune)
- Vikansvingen – Stråmyra kr. 78 mill (Dolmsundprosjektet)

Ut fra det rådmannen kan lese av høringsutkastet er det ikke avsatt midler i perioden til de prioriterte tiltak kommunen har foreslått når det gjelder g/s-veg Dyrvik-Nesset(fullføring), g/s-veg Nabeita-Flatval og g/s-veg Sistranda – Hamarvik, samt omlegging av fylkesveg 716 bak Flatval.

For Frøya kommune er dette svært viktige prosjekter, da vi langs de omtalte vegstrekninger har en svært stor trafikkøkning med tunge kjøretøyer. Dette gjelder ikke minst den trafikkøkning man har opplevd etter at det ble ny fabrikk på Nordskag, Innovamar.

Både på strekningen Dyrvik – Hellesvik og strekningen Nabeita-Flatval og omlegging av fylkesvegen bak Flatval, har vi godkjente reguleringsplaner. I tillegg er det også foretatt grunnnerverv på strekningen Dyrvik – Nesset for videreføring av gang- og sykkelvegen på denne strekningen. Plangrunnlaget er derfor på plass, slik at prosjektet kan startes umiddelbart så snart midler er bevilget.

Skal man kunne gjennomføre nye investeringstiltak må det tilføres friske midler fra Staten, da det som er vist til i høringsutkastet baseres på videreføring av dagens bevilgninger. Det må derfor arbeides aktivt både fra fylkeskommune og kommune for å få økte midler til fylkesvegene. Her må det legges vekt på den enorme veksten vi har generelt i næringslivet i øyregionen og spesielt veksten innen havbruk.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	13/351	64/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Sten Kristian Røvik		

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
64/13	Formannskapet	23.04.2013
/	Kommunestyret	

AVTALE OM LEIE OG GJENKJØP AV SKOLELOKALER - NORDSKAG OPPVEKSTSENTER

Innstilling:

Saken fremlegges uten innstilling.

Vedlegg:

Saksnr. 168/12 – Kommunestyret 22.11.2012

Forslag til avtale mellom Nordskag og Kverva grendalag og Valen grendalag (utleier) og Frøya kommune (leier)
Beregningsgrunnlag for prosjektsammenligning

Saksopplysninger:

Det vises til sak 168/12 av 22.12.2012 - Tilbud fra grendalagene for Kverva, Nordskag og Valen på samarbeidsavtale om utbygging av Nordskag oppvekstsenter. I h.h.t til vedtak fikk rådmannen i oppdrag og vurdere forslag til leie- og gjenkjøpsavtale, med tanke på hva som vil være det beste alternativet for Frøya kommune.

Med utgangspunkt i vedtak ble det opprettet en arbeidsgruppe fra rådmann bestående av virksomhetsleder Andreas Kvingedal, fagleder Arvid Hammernes, kommunalsjef oppvekst Roger Fredheim og økonomisjef Sten Kr. Røvik. Arbeidsgruppa har gjennomført flere prosjektmøter med representanter fra utleier for gjennomgang av bygningsløsninger og kostnadsvirkninger for Frøya kommune vedrørende leie- og gjenkjøp.

Ut fra praktisk løsning vedrørende leieforhold og grunnavklaringer er det foreslått at leieforholdet baseres på skoledel og kommunen overtar ansvaret for tilpasning og tilleggsinvestering på barnehagedelen. Vi er presentert et byggeprosjekt på 650 m2, med en stipulert investeringskost på 16,9 mill inkl. mva. Dette utgjør en brutto m2 pris på NOK 26.000,-. Arbeidsgruppa vurderer dette som en pris uten vesentlige endringer i forhold til egen gjennomføring av prosjektet. Ut fra dette krever prosjektet en netto finansiering på 13,5 mill som er beregningsgrunnlag for årlige leiekostnader inntil kommunen foretar gjenkjøp. Utleier tilbyr en annuitetsfinansiering over 20 år til 6-6,75%, og gjenkjøp tilbys/foreslås etter 7 år med basis i gjenstående restlån (hovedstol) med et tillegg på NOK 700.000,-. I tillegg kommer gebyrer ved overdragelse. For Frøya kommune vil dette medføre en årlig leie på NOK 1,2-1,3 mill avhengig av løpende eller fast rente. I tillegg kommer dekning av forsikring og årlig vedlikehold på ca. NOK 90.000,- som Frøya kommune også måtte ha dekket ved egen utbygging.

Etter 7 år er gjenkjøpsverdi beregnet til NOK 11,0-11,1 mill.

Tilbudstallene er ikke innarbeidet i avtaleforslaget da dette avhenger av valg av flytende eller fast rente. Dersom avtalen inngås anbefaler rådmannen valg av fast rente. Det vises til leieavtalens pkt. 4.

Avtalen inneholder/omfatter ikke investeringer i inventar og utstyr. Det vises for øvrig til vedlagte avtaleforslag.

Vurdering:

Med utgangspunkt i vedtaket fikk rådmannen i oppdrag å vurdere leieforholdet med tanke på hva som vil være det beste alternativet for Frøya kommune. Når pris pr. m2 anses som liten påvirkningseffekt er det innsparing i finansieringen som gjør utslag i forskjellsberegningen. I tillegg kommer foreslått kompensasjon på NOK 700.000,- ved gjenkjøp. Basert på dagens rentegrunnlag ved kommunal finansiering er det beregnet en forskjell i forhold til egen bygging med finansiering på NOK 2,9-2,3 mill avhengig av fast eller flytende rente. Beregningen er basert på en finansieringsperiode på 20 år. Beregningsgrunnlaget er vedlagt som en forklaring.

Ut fra tidligere vedtak og bestilling fremlegger rådmannen saken uten innstilling.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	13/442	65/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Frida Hanø Kvingedal		

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
65/13	Formannskapet	23.04.2013

ORDFØRERENS ORIENTERING

Svein Jarle Midtøy og Olav Klungreset orienterer om Frøya kultur-og kompetansesenter

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
23.04.2013	12/1672	66/13
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Per Gundersen	PM	Unntatt offentlig OfI §13

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
12/13	Formannskapet	14.01.2013
16/13	Formannskapet	05.02.2013
57/13	Formannskapet	09.04.2013
66/13	Formannskapet	23.04.2013
/	Kommunestyret	

KLAGE PÅ VEDTAK OM OPPREISNING

Saken blir utdelt i møtet.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Frida Hanø Kvingedal
Arkivsaksnr.: 13/441

Arkiv:

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLLER FRA MØTENE 04.04.13 OG 09.04.13

Forslag til vedtak:

Protokollene fra møtene 04.04. og 09.04.13 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoller fra møtene 04.04. og 09.04.13.

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:			
Møtested:	Møtedato:	Møtetid:	Av utvalgets medlemmer møtte
Kommunestyresalen, Frøya herredshus	04.04.2013	19.00 – 21.00	7 av 7
Fra og med sak:	50/13		
Til og med sak:	50/13		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2011 - 2015

<u>Ap/Høyre:</u> Berit Flåmo, <i>ordfører</i> Martin Nilsen, <i>varaordfører</i> Kristin Reppe Storø Helge Borgen	<u>Frp/Sp:</u> Hallgeir Bremnes Vivian Dolen Sørdal	<u>Venstre:</u> Arvid Hammernes
--	--	---

Faste representanter med forfall:

<u>Ap/Høyre:</u> Kristin Reppe Storø	<u>Frp/Sp:</u> Hallgeir Bremnes	
--	---	--

Vararepresentanter som møtte:

<u>Ap/Høyre:</u> Gunn Heidi Hallaren	<u>Frp/Sp:</u> Bjørnar Espnes	
--	---	--

Merknader:

1. Innkalling til ekstraordinært møte og sakliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:

Berit Flåmo
Ordfører

Arvid Hammernes
Protokollunderskriver

Frida Hanø Kvingedal
sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg : Formannskapet

Møtedato: 04.04.2013

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
50/13	13/415 TRØNDERENERGI-TEGNING I ANSVARLIG LÅN (FONDSOBLIGASJONSLÅN) OG VEDTEKTSENDRINGER

**TRØNDERENERGI-TEGNING I ANSVARLIG LÅN (FONDSOBLIGASJONSLÅN) OG
VEDTEKSENDRINGER**

Vedtak:

1. Frøya kommune vedtar i forbindelse med nedsettelse av egenkapital i Trønderenergi AS å gi ordføreren fullmakt til å tegne 21 obligasjoner - pålydende kr. 1.000.000,-, totalt kr. 21.000.000,-. Kjøpet finansieres ved bruk av nedsettelse av egenkapital med kr. 20.643.332,03, kr. 356.667,97 ved bruk av disposisjonsfond.
2. Frøya kommune gir ordfører Berit Flåmo fullmakt til å møte i ekstraordinær generalforsamling i Trønderenergi AS den 08. April 2013 og avgi stemme i de i innkallingen nevnte saker.
3. Fullmaktsformularet vedlegges protokollen.

Saken behandles etter Kommunelovens § 13.

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 04.04.13:

Flg. omforente forslag til tillegg/ending ble fremmet:

I pkt. 1 tilføyer mellom "å og tegne" " gi ordføreren fullmakt til å"

Videre - ordet "for" i pkt. 2 Byttes med ordet "i".

Nytt punkt 3: Fullmaktsformularet vedlegges protokollen.

Votering: Innstillinga med tillegg av det omforente forslaget ble enstemmig vedtatt.

Vedtaket lyder etter dette:

1. Frøya kommune vedtar i forbindelse med nedsettelse av egenkapital i Trønderenergi AS å gi ordføreren fullmakt til å tegne 21 obligasjoner - pålydende kr. 1.000.000,-, totalt kr. 21.000.000,-. Kjøpet finansieres ved bruk av nedsettelse av egenkapital med kr. 20.643.332,03, kr. 356.667,97 ved bruk av disposisjonsfond.
2. Frøya kommune gir ordfører Berit Flåmo fullmakt til å møte i ekstraordinær generalforsamling i Trønderenergi AS den 08. April 2013 og avgi stemme i de i innkallingen nevnte saker.
3. Fullmaktsformularet vedlegges protokollen.

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune vedtar i forbindelse med nedsettelse av egenkapital i TrønderEnergi AS å tegne 21 obligasjoner – pålydende kr. 1.000.000,-, totalt kr. 21.000.000,-. Kjøpet finansieres ved bruk av nedsettelse av egenkapital med kr. 20.643.332,03, kr. 356.667,97 ved bruk av disposisjonsfond.
2. Frøya kommune gir ordfører Berit Flåmo fullmakt til å møte i ekstraordinær generalforsamling i TrønderEnergi AS den 08. april 2013 og avgi stemme for de i innkalling angitte saker.

Saken behandles etter Kommunelovens § 13.

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:			
Møtested: Kommunestyresalen, Frøya herredshus	Møtedato: 09.04.2013	Møtetid: 09.00 – 12.15	Av utvalgets medlemmer møtte 7 av 7
Fra og med sak:	51/13		
Til og med sak:	57/13		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2011 - 2015

<u>Ap/Høyre:</u> Berit Flåmo, <i>ordfører</i> Martin Nilsen, <i>varaordfører</i> Kristin Reppe Storø Helge Borgen	<u>Frp/Sp:</u> Hallgeir Bremnes Vivian Dolen Sørdal	<u>Venstre:</u> Arvid Hammernes
--	--	---

Faste representanter med forfall:

--	--	--

Vararepresentanter som møtte:

--	--	--

Merknader:

1. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.
2. Repr. Hallgeir Bremnes fikk innvilget permisjon fra kl. 12.00 under lukket sak.

Underskrift:

Berit Flåmo
Ordfører

Arvid Hammernes
Protokollunderskriver

Frida Hanø Kvingedal
sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg : Formannskapet

Møtedato: 09.04.2013

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Innhold
51/13	13/404	GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 19.03.2013
52/13	10/532	DELTAGELSE I KYSTTRAINEE
53/13	13/228	FRØYA KOMMUNALE NÆRINGSFOND - ÅRSRAPPORT FOR 2012 OG TILSAGN FOR 2013
54/13	13/140	SØKNAD OM TILSKUDD TIL ETABLERERPROGRAM FOR HITRA OG FRØYA
55/13	12/1387	VERTSKOMMUNEAVTALER OM HELSESAMARBEID I ORKDALSREGIONEN - OPPNEVNING AV VARAMEDLEMMER TIL DEN FELLES KOMMUNALE NEMNDA
56/13	13/405	ORDFØRERENS ORIENTERING
57/13	12/1672	Unntatt offentlig ofl §13 KLAGE PÅ VEDTAK OM OPPREISNING

51/13

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 19.03.2013

Vedtak:

Protokoll fra møte 19.03.13. godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 19.03.13. godkjennes som framlagt.

52/13

DELTAGELSE I KYSTTRAINEE

Vedtak:

Frøya kommune viderefører medlemsavtalen for den regionale traineeordningen KystTrainee, nå som en frittstående forening.

Medlemskontigenten belastes post 11950.1101.120, kontigenter.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Frøya kommune viderefører medlemsavtalen for den regionale traineeordningen KystTrainee, nå som en frittstående forening.

Medlemskontigenten belastes post 11950.1101.120, kontigenter.

53/13

FRØYA KOMMUNALE NÆRINGSFOND - ÅRSRAPPORT FOR 2012 OG TILSAGN FOR 2013

Vedtak:

Formannskapet godkjenner "Årsrapport for Frøya kommunale næringsfond – 2012".

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Formannskapet godkjenner "Årsrapport for Frøya kommunale næringsfond – 2012".

SØKNAD OM TILSKUDD TIL ETABLERERPROGRAM FOR HITRA OG FRØYA

Vedtak:

1. Trøndersk Kystkompetanse AS, org.nr. 990507627, innvilges tilskudd fra Næringsfondet i Frøya kommune med inntil kr. 100 000 for dekning av utgifter i forbindelse med gjennomføring av Etablererprogrammet for Hitra og Frøya. Det er en forutsetning for tilskudd fra Frøya kommune, og for gjennomføringen av prosjektet, at Hitra kommune bevilger et tilsvarende beløp.
2. Tilskuddet er gyldig til 10. april 2014.
3. Utbetaling skjer forskuddsvis med 50 % i starten av prosjektet, og 50 % ved avsluttet prosjekt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Trøndersk Kystkompetanse AS, org.nr. 990507627, innvilges tilskudd fra Næringsfondet i Frøya kommune med inntil kr. 100 000 for dekning av utgifter i forbindelse med gjennomføring av Etablererprogrammet for Hitra og Frøya. Det er en forutsetning for tilskudd fra Frøya kommune, og for gjennomføringen av prosjektet, at Hitra kommune bevilger et tilsvarende beløp.
2. Tilskuddet er gyldig til 10. april 2014.
3. Utbetaling skjer forskuddsvis med 50 % i starten av prosjektet, og 50 % ved avsluttet prosjekt.

VERTSKOMMUNEAVTALER OM HELSESAMARBEID I ORKDALSREGIONEN - OPPNEVNING AV VARAMEDLEMMER TIL DEN FELLES KOMMUNALE NEMNDA

Vedtak:

Frøya kommune oppnevner følgende varamedlemmer i rekkefølge:

1. Hallgeir Bremnes
2. Arvid Hammernes

Enstemmig.

Behandling i formannskapsmøte 09.04.13:

Flg. omforente forslag til vedtak ble fremmet.

Frøya kommune oppnevner følgende varamedlemmer i rekkefølge 1. Hallgeir Bremnes 2. Arvid Hammernes

Forslag til vedtak:

Frøya kommune oppnevner følgende varamedlemmer i rekkefølge:

1. _____
2. _____

ORDFØRERENS ORIENTERING**Ordføreren:**

- Formannskapet har vedtatt å engasjere en konsulent som skal se på trafikkforholdene i øyrekka. Når rapporten foreligger vil den bli behandlet politisk.
- Det ble bevilget kr. 200.000,- i aug./sept. til prosjekt Brohodet Frøya, livslang læring. Styringsgruppa har enda ikke kommet i gang. Hist har jobbet en stund. Det vil bli møte med bl.a. næringsforeninga. Rapport foreligger som fordeles til formannskapet. Må se på organisering av alle prosjektene.
- Invitasjon fra NTNU og fylkeskommunen kommer til Frøya med 30 studenter på et seminar. Dette skjer på samme dag som Frøya har kommunestyremøte. Politikerne er invitert til speeddating. Ønsker å sette av 2 timer for å være med på seminaret. Dette skal tilpasset kommunestyremøte.
- Kystkulturveien. Avtalen er kommet for underskriving. Ble referert og godkjent.
- Invitasjon kommet vedr. regional samling om trafikksikkerhet 2013 den 15. mai på Orkanger.
- Frokostmøter 1. fredag i måneden. Bra oppslutning. Formannschaftsmedlemmene oppfordres til å delta.
- Program for felles formannskapsmøte med Trondheim på Frøya.
- Generalforsamling i TrønderEnergi AS ble avholdt i går.
- Det ble gitt en del informasjon om Kongebesøket.

Rådmann:

- I går ble Jon Birger Johnsen tilsatt som kommuneplanlegger.
- Statistikk over øyeblikkelighjelp med Orkdal etter 3 måneders drift. Ble omdelt.
- Selskapsform for Frøya kultur- og kompetansesenter er under utarbeidelse. Notat vedr. drift- og eierforhold er omdelt. Notatet vil bli oversendt til juridisk vurdering.
- Jan Otto Fredagsvik orienterte om søknad på spillemidler til det nye kulturhuset.
- Det ble gitt en orientering vedr. anbudsåpningen for Nabeita oppvekstsenter.

Møtet ble enstemmig vedtatt lukket etter Kommune-lovens § 31, personalsak.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ranveig Riiber
Arkivsaksnr.: 13/365

Arkiv: C01

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

FRØYA KOMMUNE - LOKALSAMFUNN MED MOT-AVTALE

Forslag til vedtak:

Med utgangspunkt i dagens avtale gis de tre informatørene og koordinator en tidsressurs på til sammen 37%. Dette inkluderer kursing av trenere. (jf tabell 3).
Alle kostnader knyttet til MOT-arbeidet slik det går fram av tabell 3 føres over rådmannens budsjett. Totalkostnaden dekkes ved bruk av disposisjonsfond og innarbeides i i budsjett for langtidsperidoen.

Vedlegg:

Avtale med MOT
Mål og tiltaksplan 2012/2013

Saksopplysninger:

1. Innledning

Frøya kommune vedtok i sak 89/09 å inngå ny avtale med MOT. Med bakgrunn i dette vedtaket ble avtalen om å bli et *lokalsamfunn med MOT-kommune* undertegnet i februar 2010. I årene fra inngåelse av avtalen og til dags dato har vi gjort oss noen erfaringer som har ført til et behov for å fremme en sak til politisk behandling.

2. Historikk

Frøya kommune inngikk allerede i 2005 en avtale med MOT: *Frøya – samarbeidskommune med MOT*. Den gang var det en forutsetning at kommunens største ungdomsskole var interessert i å jobbe etter MOT sitt program, og at kommunen skulle utdanne informatører som skulle gjennomføre programmet på skolen. Det var også et krav at kommunen skulle ha en koordinator som bindeledd mellom kommune - skole – MOT sentralt. I perioden 2005-2009 fulgte derfor Sistranda skole MOT sitt program for ungdomstrinnet ved at to informatører ble skolert til å drive programmet. Rektor ved skolen ble av rådmann utpekt til å være MOT-koordinator.

På den tiden ble det anbefalt at hver MOT-informatør (hos oss to av skolens lærere), burde få 7% redusert undervisningsplikt som et minimum for å ivareta jobben som informatør. Denne anbefalingen valgte skolen å følge, og løste dette innenfor egen ramme. Det ble ikke inngått noen avtale om egen ressurs til MOT-koordinator.

3. Lokalsamfunn med MOT-kommune åpner for nye muligheter

Å inngå ny avtale med MOT krever at vi jobber aktivt ikke bare i ungdomskolen som tidligere, men at MOT sin målsetting og verdier gjennomsyrrer alt vårt arbeid på ungdom sin arena.

I perioden 2010 – dd. har vi derfor inngått to samarbeidsavtaler med idrettsmiljøet på Frøya. Frøya IL (håndballgruppa) i 2011, og Frøya Fotballklubb i 2012. Begge avtalene har til hensikt å jobbe for at voksne i møte med ungdom på fritida står for de samme verdier og holdninger som kjennetegner MOT-arbeidet på ungdomsskolene våre.

Vi har ambisjoner om flere slike samarbeidsavtaler, men vi ønsker at MOT skal bli så godt etablert i disse to klubbene at andre klubber sjøl tar initiativ til å inngå avtale med oss. Vi følger derfor MOT-arbeidet i disse to

klubbene framover eks gjennom skolering av trenere og møter med kontaktpersoner for å sikre at MOT-arbeidet er godt synlig i klubbarbeidet.

I tillegg til å jobbe mot ungdom på idrettsarenaen er det av stor betydning at MOT er synlig også i den uorganiserte fritida. Her har MOT bare sporadisk vært til stede, men de mest sentrale personene i MOT-arbeidet (se tabell 2) har et sterkt ønske om at MOT skal prege ulike arrangement eller sjøl stå for ungdomsarrangement i langt større grad enn hva som skjer i dag.

Frøya kommune er nå inne i sitt tredje år etter inngåelse av ny avtale. Vi har ambisjoner om at MOT skal bli langt mer synlig i lokalsamfunnet enn hva det er pr dato, men vi er også glade for de tiltak som allerede er på plass i vår kommune og som tabell I nedenfor gir en oversikt over.

Tabell 1

Hva	Merknader	Ansvar
MOT's program på ungdomstrinnet	15 besøk hvert skoleår	Informatørene
Ungdom med MOT- (UMM) skolering/oppfølging gjennom året	Utvelgelse etter søknad, 9.årstrinn 2 dagers skolering med overnatting, 1/år. Samarbeid med Hitra kommune	Informatørene
UMM - besøker alle 7. trinn våren før disse begynner på ungdomssk.	Skjer våren før 7. årstrinn begynner på ungdomstrinnet	Informatørene
Idrettscup.	Hvert annet år på Hitra og Frøya. Samarbeid med Hitra kommune	Lærere på ungdomstrinnet Informatører
Møter i MOT-teamet	4-6 møter pr skoleår	Koordinator
Styremøter	4- 6 møter pr skoleår	MOT-leder/ordfører
Årsmøte	Vårhalvåret	MOT-leder/ordfører
Skolering av trenere	2-3 kurs pr år etter behov	En av informatørene
Samarbeid med Hitra kommune	Planlegging av felles aktiviteter	MOT-ledelse/informatørene
Idrettscup.	Delta med utstilling	Informatører og koordinator
Salg av MOT-effekter		Informatører Biblioteket

Mål og tiltaksplanen for skoleåret 2012/2013 ligger som vedlegg til saken. Den viser i tillegg til det som nevnes over at vi har noen områder som vi ennå ikke kan benevne som faste eller varige tiltak hos oss. Eksempel på slike tiltak er sommerskole eller MOT-camp for ungdom og Begeistringsuka. Begge deler ble gjennomført i fjor.

I styremøte 21.01.2013 ba ordfører MOT gi en særskilt orientering om Begeistringsuka til kommunestyret samtidig med den politiske behandlingen av denne saken. Ordfører begrunnet dette med et ønske hun hadde om å utfordre kommunestyret til å ta ansvar for å løfte fram Begeistringsuka. I fjor ble den markert på Mausund skole og Sistranda skole. Begeistringsuka kan gjøres til en årlig hendelse hos oss, og kanskje kan den etter hvert prege flere og flere arbeidsplasser på Frøya. Et viktig bidrag til å vise at vi er et lokal- samfunn med MOT.

4. Organisering av MOT-arbeidet i Frøya kommune etter inngåelse av ny avtale

Avtalen gir oss både rettigheter og forpliktelser. Dette kan i sin helhet leses i avtalen som ligger som vedlegg til saken. Nedenfor redegjøres kort for hvordan MOT-arbeidet skal organiseres i kommuner med slike avtaler:

Tabell 2

Hva	Ansvarsområde	Hvem
Lokal MOT-leder	Avtalemessig bindeledd mellom kommunen og MOT.	Kommunalsjef barn og unge *
MOT-koordinator	Administrerer og koordinerer all aktivitet i Lokalsamfunn med MOT-kommune.	En av kommunenes informatører*
Informatører	Ansvarlig for MOT-arbeidet på ungdomsskolene.	Tre lærere - Sistranda skole og Mausund skole
Ungdom med MOT (UMM)	Skoleres og jobber for å trygge overgangen mellom barne- og ungdomstrinn.	Utvalgte ungdommer, 9. årstrinn
<u>MOT-team</u>	Et lokalt MOT-team som er idéskaper og en praktisk tilrettelegger i forbindelse av MOT-arrangement. Gir innspill til målarbeidet og deltar i arbeidet med å nå våre mål.	MOT-koordinator Informatører Rektor på Sistranda skole og Mausund skole Representanter fra frivilligheten og idrettsmiljøet Representant fra foreldre (gjennom

		FAU) Ungdom med MOT (9.årstrinn)
Lokalt MOT-styre	Hovedansvarlig for MOT-arbeidet <i>Lokalsamfunn med MOT-kommune</i> En representant fra Frøya vg. skole er gitt observatørstatus i styret.	Ordfører (styreleder) MOT-leder MOT-koordinator Informatør 1 repr for UMM

* Utgjør den lokale MOT-ledelsen

5. Kostnader knyttet til MOT

Bortsett fra kostnader knyttet til selve avtalen med MOT har det helt fra 2005 vært gjort lite med tanke på å sikre at vi har de nødvendige ressurser slik at vi kan innfri kravene i avtalen og/eller utnytte de muligheter for positivt ungdomsarbeid som ligger i avtalen. MOT sentralt er en stor inspirator og viktig støtte for oss. Skal vi dra nytte av dette og klare å skape et tryggere og varmere oppvekstmiljø, må vi innse at dette har en kostnad ut over selve avtalen. Fram til i dag har mange jobbet langt mer enn hva vi kan forvente, og vi merker nok en viss trøtthet hos enkelte medarbeidere. Dette må vi for all del unngå, da MOT-arbeidet er avhengig av personer som gløder for MOT.

Siden inngåelse av første avtale og til dd har MOT-aktivitetene økt betydelig. Ressursene er uendret eller er redusert. Et eksempl på slik reduksjon er at informatører på Sistranda skole nå kun har 5% stilling hver, mot 7% i 2005. Etter inngåelse av ny avtale er informatørenes arbeid betydelig utvidet. I tillegg til å drive MOT-programmet på ungdomstunnet, har de nå ansvar for skolering av UMM, de sitter i det lokale MOT-teamet, de deltar i styret og har ansvar for skolering av trenere. I tillegg blir de benyttet på ulike arrangement, noe som vi ønsker skal bli varig eller utvides.

Flere av oppgavene til informatørene er ikke lenger knyttet til en bestemt skole, men også til arbeid på andre arenaer slik tabell 1 og 2 viser. Det vil derfor være mest gunstig om informatørerne lønnes over rådmannens budsjett, gjeldende fra skoleåret 2013/14.

MOT-informatører med 2 parallelle klasser (slik det er på Sistranda skole) anbefales å ha min.12% stilling til MOT-arbeidet. I dette inkluderes deltakelse i styret, MOT-teamet og ulike arrangementet slik tabellene foran viser.

MOT-koordinatorer bør få denne funksjonen innarbeidet i sin stillingsbeskrivelse. I dag er det ikke slik, noe som medfører at man ikke får tilstrekkelig oppmerksomhet rundt dette arbeidet. Dersom det ikke er innarbeidet i vedkommendes stillingsbeskrivelse, er det rådmannens erfaring at andre oppgaver prioriteres foran MOT-arbeidet. I det lange løp er dette uheldig. Tabellen under gir en nøktern oversikt over nødvendige ressurser for å nå målet med vårt MOT-arbeid.

Tabell 3

Hva	Merknader	Kostnad
Avtalen med MOT	Innbefatter: Skolering av informatører og den lokale MOT-ledelsen Videreutvikling av programmet Bruk av MOT sitt materiell, logo besøk, Veiledning og oppfølging Desemberundersøkelsen	Kr 65.204 (2012)
2 informatører på Sistranda skole å 12% stilling 1 informatør Mausund, 2% stilling		59.125 59.125 9.264
Skolering og oppfølging av idrettstrenere. 1% stilling	To- tre kurs pr år Lønn til lærer.	4.500
Mot-koordinator 10% stilling.	MOT-koordinator innehar en nøkkelrolle i det daglige MOT-arbeidet. Praktisk tilrettelegger. Deltar på møter i MOT-team og er en del av det lokale MOT-styret. Sekretærarbeid og være godt orientert om alt som skjer lokalt og sentralt.	Kr 57.966
Ungdom med MOT- (UMM) skolering og oppfølging gjennom	En kursdag/år. Fra skoleslutt dag en til skoleslutt dag to. Hvert annet år på Hitra og Frøya.	

året.	Kostnader: Transport når kursingen er på Hitra Lønn til tre informatører Mat	Kr 500,- Kr 3000,- Kr 800,-
UMM - besøker alle 7. trinn våren før disse begynner på ungdomstrinnet.	Ingen særskilt kostnad.	
Idrettscup.	Transport hvert annet år når cup arrangeres på Hitra.	Kr 3000
Møter i MOT-teamet.	Inngår i den enkeltes daglige arbeid.	
Styremøter.		
Årsmøte.		
Samarbeid med Hitra kommune.	Ingen særskilt kostnad.	
Frøyafestivalen/frøyadagene etc.	Mulighet for avspasering.	
Salg av moteffekter.	Inngår som en del av jobben til informatører og bibliotek-ansatte.	
Totale kostnader		Kr 262.484

Kommentar:

På landsbasis begynner vi å se resultatene av målretta arbeid etter **MOT** sitt program. Ved å sammenligne resultatene fra elevundersøkelsen på skoler med **MOT** og skoler uten **MOT** finner man følgende:

Elevundersøkelsen 2012:

- På landsbasis er det 57 % flere som opplever å bli mobbet en gang i uken eller mer i 10.klasse sammenlignet med **MOT**-skolene.
- På landsbasis var det i 2012 over dobbelt så mange som oppga at de ikke trives i det hele tatt i 10.klasse sammenlignet med **MOT**-skolene.
- På landsbasis opplever 71% flere elever at læreren sjelden eller aldri er hyggelige mot dem sammenlignet med lærere på **MOT**-skoler.

PROBA samfunnsanalyse 2008 – 2011 (MOT-skoler versus kontrollskoler):

- På kontrollskolene er det tre ganger flere 10.klassinger som ikke har en eneste venn sammenlignet med **MOT**-skolene.

Flere kommuner som har jobbet lenger med MOT enn vi har gjort, mener dessuten at MOT-arbeidet er et viktig bidrag i det kriminalitetsforebyggende arbeidet, og at dette gir seg positive utslag på statistikken over kriminalitet.

Vurdering

Rådmannen vurderer at dagens situasjon med MOT-arbeid basert mye på velvillighet fra alle parter, ikke kan fortsette. Skal vi oppnå synlig effekt av arbeidet vårt, må det legges til rette for at de mest sentrale personer som informatører og koordinator får definert en akseptabel tidsressurs til arbeidet, og at dette uttrykkes i deres stillingsbeskrivelser. Dette medfører økte årlige lønnskostnader for Frøya kommune på om lag kr 123.000,-. Videre vurderer rådmann det slik at de reelle kostnader til MOT-arbeidet synliggjøres gjennom eget budsjett som samsvarer med de målsettinger vi har for arbeidet vårt.



Mål og tiltaksplan for 2012/2013

Mål 1 og 2 har høyest prioritet

Mål	Tiltak	Ansvar	Frist	Evaluering
1. MOT i skolen Involvere alle lærere UMM: Mer synlig i skolemiljøet MOT på personalmøter min 2 x/år	a) Lage en årsplan for MOT-møter som – ivaretar informatørenes egne klasser når det avvikles MOT-møter (fag/aktivitet/ansvarlig) – viser når og hvilke MOT-møter den enkelte lærer skal delta på Utarbeide kriterier for og kåre årets MOT-lærer Utarbeide kriterier for og kåre årets modigste elev	Sissel og Lars, koordinator	Frist: Vinterferien Evalueres utg av 2012/13	
2. MOT i fritid Følge opp håndball- og fotballklubbene med tanke på - skolering - synliggjøring - synergieffekter Jobbe slik at andre spør om å få samarbeide med MOT	a) Møte med kontaktpersoner for å få oversikt over status pr 1.12.2012 Aktuelle tema: Bruk av logo Bruk av media Være gode forbilder for andre klubber	Koordinator	Første møte innen 1.12.11	
Gjennomføre Begeistringsuka som fast begivenhet, mai hvert år	a) Evaluere årets Begeistringsuke b) Gjøre uka til våre egen ved å - Utarbeide mål/hensikt med Begeistringsuka - Gi de enkelte dager et konkret innhold - Avklare hvordan uka skal gjennomføres	UMM Informatørene	20.2.12	

Mål	Tiltak	Ansvar	Frist	Evaluering
Møte i KST, høst og vår Høst: Sistranda og Mausund Vår: Håndballen og fotball	a) Info om MOT ved ungdommen Gi politikerne et innblikk i hvordan MOT jobber; skole/fritid b) Sak i KST vår 2013 Frøya Lokalsamfunn med MOT – kommune: Ja vel og hva så? Idrettsjenter/idrettsgutter deltar	Informatører og motivatører m/ ungdom Koordinator	6. des og mai mnd Mai mnd	
Spille på lag med inntil tre samarbeidspartnere sponsorer innen utgangen av 2011/2012	Hensikt med å skaffe sponsorer - praktisk støtte til arrangementer/aktiviteter i MOT-regi - støtte til skyss, mat, annonser, billetter, opptredener - vakter, frivillige til arrangement Engasjere FAU i arbeidet med dette målet Det inngås konkrete avtaler med den enkelte om hva samarbeidet skal omhandle.	MOT - temaet	1. møte i teamet des 2012	
Jobbe for å - etablere sommerskole eks på Sula - lokal MOT-camp for ungdomstrinn . Vår Navn: Lokal MOT-camp?	Utarbeide hensikt, innhold og budsjett Hvordan markedsføre tilbudet Gjøre avtale med Frøya Havleirskole om leie av utstyr/lokaler Inngå avtaler med personalet i kommunen/frivillige/kultur og fritid med tanke på gjennomføringen av tilbudet	MOT-teamet		

Lokalsamfunn med MOT-avtale

mellom

Frøya kommune



og

MOT



vis MOT - ta egne valg!

Signaturark

Avtale om bruk av "Lokalsamfunn med MOT" mellom

Frøya kommune

(heretter betegnet Frøya kommune)

og

Stiftelsen MOT

(heretter betegnet MOT)

er inngått den **18.02.2010**

For Frøya kommune:

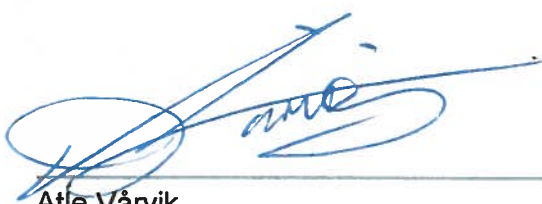

Hans Stølan
Ordfører


Roger Sørensen
Rådmann


Hans Stølan
Lokal MOT-leder


Ranveig Riiber
Lokal MOT-koordinator

For MOT:


Atle Vårvik
Leder


Magnus Bjørgan
Regionleder

Avtalen er undertegnet i 2 (to) eksemplarer hvorav hver part beholder 1 (ett) eksemplar.



Lokalsamfunn med MOT

God implementering og forankring er en viktig forutsetning for å lykkes med MOT. Hensikten med god implementering og forankring er å styrke en felles forståelse, forpliktelse og motivasjon i alle ledd, bl.a. på ledernivå i kommune, i skole, blant lærere, foreldre og ungdom.

Ved implementering av lokalbaserte forebyggende tiltak bør derfor visse forutsetninger være dekket. I sin litteraturgjennomgang identifiserte Stith et al (2006) de generelle anbefalingene fra forskningen gjennom fem punkter:

- a) Lokalsamfunnet må være klar for tiltaket
- b) Effektive koalisjoner i lokalsamfunnet må dannes
- c) Programmet må passe til lokalsamfunnet
- d) Lojalitet til programmet må opprettholdes
- e) Tilstrekkelige ressurser, trening, teknisk assistanse og omtanke for evaluering må være tilstede.

Forskning på forebyggende arbeid de siste 20 årene viser at når dette er på plass blir effekten av det forebyggende tiltaket optimalisert.

En viktig forsterkning MOT gjør for å styrke implementeringen er å etablere Lokalsamfunn med MOT. Lokalsamfunn med MOT skal synliggjøre at MOT ikke er et ensidig skoleprogram, men må sees i en helhetssammenheng. Hensikten er å tydeliggjøre lokale nettverk og strukturen rundt grupper som forholder seg til hverandre i nærmiljøet. Det skal styrke og synliggjøre enda større forankring på lederplan i kommune og skole. Dette skal forplikte ledere til å gjennomføre tiltak som er besluttet.

En "Lokalsamfunn med MOT-kommune" er en kommune som bruker MOTs "helhetlige system" og har:

- Forankring og motivasjon på ledernivå.
- Et utvidet fellesskap med engasjerte mennesker som har felles mål og forståelse.
- Et samarbeid for holdningsskapende arbeid og bevisstgjøring av ungdom.
- Et bevisst forhold til å jobbe kontinuerlig og målbevisst og ser verdien av det.

Formålet med Lokalsamfunn med MOT er at det skal være et virkemiddel for å skape varmere og tryggere oppvekstmiljø ved å:

- Styrke samarbeidet for holdningsskapende arbeid og bevisstgjøring av ungdom.
- Mobilisere flere motiverte lokale ressurser som VIL bidra til varmere og tryggere oppvekstmiljø.
- Styrke et utvidet fellesskap med engasjerte mennesker som har felles mål og forståelse.
- Skape større forankring, forpliktelse og eierskap i alle ledd, fra ungdom til ledernivå i kommune, fritid og skole.
- Gi ungdom en viktigere rolle og innflytelse på det lokale oppvekst- og ungdomsarbeidet.
- Skape en bedre og mer selvstendig organisering av MOT lokalt.
- Motivere til kontinuerlig og målbevisst jobbing.

Etablering av "Lokalsamfunn med MOT-kommune" vil innebære:

- Kontraktsinngåelse med kommunen som avtalepart.
- Fokus på rekruttering og opplæring av lokal MOT-leder, MOT-koordinator, MOT-informatører og kontaktpersoner.

Forpliktelser i et Lokalsamfunn med MOT:

- Rekruttering av en lokal MOT-leder¹ som deltar på en tre dagers skolering i regi av MOT.
- Rekruttering av lokal MOT- koordinator² som deltar på en tre dagers skolering i regi av MOT.
- Obligatorisk 3 timers lærerforedrag på MOT- skolene i løpet av det første året for nye MOT-kommuner.³
- Gjennomføre MOT i ungdomsskolen på MOT-skolene.
- Ungdom med MOT skolering og program gjennomføres årlig for alle MOT-ungdomsskolene i kommunen.
- Benytte programmet MOT i fritid.
- Styrke det lokale MOT- teamet og MOT- kulturen, for eksempel gjennom halvårslige team-samlinger.

Anbefalinger i tillegg:

¹ Lokal MOT-leder er den personen som har det overordnede resultatansvaret for Lokalsamfunn med MOT i kommunen.

² Lokal MOT-koordinator er den personen som skal lede og administrere det daglige MOT arbeidet i kommunen og være en pådriver for god implementering. Ansvar for at beslutningstakere administrativt og politisk har tilstrekkelig kjennskap til MOT.

³ Foredragsholder fra MOT sentralt.

- Opprette et utsalgssted der ungdom kan kjøpe MOT- sekk og andre MOT-effekter.
- Rekruttere en kontaktperson for MOT i fritid som blir en viktig støttespiller for lokal MOT- koordinator.
- Lokal MOT-leder er med som observatør på et skolebesøk i kommunen.
- Lokal MOT-leder og MOT- koordinator deltar ved årlig lederutviklings-/nettverkssamling i regi av MOT.
- For MOT-kommuner som konverteres til "Lokalsamfunn med MOT-kommune", anbefales det et 3 timers foredrag for lærerne på MOT-skolene.
- Er det en videregående skole i kommunen, anbefales det at de blir en samarbeidsskole med MOT som inngår i det lokale MOT- teamet. Dette vil styrke det lokale MOT-teamet ytterligere.
- "Krydderaktiviteter", som en forsterkning til programmene. Eksempel på dette er MOT til å glede dagen, MOT-skolefrokost, MOT-natt og andre tiltak hvor ungdom har region.

MOT, januar 2009

Morten Laache
Leder program

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Knut Arne Strømøy
Arkivsaksnr.: 13/453

Arkiv: 223

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

SØKNAD OM STØTTE TIL FRØYADAGAN 2013

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Frøya kommune anser Frøyadagan som en viktig merkevare og et viktig arrangement for kommunen og bevilger et tilskudd på kr. 15 000. Beløpet dekkes over Reserverte tilleggsbevillinger kto. 14901 1100 120.

Vedlegg:

Søknad fra Frøyadagan.

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

13/453-1 SØKNAD OM STØTTE TIL FRØYADAGAN 2013

13/453-2 SØKNAD OM STØTTE TIL FRØYADAGAN 2013

Saksopplysninger:

Frøyadagan har vært arrangert årlig siden 2005, da i regi av "Frøya inn i framtida". "Frøya inn i framtida" hadde også ansvaret for økonomien for Frøyadagan. Inntektene kom fra billettsalg, standutleie m.v. og regnskapet gikk i balanse også takket være støtte fra næringslivet.

2012 var første året Frøyadagan sto på "egne ben" rent økonomisk også der med god støtte fra lokalt næringsliv, tross dette gikk "Frøyadagan 2012" på et underskudd som i hovedsak skrev seg fra publikumssvikt under konserten med Hans Bollandsås. Komiteen har jobbet hardt for å dekke dette underskuddet og det er nå greid. Arrangementet stiller nå uten oppspart kapital og søker også i år lokalt næringsliv om støtte. For å unngå å komme i samme uføret igjen satser komiteen på en litt "slankere" profil i år.

Arrangementet blir allikevel en utfordring økonomisk og det søkes om en kommunal støtte på kr. 15 000 som i hovedsak er tenkt brukt til dekning av utgifter til leie av hall samt lydutstyr med teknikker. Dette for å gjennomføre "Barnas dag" i hallen på søndag, samt ulike mindre arrangementer på torget.

Vurdering:

Frøyadagan har etterhvert etablert seg som en merkevare på Frøya. I tillegg til en engasjert komité er det mange frivillige som stiller opp for å gi både fastboende og tilreisende positive opplevelser og fungere som et viktig sosialt samlingspunkt i uformelle omgivelser.

Rådmannen mener at Frøyadagan er et viktig arrangement for kommunen og stiller seg positiv til å finne midler som kan hjelpe tiltaket med å komme i balanse sånn at Frøyadagan også kan fortsette som en merkevare for lokalsamfunnet. Dette er spesielt viktig med tanke på at arrangementet får nye muligheter i 2014 med etableringen av nytt kulturhus.

Rådmannen foreslår at det ytes et tilskudd på kr. 15 000 og foreslår at tilskuddet dekkes over "reserverte tilleggsbevillinger".



SØKNAD OM STØTTE TIL FRØYADAGAN 2013

Torsdag 31. mai – søndag 2. juni.

I 2012 ble «Frøyadagan» registrert som frivillig organisasjon i Brønnøysundregisteret. I vedtektene står det bl.a.:

«Frøyadagan» skal arrangere de årlige Frøyadagan, som skal synliggjøre alle de ressursene og kreative mennesker som fins innen kultur- og næringsliv i Frøyasamfunnet

Fra 2005 har Frøyadagan vært arrangert årlig, da i regi av prosjektet «Frøya inn i framtida», i nært samarbeid med Frøya frivilligsentral, Frøya kulturhus og frivillige lag/foreninger og enkeltperoner. «Frøya inn i framtida» hadde også økonomien i Frøyadagan, og med div. inntekter som billetter, standleie osv, gikk regnskapet sånn noenlunde i balanse de fleste år.

2012 var det første året Frøyadagan sto «på egne ben» rent økonomisk. Vi fikk god støtte fra lokalt næringsliv, med gikk allikevel på et underskudd (som skyldtes sviktende publikumsoppslutning på en konsert med Hans Bollandsås), som vi har jobbet hardt med å få betalt ned.

Nå er dette oppgjort, vi stiller på 0, og har også i år søkt støtte hos lokalt næringsliv. Vi satser i år på en litt «slankere» utgave av Frøyadagan, for å prøve å unngå at vi skal komme opp i samme utføre igjen.

Men det koster allikevel å få til et slikt arrangement. Siden hverken de kommunale kulturmidlene eller Salmar-midlene utlyses før etter Frøyadagan, tillater vi oss derfor å søke Frøya kommune om støtte, i form av **fri leie av Frøyahallen til Barnas dag søndag, samt lydanlegg og utstyr til arrangementene på torget**. Samlet vil dette sannsynligvis utgjøre **ca. 12-15 000 kr**. En slik støtte vil være av uvurderlig hjelp for oss til å få gjennomført Frøyadagan 2013, så vi håper på raskt og positivt svar!

Mvh
Trude Tønder

for styret i Frøyadagan -

som består av: Berit Flåmo (leder), Stig Bremnes (nestleder), Ragnhild Ervik, Jan Otto Fredagsvik, Aleksander Søreng, Jarl Arthur Dyrvik, Trude Tønder, Elisabeth Jensen.
Frøya frivilligsentral og Frøya Handelstandsforening er gode samarbeidspartnere.

Frøyadagan

Org. nr.: 998 263 069

Kontonr.: 4202 32 72940

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Andreas Kvingedal
Arkivsaksnr.: 13/436

Arkiv: 223

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

SØKNAD OM STØTTE TIL UTBYGGING AV KAI I SÆTERVÅGEN

Vedtak:

Forslag til vedtak:

1. Seashell A/S, 7273 Norddyrøy gis 50% støtte inntil kr. 875.000,- til utvidelse av sitt kaianlegg i samsvar med søknad m/tegninger, datert 04.04.2013. Tilskuddsbeløpet gis fra det kommunale næringsfondet.
2. Vilkårene for tildeling må aksepteres innen 3 måneder fra tilsagnsdato. Hvis tilbudet ikke er akseptert innen fristen, faller tilbudet bort.
3. Dette vedtaket kan påklages innen tre uker etter at skriftlig melding om vedtak er mottatt. Riktig klageinstans er Frøya kommune, 7260 Sistranda.

Vedlegg:

Søknad fra Seashell A/S, 7273 Norddyrøy, datert 04.04.2013

Kartutsnitt som viser kaiutbyggingen.

Anbud fra Trondheim Sjøservice A/S

Mail fra Dag Voll i Sweco, datert 18.03.2013

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:

Seashell A/S søker om støtte til utbygging av kai ved sitt anlegg i Sætervågen. Søknaden har sammenheng med den utbygging som kommunen foretar i Sætervågen som omfatter både utdyping og bygging av ny fiskerikai, samt flyteanlegg for fiskebåter. Rammen for denne utbyggingen er på kr. 18,7 mill inkl. mva.

Vurdering:

Kaia som nå omsøkes ligger mellom kaia som kommunen bygger ut og frem til eksisterende kai til Seashell. Kaia har en lengde på ca. 20 meter og vil da binde sammen den nye fiskerikaia med eksisterende kai til Seashell. Det er innhentet tilbud på kaia fra firmaet som er underentreprenør til Hitra Anleggsservice, som er kommunens kontraktspartner. Prisen er angitt til kr. 1.754.430,- ekskl. mva. Ut fra prosjektleders uttalelse så er dette en normal pris,

da man sammenligner denne med prisen i anbudet for den kommunale kaia. I og med at dette er et prosjekt hvor Seashell er byggherre, så kommer dette ikke under bestemmelsen om offentlige innkjøp.

Seashell søker om tilskudd på 50% av kostnaden, dvs. kr. 875.000,-. Firmaet vil få refusjon for mva, slik at dette ikke er tatt med i tilskuddsgrunnlaget. Et så stort tilskuddsbeløp har aldri blitt gitt fra næringsfondet. Rådmannen vil imidlertid bemerke at bedriften som søker er eneste fiskemottak på Fast-Frøya, samt at driver innenfor et område hvor man har fått mange priser for sin kvalitet.

Det må i tillegg nevnes at i forbindelse med mudring/sprengning i havna er det ikke mulig å foreta utdyping helt inn til eksisterende kai til Seashell. Dette har sammenheng at det vil være stor risiko for at pelene for denne kaia vil gli ut dersom sprengning foretas tett inn til pelene. Av sikkerhetshensyn så vil det derfor stå igjen noe areal som ikke vil bli utdypet til samme dybde som resten av havna. Med en kai som omsøkt fra Seashell vil en få en sammenhengende kaifront på ca. 65 meter, som består av både kommunal kai og en privat kai. Imidlertid skal begge kaiene betjene den samme brukergruppen, nemlig fiskerne.

Ved en utbygging som omsøkt vil en få en langt bedre situasjon for mottak av større båter for levering av råstoff til fiskemottaket. Dette vil medføre at bedriften vil få en langt bedre mulighet for råstofftilgang og dermed sikre bedriftens økonomi i fremtiden.

Søknaden er spesiell, da den har en svært høy kostnad sett i forhold til tidligere søknader til næringsfondet. Imidlertid er Seashell blitt en nøkkelbedrift som har vist gode resultater, ikke minst når det gjelder kvalitet på deres produkter. Rådmannen vil ut fra de forhold som er nevnt ovenfor, tilrå at bedriften gis et tilskudd fra næringsfondet på inntil 50% av kostnadene til utvidelse av kaianlegget, begrenset oppad til kr. 875.000,-.

Seashell AS
7273 Norddyrøy

	8/4-13
223	1623/13
JBj.	13/436-1

Frøya Kommune
Kommunalt Næringsfond
v/Jon Birger Johnsen

Norddyrøy 04.04.2013

Søknad om støtte til utbygging av kai i Sætervågen

Sætervågen fiskerihavn er under mudring og utbygging av ny fiskerikai samt flytekai med båtplasser for yrkesfiskere.

Dette er veldig positivt for fiskeriaktiviteten i Frøya kommune slik at vi kan få en tilrettelagt fiskerihavn sammen med fast Frøyas eneste fiskemottak.

Dessverre så er det ikke prosjekter sammenhengende kai mellom mottakskaien til Seashell og den nye fiskerikaien innenfor moloen, noe som begrenser fleksibiliteten og bruken av dette nye kaianlegget.

En slik forbindelse mellom disse to kaiene vil bety utrolig mye for brukerne av fiskerihavnen, det vil bety større mottaksfleksibilitet for fiskemottaket og forbedret bruk og service grad for fiskere som benytter fiskerikaien.

Seashell AS ser ikke mulighet til å finansiere en slik kai for egen regning, men synes fordelene for både fiskere og fiskemottak er så stor med en sammenhengende kai at vi ønsker å se på alternative løsninger for å få dette gjennomført.

Vi har hentet inn pristilbud fra entreprenøren som skal bygge den nye fiskerikaien slik at kaiene prosjekteres og bygges sammenhengende i samme konstruksjon for å sikre en optimal løsning. Kaiarbeidet er priset til kr 1.750.000,- og vi søker om 50 % tilskudd på denne tilleggs kaien, vi håper på en positiv og snarlig behandling av denne søknaden slik at kaibyggingen kan samkjøres med pågående aktivitet for å gjøre dette mest mulig kosteffektivt.

Mvh

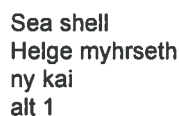


Helge Myrseth
Daglig Leder
Seashell AS

Vedlegg
Anbud på kaiarbeid
Kart over Sætervågen

1 = Mudes til fjeld
 2 = Udvænt.
 3 = Mudes/sværges til
 -6,0 LAT.





Korsvaløy - PB 85
7284 Mausund
Org.nr: 982 929 407 MVA
Tel: 928 29 900
rune@kunzmann.no

Anbudsnr:	1
Dato:	
Prosjektnr:	

[illegible]

Arvid Hammernes

Fra: Voll Dag <Dag.Voll@sweco.no>
Sendt: 18. mars 2013 14:31
Til: Hedley Iversen
Kopi: Arvid Hammernes
Emne: SV: SÆTHERVÅGEN FISKERIAVN - TILBUD KAIFORLENGELSE SEASHELL

Vi har en avtale med Hitra Anleggsservice as for totalentreprisen og en avtale her mellom Trondheim Sjøservice as og Seashell as, hvor Seashell as sannsynlig vil ha med Frøya kommune med på et spleiselag.

Prisnivået virker ok.

Jeg tilrår følgende forutsetninger fra kommunens side:

- Tilbudet er komplett og inneholder alle forutsetninger relatert til totalentreprise j.fr. NS 8407, hvor entreprenøren er ansvarlig for all gjennomføringsrisiko og mengder inkl. grunnarbeider uten forbehold.
- All dokumentasjon av funksjonskrav og forskriftskrav ivaretas av totalentreprenøren.
- Fendring, pullere og kaifrontlist må gjelde begge alternativene.
- Eventuelle tilpasninger i forhold til eksisterende totalentreprise må være ivaretatt.

Når alt dette er ivaretatt, så tror jeg det er minst risiko relatert til pælekai, spesielt tror jeg friksjonsforankring for spunkaia kanskje kan fordre de- og remontering av eksisterende blokkmur, og det kan bli en omfattende sak. Ved en eventuell kostnadsdeling, så tror jeg det er viktig at Frøya kommune tilbyr en sum, for å unngå å begi seg inn på prosjektrisikoen (hva er med, ...hva er ikke med, ..forbehold,...grunnarbeider ikke beskrevet).

Dette som en foreløpig tilbakemelding.

Dag Voll
Prosjekt- og byggeleder

Mobil 95 21 02 65
dag.voll@sweco.no

Please consider the environment before printing this e-mail.

Sweco Norge AS
Bomveien 13

NO-7725 Steinkjer
Telephone +47 74 160750
www.sweco.no



Fra: Hedley Iversen [<mailto:Hedley.Iversen@froya.kommune.no>]

Sendt: 18. mars 2013 14:08

Til: Voll Dag

Kopi: Arvid Hammernes

Emne: SÆTHERVÅGEN FISKERIAVN - TILBUD KAIFORLENGELSE SEASHELL

Hei Dag

Vedlagt ligger 2 pristilbud fra TSS på bygging av kaiforlengelse til Seashell (mellom nykaia og Seashell).

Iflg tilbudsskjema i kontrakten, Delprosjekt 02 er den nye kaia priset til kr 2.157.520 ekskl mva. Det ene tilbudet fra TSS på spunsvegg er priset til kr 1.754.430 ekskl mva.

Ber om deres vurdering av tilbudene.

Viser også til mail fra Terje Misund datert 15. mars 2013 om Nærsprenging til kai (ansvarsforhold).

Her kunne Helge Myrseth gå for Kystverkets alt. 2, sprengningen avsluttes i sikker avstand fra kaien, noe som medfører at kaieier må bygge fram kaien for å få tilgang til utdypet areal. Sikker avstand må vurderes av

sprengningsansvarlig ut i fra det fjellet og dokumentasjon som kan fremskaffes om kaifundamenteringen, men settes ofte til 3-5 m.

Dette til deres orientering.

Med vennlig hilsen
Frøya kommune
Teknisk sektor

Hedley Iversen
Prosjektleder
Tlf: 72463251 / 90246432 (arb) / 99511671
e-mail: hedley.iversen@froya.kommune.no

Ta miljøhensyn - vurder om du virkelig må skrive ut denne e-posten.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Andreas Kvingedal
Arkivsaksnr.: 12/1328

Arkiv:

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

GJENBRUKSTORG - FRØYA -GODKJENNING AV KJØPEKONTRAKTER

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Det vises til forslag til kjøpekontrakter for kjøp av deler av Gnr. 8, bnr. 2 og Gnr. 8, bnr. 34, som omfatter et totalareal på ca. 11900 m2.

Frøya kommunestyre godkjenner de fremlagte kjøpekontrakter som fremlagt under forutsetning av at Hamos Forvaltning IKS erverver totalt 12.000 m2 av Nabeita industriområde til nytt gjenbrukstorg i samsvar med skisse datert 15.01.2013. Salgssummen for råtomt fastsettes til en pris på kr. 38,- pr. m2 for 5000 m2 og kr. 63,- pr. m2 for 7000 m2. I tillegg kommer refusjon for infrastruktur(veg, vann og kloakk) på kr. 90.000,-, samt tilknytningsavgifter til vann og kloakk.

Kostnadene ved inngåelse av kjøpekontraktene dekkes ved salgsinntekter fra salg av areal til Hamos Forvaltning IKS og TrønderEnergi.

Vedlegg:

Forslag til kjøpekontrakter.

Skisse over nytt gjenbrukstorg

Kart som viser de parseller som omfattes av kjøpekontraktene.

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:

Hamos Forvaltning IKS fikk i kommunestyre den 26.02.2009 tilsagn om kjøp av et areal på Melkstaden på totalt 5000 m2 til en pris på kr. 38,- pr. m2. Dette arealet er nå en del av Nordhammervika næringsområde. Hamos har etablert seg i området med en midlertidig løsning. I forbindelse med planlegging og nå senere utbygging av Nordhammervika næringsområde så ble det fra rådmannen stilt spørsmål om at en plassering på Melkstaden var en optimal løsning for et gjenbrukstorg. Dette ikke minst i forhold til at dette er «porten» inn til kommunesenteret.

Det ble så gjort en henvendelse til Hamos om en alternativ løsning for gjenbrukstorg i Nabeita industriområde. Dette ble akseptert av Hamos under forutsetning av at man opprettholdt råtomtprisen på kr. 38,- kr. pr. m2.

Vurdering:

Det ble så utover i 2012 arbeidet med å få klargjort hvilke areal Hamos har behov for, da arealet på 5000 m2 er for lite til å etablere et effektivt gjenbrukstorg. Der er tilstrekkelig areal på Nabeita, som i kommuneplanens arealdel i avsatt til næringsformål. Det ble så fremlagt en skisse, datert 15.01.2013, som viser hvordan man tenker seg en løsning for gjenbrukstorg i industriområde på Nabeita. Dette arealet er på totalt 12000 m2 og derfor adskillig større enn det som var planlagt på Melkstaden.

En slik økning av arealet krever at kommunen må gå til innkjøp av ytterligere areal for utvidelse av næringsarealet. Det var i denne forbindelse naturlig at man kjøpte tilleggsareal som samsvarer med det areal som er utlagt til næringsareal i reguleringsplan og kommuneplanens arealdel. Dette utgjør et areal på totalt 11900 m2, som må erverves fra to eiendommer, henholdsvis Gnr. 8, bnr. 2 og 34.

Det er foretatt forhandlinger med utgangspunkt i de priser som er betalt på Nordhammervika, dvs. kr. 50 pr. m2. Vi lyktes imidlertid ikke å komme i havn med en avtale for begge arealene til en slik pris, slik at kontraktsforslaget som foreligger er nå på kr. 63,- pr. m2. Vi har informert Hamos om prisen, da de selvsagt skal betale denne råtomtprisen for det arealet som overstiger 5000 m2 (tidligere areal på Melkstaden til kr. 38 pr. m2). De har aspetert dette og har også akseptert et tillegg som omfatter infrastrukturen (veg, vann og kloakk) frem til tomtegrensa og som ble utbygd på 80-tallet. I tillegg må de også betale tilknytningsavgifter.

Med de kjøpekontrakter som foreligger og med den forutsetning at Hamos kjøper det arealet som er skissert på kart, datert 15.01.2013, totalt 12000 m2, vil salgsinntektene inkludert refusjon for VVA dekke kommunens utgifter. I tillegg har TrønderEnergi etter avtale med kommunen tatt i bruk noe areal utover sin egen tomt. Dette vil vi nå ta kontakt med TE om, slik at de blir eier av arealet. Det foregår her lagring av stolper m.m., samt delvis parkering.

Rådmannen vil tilrå at kjøpekontraktene godkjennes som fremlagt og at før fradeling/ skjøte utstedes, skal det være inngått kontrakt med Hamos Forvaltning IKS om kjøp av ca. 12000 m2. Dette for at salgsinntektene skal kunne dekke kostnadene med kjøpekontraktene.

KJØPEKONTRAKT

**Selger: Mona Rabben,
Sunnlandsvegen 60, 7032 TRONDHEIM**

Kjøper: Frøya kommune, 7260 Sistranda

1. Overdragelsen omfatter.

Overdragelsen omfatter del av eiendommen Gnr. 8, bnr. 34 i Frøya. Grunnen som erverves er totalt på 10 daa og er vist på vedlagte kart som er en del av denne kontrakt. Grunnen skal benyttes til utvidelse av næringsområde på Nabeita.

2. Kjøpesum og betaling.

Kjøpesummen er fastlagt til kr. 63,- pr. m2. Oppgjør skjer etter at matrikkelbrev er utstedt og arealet nøyaktig beregnet. Kjøper betaler alle utgifter i forbindelse med overdragelsen. Det utbetales et forskudd på inntil 60 % av kjøpesummen ut fra ca. areal før matrikkelbrev foreligger og så snart denne kjøpekontrakten er godkjent og signert av begge parter.

3. Overtakelse/Andre bestemmelser.

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. Kjøper gis også tillatelse til å igangsette anleggsarbeidet med utbygging av gjenbrukstorg, så snart denne kjøpekontrakten er undertegnet av kjøper og selger.

Ordførers underskrift er ikke gyldig før etter kommunestyrets godkjenning av kjøpekontrakten.

4. Reguleringsbestemmelser/offentlige pålegg.

Selger er ikke kjent med at det foreligger offentlige pålegg knyttet til eiendommen som ikke er utført.

5. Bilag.

Som bilag til kontrakten følger:

- Kart som viser eiendommen som omfattes av overdragelsen

6. Antall eksemplarer.

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

Trondheim ____ / ____ 2013

Sistranda ____ / ____ 2013

Selger:

Kjøper:

Mona Rabben

Berit Flåmo
Ordfører

KJØPEKONTRAKT.

Selger: Guttorm Jørgensen, 7263 Hamarvik

Kjøper: Frøya kommune, 7260 Sistranda

1. Overdragelsen omfatter.

Overdragelsen omfatter del av eiendommen G.nr. 8, bnr. 2 i Frøya. Grunnen som erverves er totalt på ca. 1,9 dekar og er vist på vedlagte kart som er en del av denne kontrakten. Grunnen skal benyttes til utvidelse av næringsområde på Nabeita.

2. Kjøpesum og betaling.

Kjøpesummen er fastlagt til kr 63,- per m2. Oppgjør skjer etter at matrikkelbrev er utstedt og arealet er nøyaktig beregnet.

Kjøper betaler alle utgifter i forbindelse med overdragelsen.

Det utbetales et forskudd på inntil 60 % av kjøpesummen ut fra ca. areal før matrikkelbrev foreligger og så snart denne kjøpekontrakten er godkjent og signert av begge parter.

3. Overtakelse/Andre bestemmelser.

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.

Kjøper gis også tillatelse til å igangsette anleggsarbeidet med utbygging av gjenbrukstorg, så snart denne kjøpekontrakten er undertegnet av kjøper og selger.

Ordførers underskrift er ikke gyldig før etter kommunestyrets godkjenning av kjøpekontrakten.

4. Reguleringsbestemmelser/offentlige pålegg.

Selger er ikke kjent med at det foreligger offentlige pålegg knyttet til eiendommen som ikke er utført.

5. Bilag.

Som bilag til kontrakten følger:

- Kart som viser eiendommen som omfattes av overdragelsen.

6. Antall eksemplar.

Nærværende kontrakt er utferdiget i to eksemplar, ett til kjøper og et til selger.

Hamarvik ____ / ____ 2013

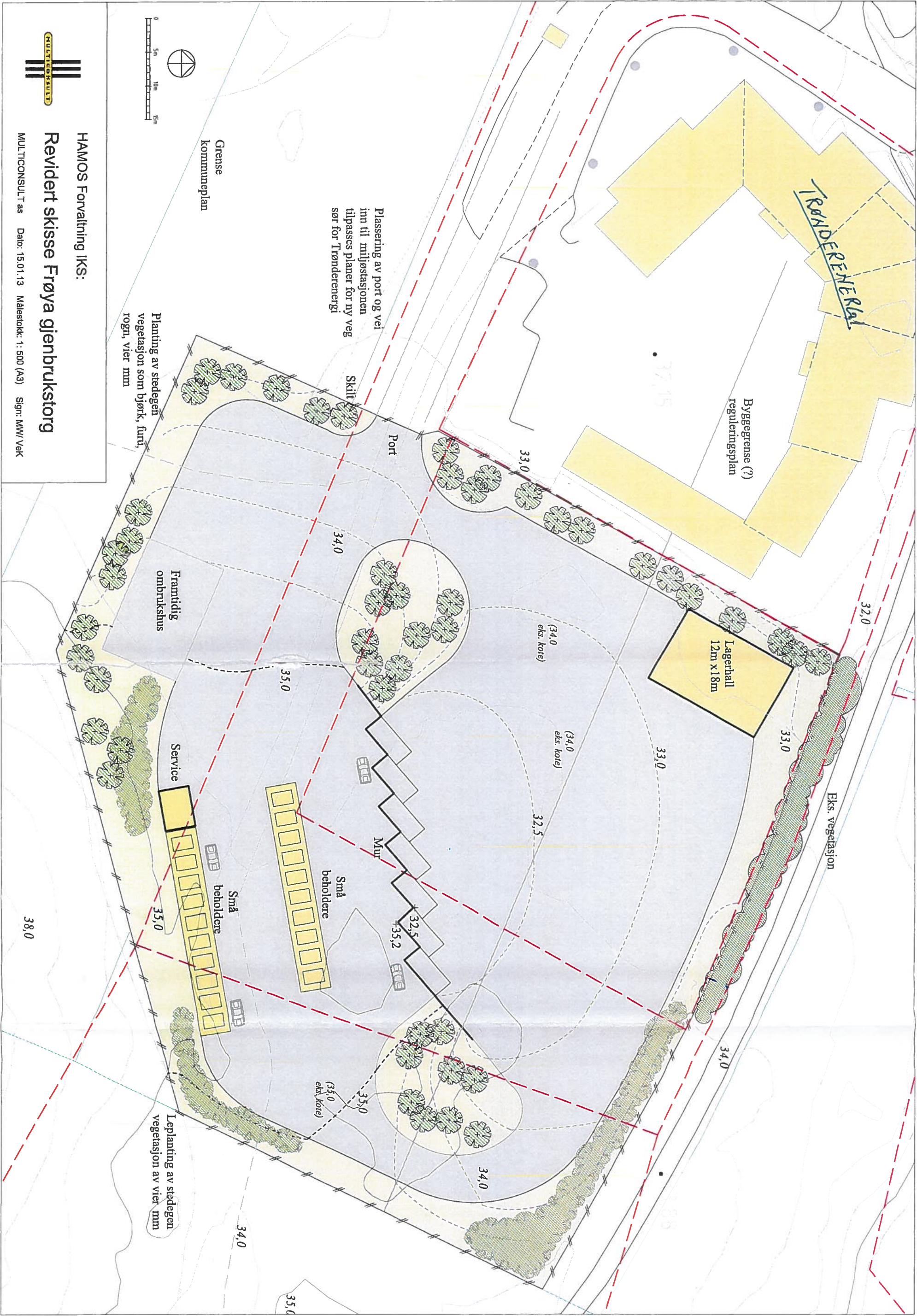
For selger

Guttorm Jørgensen

Sistranda ____ / ____ 2013

For kjøper

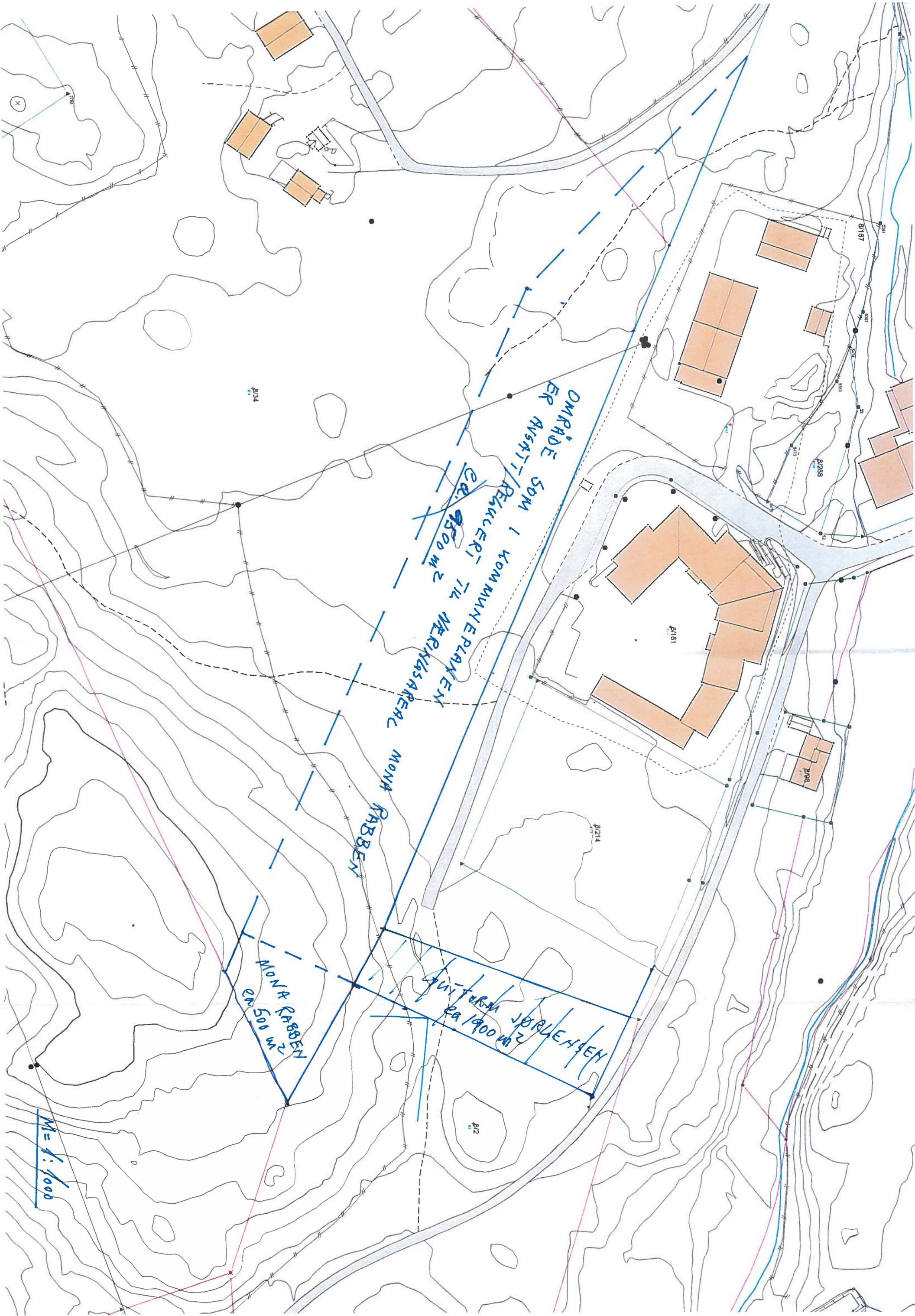
Berit Flåmo
Ordfører



HAMOS Forvaltning IKS:

Revidert skisse Frøya gjenbrukstorg

MULTICONSULT as Dato: 15.01.13 Målestokk: 1:500 (A3) Sign: MW/Vek



OMRÅDE ER AVSAT/REKULTURER I KOMMUNERPLANEN
CA. 9500 m²

MONA RABBEY

MONA RABBEY
500 m²

JULETØRST JØRLEHAGEN
CA 1900 m²

M=1:1000

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Andreas Kvingedal
Arkivsaksnr.: 12/1301

Arkiv: Q13 &13

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret
Formannskapet
Kommunestyret

TRANSPORTPLAN FOR SØR-TRØNDELAG 2014-2023, DEL 2 PRIORITERINGER - HØRING

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Det vises til Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-2023, Del 2 – Prioriteringer.

Frøya kommunestyre viser også til tidligere innspill til Del 1 – Utfordringer og vil sterkt påpeke de behov kommunen har for å få opprustet vegnettet, slik at både trafikksikkerheten økes for de myke trafikanter, samt at fremkommeligheten for tungtrafikken blir bedre.

Med den veksten man har i kommunens næringsliv og ikke minst innen havbruk, må dette bety økte rammer til investeringer langs fylkesvegnettet. Slik det fremgår av høringsutkastet er det ikke funnet rom for nye investeringer i kommunen ved videreføring av dagens økonomiske rammer. Dette er etter kommunestyret svært betenkelig og det må derfor legges et sterkt press på sentrale myndigheter for økte rammer til vegsektoren i planperioden.

Frøya kommunestyre vedtar følgende prosjekter i prioritert rekkefølge som avspeiler kommunens ønske om gjennomføringsrekkefølge i handlingsplana:

1. Fv. 716 gjennom Flatval er en veg som på ingen måte har en standard sett i forhold til den trafikkøkning vi har hatt i forbindelse med tungtrafikken til nytt lakseanlegg på Nordskag. Her må det tidlig i planperioden avsettes midler til omlegging av fylkesvegen bak Flatval, samt ferdigstillelse av g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. Her har kommunen allerede foretatt regulering og det er nå egengodkjent reguleringsplan for denne vegomleggingen inkl. g/s-veg.

Frøya kommune har godkjent reguleringsplan for g/s-veg langs Fv. 714 Dyrvik – Hellesvik. Det vises til at dette prosjektet er oppstartet og må ferdigstilles. Dette prosjektet må prioriteres i planperioden i likhet med g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. I tillegg vil kommunen starte opp reguleringsplanlegging for g/s-veg Melkstaden(Sistranda) – Hamarvik langs Fv. 714. Alle disse strekningene har stor andel av tungtrafikk og er samtidig skoleveg og må derfor tas inn i handlingsplanen.

2. Rutetilbudet til øyrekka må forbedres, ikke minst gjelder dette tidligere avganger fra øyrekka og innover og senere avganger i retur, enn det som er tilfelle i dag. Dette må innarbeides i de nye rutene i forbindelse med ny konsesjon fra 2014.
Det må settes inn ei ferje med større kapasitet enn hva nåværende ferje har, og behovet for dette er særlig i helger og i sommerhalvåret. En ny ferje må ha salong over dekk av hensyn til komfort og opplevelser av øyrekka under reisen. Universell utforming kreves. Flere parkeringsplasser og et venterom må ordnes på Dyrøya.
3. Titran bru er en flaskehals og et trafikkfarlig punkt på Fv 410, hvor det har vært dødsulykker. Her må vegen legges om og det må enten legges ned kulvert eller bygges ny bru. Dette er et forhold som ved flere anledninger er påpekt av kommunestyret.
4. Frøya kommune har i dag ingen direkte hurtigbåtforbindelse til Trondheim. Vi har i dag kun Kystekspresen og dette tilbudet må minst opprettholdes som i dag. I tillegg bør det i forbindelse med utbygging av kampflyplassen på Ørlandet igangsettes en direktebåtrute med Sistranda som endepunkt. Dette vil kunne åpne for dagpendling fra øyregionen til Ørlandet og motsatt.
5. Fremkommeligheten på en del delstrekninger på våre fylkesveger som følge av dårlig vegdekke er svært vanskelig og utbedring av dekke og vertikalkurvaturen (store setninger) må tas inn i handlingsplanen. Dette gjelder spesielt Fv 413 Strømøybotn - Dyrøy ferjekai, Fv 410 Nordskag – Titran, da spesielt på strekningen Måsøval – kryss til Bua. Den siste strekningen har store setninger og er trafikkfarlig slik tilstanden er i dag. For Fv. 413, så gjelder dette hovedatkomsten til Dyrøya som etter den nye anbudsrunden skal være trafikknutepunktet til øyrekka.
6. I høringsutkastet kan kommunestyre ikke se at ferjekaiene på Dyrøy, Sula og Mausund er tatt med i oversikten når det gjelder oppgraderingsbehov. Det må her nevnes at disse ferjekaiene mangler både toalett og venterom. Dette må være et fylkeskommunalt ansvar, så lenge det er et fylkeskommunalt ferjesamband. Det må her også tillegges at parkeringsplasser på Dyrøya må utbygges, da særlig med tanke på at dette er forutsatt skal være trafikknutepunktet for øyrekka. Reguleringsplan er utarbeidet av Frøya kommune, slik at plangrunnlaget foreligger.
7. Fv. 436 på Mausund og Fv. 437 på Sula har bruksklasse Bk6-28 tonn. Dette medfører sterke begrensninger i tungtrafikk for disse vegene og som gjør at bl.a. den ordinære søppelbilen ikke kan foreta innsamling av avfall. En oppgradering her til BkT 8 som et minimum bør tas med i handlingsplanen.
8. Kommunestyret er svært fornøyd med at man har brukt en del TS-midler for siktutbedring langs Fv. 714 Dyrvik – Nesset, samt Fv. 716 Hellesvik – Nordskag. Dette arbeidet må fortsette, da det på denne strekningen er områder med dårlig sikt og dermed trafikkfarlige punkter. Kommunestyret ser positivt på at man nå prioriterer oppgraderings- vedlikeholdsbehovet både for Frøya tunnelen og Hitratunnelen
9. Frøya flyplass bør i perioden utbygges til en fullverdig kortbaneflyplass og komme inn på det regionale rutenettet.
10. I forbindelse med kollektivtrafikken må det satses på flere trafiksikre bussholdeplasser, da man i dag har flere av/påstigninger i kryss hvor det oppstår en del trafikkfarlige situasjoner. Her må det gis innspill til AtB hvor det innskjerpes at av/påstigning kun skal skje på utbygde bussholdeplasser.

Vedlegg:

Mail fra Sør-Trøndelag fylkeskommune med høringsdokument, datert 22.03.2013
Særutskrift fra kommunestyrets møte den 24.01.2013, sak 11/13

Øvrige dokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-2023 skal legge grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Planen skal fremlegges for fylkestinget i juni 2013.

Vi har tidligere behandlet høringsutkast på del 1-Utfordringer jfr. Vedlagte særutskrift fra kommunestyrets møte den 24.01.2013.

Vi skal nå behandle høringsutkastet til del 2-Prioriteringer. Høringsfrist er 3. mai 2013.

Det tilsendte høringsutkastet setter rammer for de prioriteringer fylkeskommunen ser for seg i perioden. Utkastet er utarbeidet av administrasjonen i fylkeskommunen og er ikke politisk behandlet

Vurdering:

I dokumentet er omhandlet målsettinger og overordnede strategier. Det overordnede målet er som følger:

«STFKs målsetting er å tilby et

effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig

transportsystem som

dekker regionens behov for transport og fremmer regional utvikling.»

Her er det viktig at man har tatt med regional utvikling, noe som direkte har betydning for Frøya og hele øyregionen. Det tenkes her spesielt betydningen av laksevegen for videre næringsutvikling i øyregionen.

Når det gjelder de strategier som skal legges til grunn er det pekt på to sentrale **nasjonale** strategier:

1. Veksten i persontransport i byene må tas av gåing, kollektiv og sykkel. Denne strategien følges opp med bevilgninger og rammebetingelser.
2. Mer av godstransporten over på sjø og bane.
Den samlede godstransport er summen av en rekke uavhengige og markedsmessige beslutninger fra en rekke aktører. Strategien er derfor krevende å implementere.
Saken om ny godsterminal i Trondheim er et eksempel på at det er komplekst.

Det er så skissert STFK sine strategier for Kollektiv, Veg/Kollektiv og Veg. Her kan tas ut av høringsutkastet følgende som har betydning for Frøya:

- Skape raske direktelinjer i prioriterte regionale og interregionale strekninger med lokale tilslutninger fra nærliggende områder.
- Utvikle nye småskala trafikkløsninger i trafikksvake områder som mater til og fra regionale strekninger.
- Utforme et gang- og sykkelvegnett nær tettsteder og skoler.
- Prioritere vedlikehold og oppgraderinger av vegstrekninger i sammenheng.
- Vurdere å etablere en **godt nok standard** avhengig av veiens funksjon og trafikkmengde. (En godt nok standard kan være lavere enn beskrevne standarder i håndbøker)

Når det gjelder prioriteringer så er det i høringsutkastet vist til at Fylkeskommunens egne oppgaver kan prioriteres ved to hovedvirkemidler:

- **Rammeprioritering gjennom budsjetter på flere nivåer.** Det kan innen frihetsgradene vris mellom investeringer og drift/vedlikehold. Det kan vris mellom hovedkategoriene veg, veg/kollektiv og kollektiv, og det kan vris mellom enkelte poster innen en kategori.
- **Prosjektprioritering innen en ramme.** Gitt en budsjettpost, f.eks. gang- og sykkelveger vil det i utfordringsbasen ligge et stort antall potensielle prosjekter.

Når det gjelder utfordringer er det i høringsutkastet pekt på følgende forhold:

- Befolkningsvekst. Særlig da i Trondheimsregionen
- Sentralisering. Dette gjelder også for distriktskommunene
- Økt godstransport. Det forventes en økt godstransport med 3% pr. år
- Kampflyplass på Ørlandet
- Mer nedbør, større risiko for ras, flom og skred.

Ressursene man har til rådighet er basert på en videreføring av dagens rammer. I inneværende plan(2010-2019) ligger et investeringsnitt på 188,3 mill. kr. pr. år av STFKs egne midler. Fylkeskommunen fikk imidlertid adgang til årlige opptak av rentefrie lån på 118 mill. kr i perioden 2010-19. Betingelsen er fem års avdragsfrihet og nedbetaling over 15 år. STFK har utnyttet lånerammen fullt ut, slik at man i de første årene(201-2013) har hatt en investeringsramme på ca. 306 mill kr pr. år. Man kan ikke påregne at dette investeringsnivået kan opprettholdes fremover, da nedbetaling av lån starter i 2015. Dette betyr følgende investeringsramme pr. periode:

2010-2013	Ramme pr. år 306 mill
2014-2023	Ramme pr. år 224 mill
2024-2033	Ramme pr. år 118 mill
2033-2043	Ramme pr. år 177 mill

STFK har betydelige midler som er knyttet i allerede vedtatte prosjekter og forskotteringer. De frie investeringsmidlene i perioden 2014-2023(se tabell side 10) er på kr. 1173 mill eller et snitt på 117,3 mill pr. år.

Når det gjelder drift- og vedlikeholdsrammer er dette på totalt 937 mill i samme periode.

Det understrekes at de beregninger som er angitt ovenfor er basert på en videreføring av dagens rammer. Dette betyr at dersom vi skal få en økt satsing på fylkesvegene må det betydelig økning i fordeling av midler fra statlig hold.

I planperioden er det følgende prosjekter som har direkte betydning for Frøya:

- Laksevegen med totalt kr. 430 mill(I tillegg kommer Vaslagtunnelen med rasmidler)
- Refusjon – forskottering ferje i øyrekka kr. 2 mill.
- Gang- og sykkelveg Ervika – Dyrvik 5 mill(Dette gjelder tilbakebetaling av forskotterte midler fra Frøya kommune)
- Vikansvingen – Stråmyra kr. 78 mill (Dolmsundprosjektet)

Ut fra det rådmannen kan lese av høringsutkastet er det ikke avsatt midler i perioden til de prioriterte tiltak kommunen har foreslått når det gjelder g/s-veg Dyrvik-Nesset(fullføring), g/s-veg Nabeita-Flatval og g/s-veg Sistranda – Hamarvik, samt omlegging av fylkesveg 716 bak Flatval.

For Frøya kommune er dette svært viktige prosjekter, da vi langs de omtalte vegstrekninger har en svært stor trafikkøkning med tunge kjøretøyer. Dette gjelder ikke minst den trafikkøkning man har opplevd etter at det ble ny fabrikk på Nordskag, Innovamar.

Både på strekningen Dyrvik – Hellesvik og strekningen Nabeita-Flatval og omlegging av fylkesvegen bak Flatval, har vi godkjente reguleringsplaner. I tillegg er det også foretatt grunnerverv på strekningen Dyrvik – Nesset for videreføring av gang- og sykkelvegen på denne strekningen. Plangrunnlaget er derfor på plass, slik at prosjektet kan startes umiddelbart så snart midler er bevilget.

Skal man kunne gjennomføre nye investeringstiltak må det tilføres friske midler fra Staten, da det som er vist til i høringsutkastet baseres på videreføring av dagens bevilgninger. Det må derfor arbeides aktivt både fra fylkeskommune og kommune for å få økte midler til fylkesvegene. Her må det legges vekt på den enorme veksten vi har generelt i næringslivet i øyregionen og spesielt veksten innen havbruk.

FRØYA KOMMUNE		Mottatt: 04.04.13
Arkiv: QB&B	Prøt: 1569/13	
Saksbeht: AKV.	Jnr: 12/130/-7	
Erstatning:	Devar:	

Harriet Strand

Fra: Andreas Kvingedal
Sendt: 4. april 2013 13:21
Til: Postmottak
Kopi: Berit Flåmo; Per Gundersen
Emne: VS: Høringsutkast Transportplan Sør-Trøndelag del 2 Prioriteringer
Vedlegg: Transportplan Sør-Trøndelag 2014-23, Del 2 Prioriteringer.pdf

Hei

Denne mailen ser ut til at den ikke er sendt til postmottak, men kun i kopi til meg.
 Dere må journalføre denne snarest. Saksbehandler er undertegnede.

Med vennlig hilsen

Frøya kommune

Andreas Kvingedal
 virksomhetsleder
 72463265/95115588

Fra: Trygve Gudde [mailto:Trygve.Gudde@stfk.no]

Sendt: 22. mars 2013 13:37

Til: Agdenes kommune; ATB; Avinor Trondheim lufthavn; Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard; Bjugn kommune; Bjugn Næringsforum; Direktoratet for naturforvaltning (postmottak@dirnat.no); DSB Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap; FFO Funksjonshemmedes fellesorganisasjon; Fjellregionen.no; Fosen Regionråd; Postmottak; Frøya Nye Næringsforening; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag; Hemne kommune; Hemne Næringsforum; Hitra kommune; Hitra Næringsforening; Holtålen kommune; Holtålen Næringsforening; Jernbaneverket; Klæbu kommune; Klæbu Næringsforening; Klæbu Næringsforum AS; KS Sør-Trøndelag; Kystverket; LO Sør-Trøndelag; Malvik kommune; Malvik Næringutvikling AS; Meldal kommune; Melhus kommune; Midtre Gauldal kommune; Midtre Gauldal Næringsforum; Møre og Romsdal fylkeskommune; NAF avd. Sør-Trøndelag; NHO Trøndelag; NLF Sør og Nord-Trøndelag; Nord-Trøndelag fylkeskommune; Norges Handikapforbund; Norges taxiforbund avd Sør-Trøndelag; Norsk forbund for utviklingshemmede; NSB; NVE region Midt-Norge; Næringsforeningen i Trondheim avd. Melhus ; Næringsforeningen i Trondheim; Næringsforum i Fjellregionen; Oppdal kommune; Oppdal Næringsforening; Orkdal kommune; Orkladal Næringsforening; Osen kommune; Asbjørn Leraand; Rennebu kommune; Rennebu Næringsforening; Rissa kommune; Roan kommune; Røros Handelsstandsforening; Røros kommune; Asbjørn Leraand; Samarbeidskomiteen for Orkdalsregionen ; Selbu kommune; Selbu Næringsforum; Skaun kommune; Snillfjord kommune; Snillfjord Næringsforening; Statens vegvesen region midt; Støren Handel; Syklistenes landsforening; Trondheim havn; Trondheim kommune; Trondheimsregionen; Tydal kommune; Tydal Næringsforening; Vegforum Trøndelag; Værnesregionen; Ørland kommune; Ørland Næringsforum; Åfjord kommune; Åfjord Næringsforening; Åfjord Utvikling AS

Kopi: john.selbekk@agdenes.kommune.no; tor.langvold@bjugn.kommune.no; solfrid.lund@bjugn.kommune.no; olahusby@hotmail.com; vidar.daltveit@fosen.net; Andreas Kvingedal; ffo.sor-trondelag@c2i.net; gbh@fmst.no; gudbrand.rognest@gauldalen.no; dag.robert.bjorshol@hitra.kommune.no; Harald Hegle; jan.havard.refsethas@holtalen.kommune.no; gudbrand.rognest@gauldalen.no; jonerlingstroem@yahoo.no; geir.magne.sund@klabu.kommune.no; eiliv.elden@malvik.kommune.no; eiliv.elden@malvik.kommune.no; ingjerd.astad-steen@meldal.kommune.no; tove.hellem@melhus.kommune.no; hubdoe@midtre-gauldal.kommune.no; sidsel.bryne@ntfk.no; kristian.lian@nhf.no; rm@lastebil.no; henningm@nsb.no; jan.husa@oppdal.kommune.no; anne.sognli@orkdal.kommune.no; morten.brataas@fokus.no; hanne.skjaeggstad@osen.kommune.no; rune.jorgensen@hedmark.org;

04.04.2013

odd.kjollesdal@rennebu.kommune.no; siri.vannebo@rissa.kommune.no; siri.vannebo@rissa.kommune.no;
 rune.knutzen@roan.kommune.no; Asbjørn Leraand; ola.heggem@rindal.kommune.no;
 stale.vaag@hemne.kommune.no ; ove.mogard@selbu.kommune.no; john.ivar.reitan@skaun.kommune.no;
 inger.krokstad@snillfjord.kommune.no; post@trollheimen-ns.no; aarland@trondheim.havn.no; ann-
 margrit.harkjerr@trondheim.kommune.no; kristian.sandvik@trondheim.kommune.no; leder@tfpendler.com;
 jon.hoem@trondheimsregionen.no; Knut.selboe@tydal.kommune.no; ingveig.wahl@nho.no;
 toril.reitan@orland.kommune.no; toril.reitan@orland.kommune.no; hanne.falstad@gmail.com;
 solgunn.barsleth@afjord.kommune.no; Odd Moldestad

Emne: Høringsutkast Transportplan Sør-Trøndelag del 2 Prioriteringer

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23 skal legge grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Samtidig skal den gi innspill og føringer til prosesser som angår Sør-Trøndelag, men som ligger utenfor fylkeskommunens direkte ansvarsområde. Planen skal fremlegges for fylkestinget i juni 2013.

Vi viser til tidligere utsendt planprogram og høringsutkast på del 1 Utfordringer. Vi takker for mange gode og konkrete innspill, som gjør at vi har en god oversikt over utfordringer sett fra kommuner, næringsliv, offentlige myndigheter og andre

Vedlagt følger et høringsutkast på del 2: Prioriteringer, og vi imøteser innspill og kommentarer til dette.

Innspill til del 2 Prioriteringer bes fremsatt skriftlig til Sør-Trøndelag fylkeskommune pr post (Postboks 2350 Sluppen, 7004 Trondheim) eller epost (postmottak@stfk.no) **innen 3. mai 2013**.

Oversikter over mottatte høringsinnspill på Del 1 Utfordringer og annen informasjon ligger på våre hjemmesider: <http://stfk.no/no/Tjenester/samferdsel/Transportplan-Sor-Trondelag-2014-23/>

Eventuelle spørsmål kan rettes til prosjektleder Trygve Gudde

Med vennlig hilsen



SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

For samferdselssjef

Trygve Gudde

Samferdselsavdelingen
 Postboks 2350, Sluppen
 7004 Trondheim
 92 22 41 80 / 922 24 180
 73 86 60 00 (sentralbord)
www.stfk.no

KREATIVE TRØNDELAG

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23

Del 2: PRIORITERINGER

Høringsdokument datert 22. mars 2013

Høringsfrist 3. mai 2013

Innhold

Innledning og vinkling	3
Forord	3
Hvilke deler av transportsystemet har STFK ansvar for?	4
Hvilke deler har andre ansvar for?	4
Målsetting og overordnede strategier	5
Overordnede mål for STFKs transportpolitikk.....	5
Strategier	5
Om prioriteringer	6
Utfordringer 2014-23	7
Viktige endringer (overordnede utfordringer)	7
Kartlagte utfordringer på fylkeskommunens ansvarsområder	8
Noen utfordringer på andre områder	8
Ressurser 2014-23.....	9
Investeringsrammer	9
Drifts- og vedlikeholdsrammer	11
Rammaprioriteringer innen fylkeskommunens ansvarsområder	12
Rammaprioritering mellom investeringer og drift/vedlikehold.....	12
Rammaprioritering innen investeringer.....	13
Rammaprioriteringer vedlikehold	15
Rammaprioriteringer drift.....	16
Prosjektprioritering innen fylkeskommunens ansvarsområder	17
En utfordring kan løses på ulike måter - firestegsprinsippet	17
Punkt- og strekningsvurdering mhp sikkerhet	18
Strekningsvurdering mhp fremkommelighet og tilgjengelighet	20
Prioritering av prosjekter for utbedringer/ombygging/ nybygg	21
Ramme- og prosjektprioritering for innsats på samlet transporttilbud.....	23
Støtte aktører og bransjer	23
Ta en større og mer synlig rolle som regional aktør i langsiktig utvikling	23
Vedlegg	25
Vedlegg 1. Spesifikasjon av investeringsmidler på bundne, disponerte og frie.....	25
Vedlegg 2: Vedlikehold versus investering.....	29

Innledning og vinkling

Forord

1. Dette er ikke en plan. Dette er et høringsdokument som ledd i del 2 av en planprosess: Etablere prosesser og prinsipper for **prioritering** av transportutfordringer. Vi ønsker innspill til dette fra kommuner, næringsliv, offentlige etater og andre høringsparter
2. Gjennom del 1 Utfordringer (desember 12-februar 13) fikk vi god oversikt over **utfordringer** sett fra de samme høringsparter. Vi mottok knapt 60 høringsinnspill – både generelle og i stor grad konkrete innspill på en rekke delområder av transportsystemet. Parallelt med den høringsrunden har fagetatene SVV og AtB systematisert en del utfordringer sett fra fagsiden.
3. Oversikten over utfordringer er ikke statisk – nye behov vil oppstå og legges til, mens andre vil løses. Sammenstillinger av høringsinnspill del 1 er lagt ut på STFKs hjemmesider, og vil struktureres og oppdateres periodisk.
Se <http://stfk.no/no/Tjenester/samferdsel/Transportplan-Sor-Trondelag-2014-23/>
4. Dette dokumentet gir først en meget kort fremstilling av ansvar for transportsystemet, STFKs målsetting, noen mulige strategier og noen overordnede utfordringer.
5. Deretter gis en oversikt over de rammer STFK har for å løse behovene. Vi går inn på hva som må anses som bundne midler (pga igangsatte prosjekter eller inngåtte avtaler), og hva som i prinsippet er frie midler (som kan omdisponeres eller disponeres fritt). *NB! Alle tallstørrelser er basert på en videreføring av dagens rammer, og må betraktes som en illustrasjon av omfang. Hvilke **faktiske** rammer som vil være disponible, vil klarlegges frem mot fylkestinget i juni og videre ved de årlige budsjettbehandlinger.*
6. Vi går så nærmere inn på de to hovedvirkemidlene for prioritering. Det første er **rammeprioritering** (budsjett), som gir retning for hvilke områder man vil prioritere. Vi går gjennom noen alternativer på investeringsbudsjettet, der vi har større frihetsgrader enn på driftssiden. Det andre er **prosjektprioritering**, der vi skisserer prosesser og prinsipper for prioritering av konkrete utfordringer innen en ramme.
7. Tilslutt går vi kort inn på noen andre områder av transportsystemet der STFK kan gi vesentlige bidrag til det samlede og øvrige transportsystem.
8. Den videre prosess: I april vil vi ha møter med regionrådene i Sør-Trøndelag. Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23 fremlegges for fylkestinget i juni. Den vil fokusere på status, mål, strategier, rammer og prinsipper. Handlingsprogram for samferdsel 2014-17 med budsjett for 2014 vil fremlegges for fylkestinget i oktober, der prosjektprioriteringer og bakgrunn for disse vil fremgå.
9. Forkortelser: SVV = Statens vegvesen, STFK = Sør-Trøndelag fylkeskommune, NTFK = Nord-Trøndelag fylkeskommune. FTU = Fylkets trafikksikkerhetsutvalg. GSV = Gang- og sykkelveg

Det understekes at dette dokumentet ikke er politisk behandlet, og at det må sees på som et prosjektdokument i arbeidet med Transportplan Sør-Trøndelag 2014-23.

Hvilke deler av transportsystemet har STFK ansvar for?

STFK har ansvar for 2950 km fylkesveger med 315 bruer, 11 tunneller (flere nye er under bygging) og 8 fergekaier. Det driftes 6 fergesamband, hvorav Flakk- Rørvik er et av landets største.

Fylkeskommunen har i dag ansvar for i alt ca 40 egne gang- og sykkelveganlegg, som regel i tettsteder. Det er en prosess i gang for overta flere sykkelveganlegg langs fylkesveger (fra kommunene).

STFK har ansvar for all busstrafikk i Trondheim, for regionruter mellom kommuner og Trondheim og for lokalt busstilbud i kommuner. Det lokale busstilbudet er i stor grad samkjørt med skoleskyss, som er en lovpålagt oppgave.

STFK har videre ansvar for 5 hurtigbåtsamband, og for TT transport i hele fylket. Fylkeskommunen har også løyvemyndighet for taxikjøring og transportvirksomhet i næring.

Hvilke deler har andre ansvar for?

- Staten har ansvar for 333 km riksveger i Sør-Trøndelag med 100 bruer og 17 tunneller. E6 er den lengste av disse, med en lengde på 220 km fra fylkesgrense i nord til sør. Det er ingen fergesamband på riksvegene i Sør-Trøndelag. Det er gang- og sykkelveganlegg langs 41,6 km av riksvegene
- Det er et betydelig kommunalt og privat vegnett (ingen samlet oversikt over dette).
- Staten v/ Jernbaneverket og NSB har ansvar for skinnegang og togtilbud i Trøndelag.
- Den enkelte kommune ved sitt havneselskap har ansvar for gods- og trafikkhavner.
- Avinor har ansvar for Trondheim lufthavn Værnes og Røros Lufthavn, mens det øvrige flyplassnettet i Sør-Trøndelag er kommunalt eller privat eid.
- De fleste interregionale bussruter (også flybuss til/fra Værnes) drives av kommersielle aktører uten tilskudd fra det offentlige

En rekke aktører (private, næringsliv, organisasjoner og offentlige) er **interessenter** til transportsystemet (som brukere, leverandører, premissgivere, arbeidstakere etc),

Målsetting og overordnede strategier

Overordnede mål for STFKs transportpolitikk

STFKs målsetting er å tilby et

effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig

transportsystem som

dekker regionens behov for transport og fremmer regional utvikling

Effektivt dekker i denne sammenheng både det sentrale transportbegrepet fremkommelighet, og det økonomiske begrepet høyest mulig nytte/kost.

På prosjekt og tiltaksnivå vil det ofte oppstå **målkonflikter**. Vi går ikke dypt inn i dette, men nevner noen:

- * Økt fremkommelighet (f.eks økt fartsgrense) kan bety redusert sikkerhet
- * Økt miljøvennlighet (f.eks gass i busser) er mindre kostnadseffektivt enn diesel
- * Regionforstørring bidrar til økt transportarbeid, som er mindre klima- og miljøvennlig

Alle transportrelaterte virksomheter setter **sikkerhet** som et helt grunnleggende kriterium. Der det er målkonflikter, må følgelig sikkerhet gå foran andre målsettinger som tilgjengelighet, fremkommelighet, regional utvikling, klima etc etc.

Avveiningen mellom målkonflikter er den konstante utfordringen i valg av virkemidler og prosjekter for å løse transportutfordringer.

Strategier

Det finnes mange nasjonale og fylkeskommunale strategier for å nå mål på ulike områder og nivåer. Vi gjengir og formulerer noen:

To sentrale nasjonale strategier

1. Veksten i persontransport i byene må tas av gåing, kollektiv og sykkel.
Denne strategien følges opp med bevilgninger og rammebetingelser (ref. belønningsmidler)
2. Mer av godstransport over på sjø og bane.
Den samlede godstransport er summen av en rekke uavhengige og markedsmessige beslutninger fra en rekke aktører. Strategien er derfor krevende å implementere. Saken om ny godsterminal i Trondheim er et eksempel på at det er komplekst.

Skisse til STFK strategier KOLLEKTIV

1. Utforme en tydelig integrasjon av regional togtrafikk med regional busstrafikk der togtrafikken utgjør ryggraden
2. Utvikle vel fungerende reisekjeder med samordnede og så få bytter som mulig både mellom og innen ulike trafikkslag
3. Innføre informasjonssystem som gir lett tilgjengelig, tydelig og samordnet ruteinformasjon mellom de ulike trafikkslagene buss, båt og tog.
4. Samordne billettsystem og billettsalg mellom trafikkslagene buss, båt og tog.
5. Skape raske direktelinjer i prioriterte regionale og interregionale strekninger med lokale tilslutninger fra nærliggende områder.
6. Utvikle nye småskala trafikkløsninger i trafikksvake områder som mater til og fra de regionale strekningene.

Skisse til STFK strategier VEG/KOLLEKTIV

1. Utvikle moderne reisesentra i strategiske knutepunkter der de lokale, regionale og nasjonale transportsystemene møtes.
2. Anlegge pendlerparkering i stasjonsnære områder og i strategiske punkter ved busstrafikkens stamruter i sterke pendlingsstrøk.
3. Utforme et gang- og sykkelvegnett nær tettsteder og skoler.

Skisse til STFK strategier VEG

1. Prioritere vedlikehold og oppgraderinger av veistrekninger i sammenheng
2. Vurdere å etablere en **godt nok standard** avhengig av veiers funksjon og trafikkmengde. (En godt nok standard kan være lavere enn beskrevne standarder i håndbøker)

Om prioriteringer

Det er store utfordringer både innenfor og utenfor egne ansvarsområder. Knapphetsfaktor er ressurser, og det blir derved nødvendig å prioritere stramt.

Fylkeskommunens egne oppgaver kan prioriteres ved to hovedvirkemidler:

- **Rammeprioritering gjennom budsjetter på flere nivåer.** Det kan innen frihetsgradene vris mellom investeringer og drift/vedlikehold. Det kan vris mellom hovedkategoriene veg, veg/kollektiv og kollektiv, og kan det kan vris mellom enkelte poster innen en kategori.
- **Prosjektprioritering innen en ramme.** Gitt en budsjettpost, f.eks gang- og sykkelveger vil det i utfordringsbasen ligge et stort antall potensielle prosjekter.

En vesentlig del av denne Transportplan 2014-23 vil være å etablere kriterier og prosesser som tydeliggjør hvorfor enkelte prosjekter prioriteres foran andre. Når kriteriene er klare, vil også grunnlaget for begrunnelsene og vekting være tydelige, og kan selvsagt overstyres.

Begge disse virkemidlene handler om – etter beste skjønn – **å gjøre de riktige tingene.**

Når prioriteringer er lagt, vil utfordringene være å iverksette/ følge opp på beste måte. Da handler det om å **gjøre tingene riktig**. Vi går ikke dypt inn på dette her, det vil være et større tema i selve transportplanen som behandles i FT i juni 2013. Her nevnes bare:

- Det viktigste virkemiddelet vil være en god og effektiv styringsinformasjon – både på investerings- og driftssiden. Dette betyr for det første klare bestillinger og avtaler. For det andre betyr det løpende og strukturert informasjon: fra investeringsprosjekter om omfang, fremdrift og kostnader, og fra driftssiden om produksjon, kostnader og kvalitetsavvik.
- Avvik vil oppstå, og det er viktig at det etableres effektive rutiner for å ta hånd om disse så tidlig som mulig. Dette vil være et spørsmål om tydelig delegering: hvilke avvik skal håndteres av fagetatene SVV og ATB, hvilke administrativt av STFK og hvilke skal behandles politisk.

Når det gjelder fylkeskommunens prioriteringer for bidrag til samordnede transport- og arealløsninger utenfor egne ansvarsområder vises til eget kapittel for dette.

Utfordringer 2014-23

Viktige endringer (overordnede utfordringer)

Befolkningsvekst.

I befolkningsprognose for Trondheimsregionen utarbeidet i 2011, forventes en årlig vekst fram mot 2018 på i gjennomsnitt 1,5 % per år. Prognosen viser at antallet av innbyggere i selve Trondheim vil vokse til ca. 200.000 i 2020, for å fortsette veksten så det i 2030 forventet vil være 225.000.

Sentralisering.

Sentraliseringen av bosettingsmønsteret fortsetter. Denne trenden har blitt sterkere de siste årene og ser ut til å fortsette fremover. Dette betyr også at tross netto vekst i innbyggertallet i Sør-Trøndelag, er det og vil det være utkantkommuner med negativ befolkningsutvikling

Økt godstransport.

Det fraktes i dag ca 11, 6 millioner tonn gods pr år inn og ut av Sør-Trøndelag. (Dette tilsvarer 220 kg pr innbygger pr dag). Av dette har bane 1,6 mill tonn, lastebil 5,2 mill tonn og skip 4,8 mill tonn. I tillegg skal Trondheim øke med 61000 nye innbyggere fram mot 2040, noe som vil øke veksten ytterligere og raskere. Det er beregnet at 61.000 innbyggere tilsvarer 600 ekstra trailere per dag. Godstransporten forventes å øke med 3 % årlig, hvilket betyr en dobling på 23 år. I vår planperiode på 10 år må vi med denne veksten påregne en økning på 35% fra dagens nivå.

Kampflyplass på Ørland.

Stortingets vedtak om ny kampflybase på Ørland innebærer investeringer i bygg og anlegg på omkring 5 milliarder. Omfang vil være i størrelsesorden 40 000 kvm nyanlegg, 25 000 kvm ombygging, 250 hybler/ kvarter, 60 boliger/leiligheter. Vesentlig byggeperiode blir 2015-2017. Flyleveranser (pilot) i 2017, og hovedleveranser i perioden 2018-21

Mer nedbør, større risiko for ras, flom og skred.

Årsnedbøren for hele landet vil øke. Vinternedbøren vil øke mest. Dager med mye nedbør vil øke, både i antall og i nedbørmengde. Havnivået vil trolig stige, noe som kan medføre store utfordringer langs kysten. Mer intense regnskyll vil kunne gi nye typer flommer enn de klassiske snøsmelteflommene vi har mest erfaring med i Norge. Det kan skje en forskyving av flommene utover året mot større flommer sent på høsten og sent på vinteren. Intense nedbørhendelser kan få betydning for utløsning av skred, og med nye nedbørmønstre kan det opptre skred i områder der det sjelden har forekommet før.

Kartlagte utfordringer på fylkeskommunens ansvarsområder

Gjennom del 1 har vi kartlagt utfordringer på en rekke områder. Vi brukte hovedkategoriene veg, veg/kollektiv og kollektiv, og fokuserte på følgende områder:

Vei	Vei/kollektiv	Kollektiv
Akseltrykk	Fergekaier	Bestillertransport
Bruer	Fergeruter	Buss omegn-Trondheim
Flaskehalser	Gangveg	Busstilbud Trondheim
Omkjøringsmuligheter	Holdeplasser	Hurtigbåt
Ras- og skredsikring	Kollektivtraséer	Skoleskyss/ lokalt tilbud
Rekverk /skråning	Park&ride	TT transport
Sikt	Sentrumstasjoner	Øvrig busstilbud
Skilting	Sykkelveg	
Tunneller		
Vegbredde		
Vegdekke		

Vi fikk i alt over 1000 innspill fra nesten 60 kilder (kommuner, næringsorganisasjoner og offentlige). Disse gjengis ikke her, det vises til ulike sammenstillinger av høringsinnspill på STFKs hjemmesider.

Vi har gjennom dette en god oversikt over utfordringer. Vi skisser senere en angrepsvinkel for å prioritere mellom disse utfordringene, og en metode for å finne tiltak som kan løse dem.

Utfordringsbasen er ikke statisk, og vil naturlig måtte ajourføres etter som utfordringer løses/ nye oppstår.

Noen utfordringer på andre områder

Fly/ flyplasser

- Det er ønske om å få Ørland inn på det regionale rutenettet
- Det ønskes et bedre flytilbud enn i dag

Tog og jernbane

- Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen.
- Det er ønskelig at kollektivreisende kan ha samme billettsystem på tog og buss.
- Full samordning av rutetilbud mellom tog og buss.
- Elektrifisering av Rørosbanen

Havn

- Få etablert en utpekt havn i Trøndelag (nasjonal status).
- Utover dette kan STFK samarbeide med de enkelte havner og felles havneselskap om konkrete prosjekter rettet mot å implementere den nasjonale strategien.

Godsterminal/ logistikknutepunkt

- Etablere felles innstilling fra fylkets aktører om lokalisering , og få fortløpende i prosessen for å realisere den.

Riksveger

- Få etablert og gjennomført bompengeprojektet E6 Sør .
- Omklassifisering av riksveg til fylkesveg. Vil spesielt gjelde veier i Trondheim. Omklassifisering innebærer at ny vegeier får ansvar for veien. For Innherredsveien vil det f.eks bety at fylkeskommunen vil måtte ta konsekvenser ved støykrav etc. Dette er potensielt store kostnader, og det er viktig at staten dekker disse kostnadene ifm omklassifiseringen.

Ressurser 2014-23

NB! Alle tallstørrelser nedenfor er basert på en videreføring av dagens rammer, og må betraktes som en illustrasjon av omfang. Hvilke **faktiske** rammer som vil være disponible, vil klarlegges frem mot fylkestinget i juni og videre ved de årlige budsjettbehandlinger.

Samlede ressurser 2014-23

Totalramme 11 759	2 387	Investeringsramme 2014-23
	7 957	Driftsramme 2014-23.
	1 415	Vedlikeholdsramme 2014-23

Tall i MNOK. 2013 kr

Se spesifikasjoner av de enkelte hovedposter nedenfor.

Investeringsrammer

I inneværende plan (2010-19) ligger et investeringssnitt på MNOK 188,3 pr år av STFKs egne midler. Fylkeskommunen fikk adgang til årlige opptak av rentefrie lån på MNOK 118 i perioden 2010-19. Betingelsene er fem års avdragsfrihet og nedbetaling over 15 år. STFK har vedtatt å utnytte lånerammene fullt ut. I de fire første årene (2010-13) har vi derfor hatt en investeringsramme på ca **MNOK 306** pr år

Dette nivået vil ikke kunne opprettholdes fremover, fordi nedbetaling starter i 2015. Ved en videreføring av STFKs egen investeringsramme pr år vil disponible rammer for de tre neste 10 års perioder se slik ut:

Investeringsrammer pr periode

Periode	*Egne midler	*Låne opptak	*Avdrag	*Ramme	*Antall år	* Ramme pr år
2010-13	753	472	0	1 225	4	306
2014-23	1 883	708	-354	2 237	10	224
2024-33	1 883		-708	1 175	10	118
2034-43	1 883		-110	1 773	10	177

Tall i MNOK. 2013 kr

Bundne og frie investeringsmidler perioden 2014-23

Oversikt over bundne og frie investeringsmidler – basert på investeringstabell FVP 2013

Kategori/Hovedposter	Bundet	Disp	Frie	*Total
VEG 2014-19	657	174	174	1 005
Bompengeprosjekter	614	76		690
Andre prosjekter	43	57	174	274
Planlegging, grunnnerverv og bufferfond		41		41
Miljø- og servicetiltak	0			0
VEG/KOLLEKTIV 2014-19	23	34	174	231
Trafikksikkerhetstiltak		15	140	155
GSV utenom Trondheim	9	9	34	52
Kollektivtransport og UU	14	10		24
MILJØPAKKE 2014-19	325			325
Miljøpakke Trondheim	325			325
UFORDELT RAMME 2017-23			826	826
Ufordelt			826	826
*Total	1 006	208	1 173	2 387

Tall i MNOK. 2013 kr. Valslagstunnelen er ikke inkludert (finansiert med rassikringsmidler)

Bundet: Investeringer som er knyttet opp i vedtatt bomfinansiering, og investeringer som er igangsatt.

Disponert. Dette er investeringer som står på investeringsprogrammet i FVP 2013 og i langtidsprogrammet 2013-19, men som ennå ikke er startet.

Frie. Dette er sekkeposter og reserveposter i investeringsprogrammet, som må anses frie. Som tillegg/ fradrag til denne posten kommer evt økte eller reduserte rammer.

Det spesifiserte grunnlaget for denne oversikten finnes i vedlegg 1

Drifts- og vedlikeholdsrammer

Oversikt årlige drift- og vedlikeholdskostnader (2013-budsjett)

Kategori/område	DRIFT	VEDL.H	*SUM
Kollektiv	570		570
Buss	349		349
Skoleskyss	69		69
Felles	67		67
Hurtigbåt	55		55
TT-transport	21		21
Trikk	9		9
Program	1		1
Veg	182	142	323
Driftskontrakter	159	55	213
Dekkelegging		62	62
Drift øvrig	23		23
Vegoppmerking		10	10
Vedlikehold øvrig		8	8
Bru og fergekai		7	7
Veg/Kollektiv	44		44
Ferge	39		39
Aksjon skoleveg (kv)	3		3
Park& Ride	1		1
Støtte TS-tiltak	1		1
FTU	0		0
*SUM	796	142	937

Tall i MNOK. 2013 kr

På **kollektivsiden** er de fleste poster bundet opp i langsiktige anbudsavtaler

På **vegsiden** er det meste av drift bundet opp i driftskontrakter. Det største omfanget her er vinterdrift (brøyting, strøing, salting) på 3000 km fylkesveg. Det er en blanding av fastbeløp og mengdebasert oppgjør (kostnader vil derfor variere med vinterens kompleksitet).

Vedlikeholdssiden er basert på en blanding av fagkontrakter og generelle kontrakter (gjennom driftskontraktene). Vedlikeholdsmidlene er i prinsippet frie, på den annen side er lave vedlikeholdsmidler over mange år årsak til et stort forfall på fylkesvegnettet

På **veg/kollektivsiden** er det – utover fergedrift - marginale midler som er spesifisert. Vinterdrift og vedlikehold GSV, holdeplasser etc ligger i som fastprisledd i driftskontrakter, og er ikke skilt ut her. Fergedrift vil være bundet i langsiktige kontrakter (nytt fergeanbud er ute for oppstart 2014)

Rammeprioriteringer innen fylkeskommunens ansvarsområder

Rammeprioritering mellom investeringer og drift/vedlikehold

Ideelt er det slik at investeringer skal resultere i lavere drifts- og vedlikeholdskostnader. Et kriterium for om man skal investere eller ikke vil derfor være beregning av **levetidskostnader**.

I praksis er veg og transport meget komplekst, og slike sammenhenger er vanskelige å beregne. Eksempelvis vil en ny tunnel på en strekning gi bedre fremkommelighet og sikkerhet, men kan samtidig resultere i høyere drifts- og vedlikeholdskostnader.

Konklusjon: Vi kan vanskelig – med dagens datagrunnlag- **beregne** oss frem til det riktige nivå mellom investeringer og drift/ vedlikehold .

Driftskostnadene må i stor grad betraktes som faste– skal det gjøres noe med disse må det skje gjennom nye anbud og det behandles som egne prosjekter.

Spørsmålet er mellom investering og vedlikehold. Men på områdene veg og veg/kollektiv er det samtidig et hårfint skille mellom tyngre vedlikehold og mindre investeringer.....

Samlede ressurser 2014-23

Totalramme 11 759	2 387	Investeringsramme 2014-23
	7 957	Driftsramme 2014-23.
	1 415	Vedlikeholdsramme 2014-23

Tall i MNOK. 2013 kr.

- Nullalternativet vil være å opprettholde dagens fordeling mellom investeringer og vedlikehold
- Investeringsalternativet vil være å overføre midler fra vedlikehold til investeringer.
- Vedlikeholdsalternativet vil være å overføre midler fra investering til vedlikehold.

Vi tror i praksis ikke det er her det vesentlige valget vil stå.

Fordi: Det vesentlige er hvilke utbedringsprosjekter som gjennomføres. Og de aller fleste utbedringsprosjekter vil kunne ses som en blanding av investering og vedlikehold. Me andre ord: De vil naturlig kunne samfinansieres.

Et utbedringsprosjekt som f.eks består av utskifting av stikkrenner, grøfting, nytt bærelag og nytt dekke på en strekning bør være naturlig å se som et 50/50 investerings- og vedlikeholdsprosjekt.

På hvilke strekninger slikt tyngre vedlikehold/ investering skal gjennomføres er derfor i større grad et spørsmål om **prosjektprioritering** enn om rammeprioritering.

Rammeprioritering innen investeringer

Det vil være et spørsmål om å prioritere investeringsrammer mellom hovedkategoriene veg, veg/kollektiv og miljøpakke. (Det foretas også investeringer på kollektivsiden, eksempelvis i ny hurtigbåtterminal og bussdepoter. Men disse betraktes som selvfinansierende gjennom drift og belaster følgelig ikke investeringsbudsjettet)

Dagens investeringsrammer fordelt på kategori (null-alternativet).

Kategori	2014-23	Andel	Pr år
VEG	1 500	63 %	150
VEG/KOLLEKTIV	344	14 %	34
MILJØPAKKE	542	23 %	54
Sum	2 387	100 %	239

Tall i MNOK. 2013 kr

Miljøpakken oppfattes som fast, langsiktig avtale og er videreført med samme årlige beløp som i perioden 2014-19. Resten av den ufordelte rammen 2017-23 er fordelt mellom veg og veg/kollektiv etter andelen i perioden 2014-19.

Det er tre hovedalternativer

- Null- alternativet som opprettholder den prosentvise fordelingen mellom veg og veg/kollektiv
- Vegalternativet som får en relativ økning på veg i forhold til veg/kollektiv
- Veg/kollektivalternativet som får en relativ økning i forhold til veg

Rammeprioriteringer investering innen VEG

Dagens investeringsrammer VEG fordelt på hovedposter (null-alternativet)

Kategori VEG	2014-23	Andel	Pr år
Bompengeprosjekter	1 030	69 %	103
Andre prosjekter	409	27 %	41
Planlegging, grunnerverv og bufferfond	61	4 %	6
Sum	1 500	100 %	150

Tall i MNOK. 2013 kr

Ufordelt ramme VEG 2017-23 er her fordelt på hovedposter etter andelen i perioden 2014-19

Planlegging/ grunnerverv etc er en mindre og hovedsakelig teknisk post.

Hovedfordelingen står mellom bompengeprosjekter (store investeringer og nyanlegg) og andre prosjekter (mindre utbedringer). Tre hovedalternativer:

- Null- alternativet viderefører prosentvis fordeling mellom bompenge- og andre prosjekter
- Bompengealternativet som får en relativ økning i forhold til andre prosjekter
- Andre prosjekter alternativet som får en relativ økning i forhold til bompengeprosjekter

Rammaprioriteringer investering innen VEG/KOLLEKTIV

Dagens investeringsrammer VEG/KOLLEKTIV fordelt på hovedposter (null-alternativet)

Kategori VEG/KOLLEKTIV	2014-23	Andel	Pr år
Trafikksikkerhetstiltak	231	67 %	23
GSV utenom Trondheim	78	23 %	8
Kollektivtransport og UU	35	10 %	4
Sum	344	100 %	34

Tall i MNOK. 2013 kr

Ufordelt ramme VEG/KOLLEKTIV 2017-23 er her fordelt på hovedposter etter andelen i perioden 2014-19

GSV i Trondheim håndteres gjennom Miljøpakken, og er ikke inne i ovenstående poster.

Posten **trafikksikkerhetstiltak** består av en rekke sekkeposter, som dels forvaltes av egne seksjoner i SVV og dels styres gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg. Vi foreslår nedenfor et alternativ til å opprettholde denne budsjettposten, som gir to hovedalternativer.

- Null- alternativet som opprettholder dagens postinndeling og den relative fordeling mellom trafikksikkerhetstiltak, GSV og kollektivtrafikk/UU
- Alternativet som omdisponerer en vesentlig andel av trafikksikkerhetsposten til GSV og Kollektivtransport/UU etter den andel de har i 2014-19. Den gjenværende del omdisponeres til en ny post: **prosjekter**. Dette brukes dels til videreføring/ styrking av dagens overordnede trafikksikkerhetsprosjekter, dels til andre større utviklingsprosjekter innen transportområdet. Se nærmere spesifisering av dette senere. En fordeling kan være som denne:

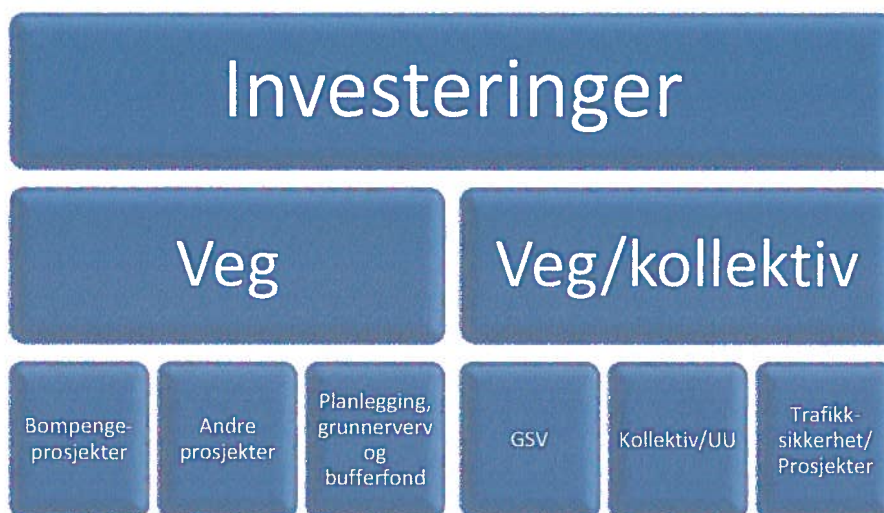
Kategori VEG/KOLLEKTIV	2014-23	Andel	Pr år
Prosjekter	50	15 %	5
GSV utenom Trondheim	203	59 %	20
Kollektivtransport og UU	91	27 %	9
Sum	344	100 %	34

Tall i MNOK. 2013 kr

Begrunnelse:

* Den første er at trafikksikkerhet i FTP 2014-23 skal anses **så grunnleggende** for alle investeringer og all virksomhet, at det blir feil å legge i en egen investeringspost.

* Det andre er at så store poster bør legges under de beslutningskriterier som øvrige investeringer (dvs handlingsprogrammer)

Oversikt rammeprioriteringer innen investering.

Ovenstående rammeprioriteringer vil være klarlagt etter behandling i fylkesting juni 2013. Med dette vil det være gitt en prioritering av **områder**.

I perioden mars- september 2013 vil administrasjon og fagetater arbeide med å prioritere og definere prosjekter inn under hvert område. Dette fremlegges som handlingsprogram investeringer 2014-17 for fylkesting i oktober 2013. Se nærmere om de prinsipper og kriterier vi vil arbeide etter under **prosjektprioriteringer**

Rammeprioriteringer vedlikehold

Vedlikehold er bare spesifisert på vegsiden (fergekai er egentlig definert på veg/kollektivsiden, men det spiller liten rolle her).

VEDLIKEHOLD	2014-23	Andel	Pr år
Dekkelegging	622	44 %	62
Driftskontrakter	546	39 %	55
Vegoppmerking	100	7 %	10
Vedlikehold øvrig	80	6 %	8
Bru og fergekai	67	5 %	7
SUM	1 415	100 %	142

Tall i MNOK. 2013 kr. Basert på en videreføring av 2013 budsjettet

Vi skisserer ikke alternativer her, men viser til betraktninger rundt investering versus vedlikehold tidligere. Særlig dekkeleggingsprogrammet, vedlikehold gjennom driftskontrakter og det mindre investeringsprogrammet bør se på potensialet rundt prosjektfinansiering/ samordning.

Rammeprioriteringer drift

Nullalternativ

DRIFT	2014-23	Andel	Pr år
Kollektiv	5 701	72 %	570
Buss	3 487	44 %	349
Skoleskyss	689	9 %	69
Felles	668	8 %	67
Hurtigbåt	551	7 %	55
TT-transport	205	3 %	21
Trikk	91	1 %	9
Program	10	0 %	1
Veg	1 815	23 %	182
Driftskontrakter	1 587	20 %	159
Drift øvrig	228	3 %	23
Veg/Kollektiv	441	6 %	44
Ferge	393	5 %	39
Aksjon skoleveg (kv)	25	0 %	3
Park& Ride	12	0 %	1
Støtte TS-tiltak	9	0 %	1
FTU	2	0 %	0
Sum	7 957	100 %	796

Tall i MNOK. 2013 kr. Basert på en videreføring av 2013 budsjettet

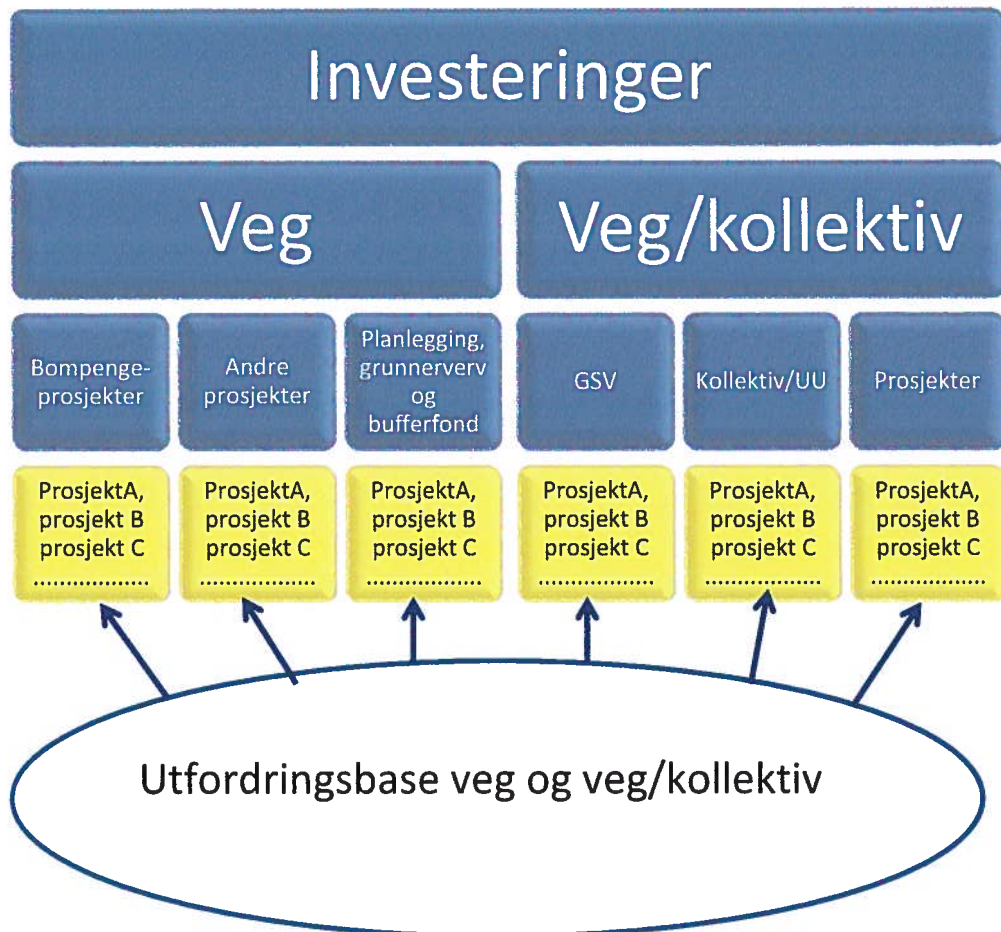
Driftsrammene er i stor grad bundet gjennom lange kontrakter, og endring av rammer vil primært skje gjennom nye anbud.

Prosjektprioritering innen fylkeskommunens ansvarsområder

Dette vil i stor grad dreie seg om hvilke investerings- (og større vedlikeholds-) prosjekter som skal prioriteres. Vi forutsetter at rammene er lagt gjennom rammeprioriteringer, og at utfordringen er å finne de beste prosjektene innenfor hver ramme.

Dette kan illustreres slik:

Figur: Oversikt prioriteringer gjennom rammefordeling



De blå boksene representerer prioriteringer gjort gjennom rammeprioriteringer.

Et GSV prosjekt vil derved konkurrere med andre GSV prosjekter om prioritet innenfor rammen for GSV, men ikke med prosjekter innen andre rammer. Dette for i størst mulig grad kunne sammenligne like prosjekter, som vil ha sine egne kriterier.

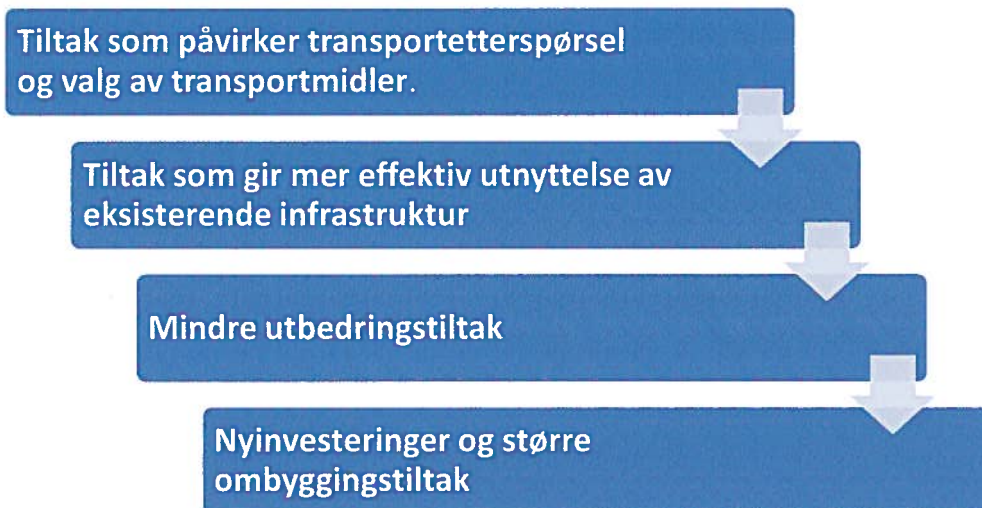
En utfordring kan løses på ulike måter - firestegsprinsippet

Firestegsprinsippet er en angrepsvinkel for planlegging innenfor vegtransportsystemet som innebærer at mulige forbedringer i transportsystemet skal prøves stegvis. Prinsippet ble opprinnelig lansert av Vägverket 1997 for å **økonomisere med investeringsmidler**. I dag brukes prinsippet også som en metode for å minske trafikkens negative effekter på trengsel, luftkvalitet og klima.

Firestegsprinsippet bygger på at transportsystemet skal utformes og utvikles ut fra et helhetssyn og å

finne beste tiltak for å løse problem eller mangler i transportsystemet. Det er viktig at analysene gjennomføres i et tidlig stadium av planleggingen og før tiltakene er valgt.

Tenkbare tiltak skal analyseres i følgende fire steg:



Steg 1 innebærer å vurdere tiltak som planlegging, styring, regulering, påvirkning og informasjonskampanjer for å minske transportetterspørselen eller føre over reiser og transporter til andre transportformer.

Steg 2 innebærer å vurdere tiltak for å anvende aktuelt vegnett mer effektivt, sikrere og mer miljøvennlig. Bussfiler på trafikkintensive gater er eksempel på tiltak innen dette steget.

Steg 3 innebærer å vurdere tiltak som innebærer begrensede ombygginger. Omfatter forbedringstiltak og ombygninger på aktuell strekning for eksempel trafiksikkerhetstiltak eller forsterkningstiltak. Midtdelere er eksempel på tiltak innen dette steget.

Steg 4 innebærer å vurdere nyinvesteringer og større ombyggingstiltak. Det fjerde steget gjennomføres hvis behovet ikke kan tilgodesees i de tre tidligere stegene. Omfatter om- og nybyggingstiltak som ofte tar ny grunn i bruk, for eksempel nye vegstrekninger.

Punkt- og strekningsvurdering mhp sikkerhet

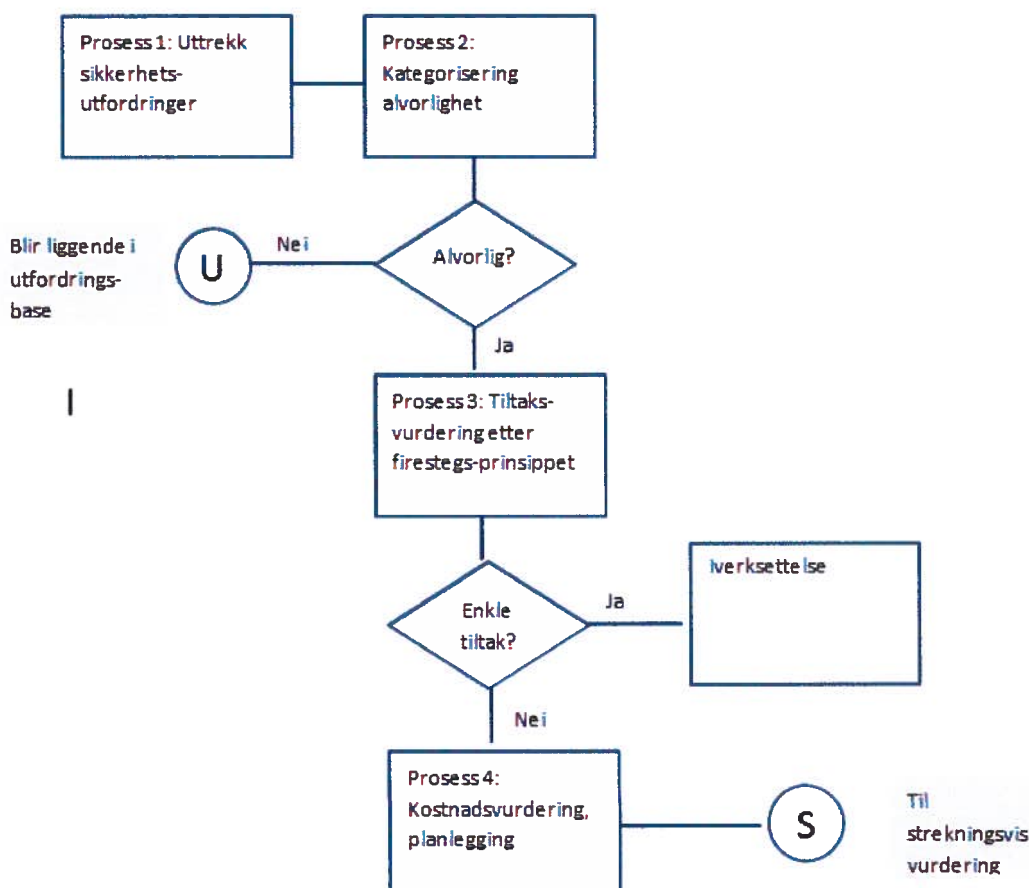
Vi har tidligere (under målsetting og overordnede strategier) definert **sikkerhet** som et grunnleggende kriterium. Der det er målkonflikter, må følgelig sikkerhet gå foran andre målsettinger som tilgjengelighet, fremkommelighet, regional utvikling, klima etc etc.

Det første skritt må derfor være å gå gjennom utfordringsbasen med hensyn til potensielle sikkerhetsutfordringer, og definere hvilke av disse som er **alvorlige** (dvs har en høyere risiko enn det som kan aksepteres).

All transport innebærer en risiko i seg selv, men vi vil her være på jakt etter de **alvorlige sikkerhetsutfordringer**.

På neste side vises en forenklet prosessoversikt for kategorisering og prioritering av sikkerhetsutfordringer. Dette prinsippet gjelder for utfordringer innen alle kategorier: veg, veg/kollektiv og kollektiv

Forenklet prosessoversikt: Punkt og strekningsvurdering mhp sikkerhet



Prosess 1 : Utplukk av sikkerhetsutfordringer fra utfordringsbasen (kan typiske være manglende rekkverk, farlige kryss, rasfare, smal veg etc).

Prosess 2: Kategorisering av hvor alvorlig den enkelte sikkerhetsutfordring er. De alvorlige går videre til prosess 3, de mindre alvorlige blir liggende i utfordringsbase.

Prosess 3: Tiltaksvurdering etter firestegsprinsippet. Hvis utfordringen kan løses med enkle tiltak går det til iverksettelse. Hvis ikke går det videre til prosess 4.

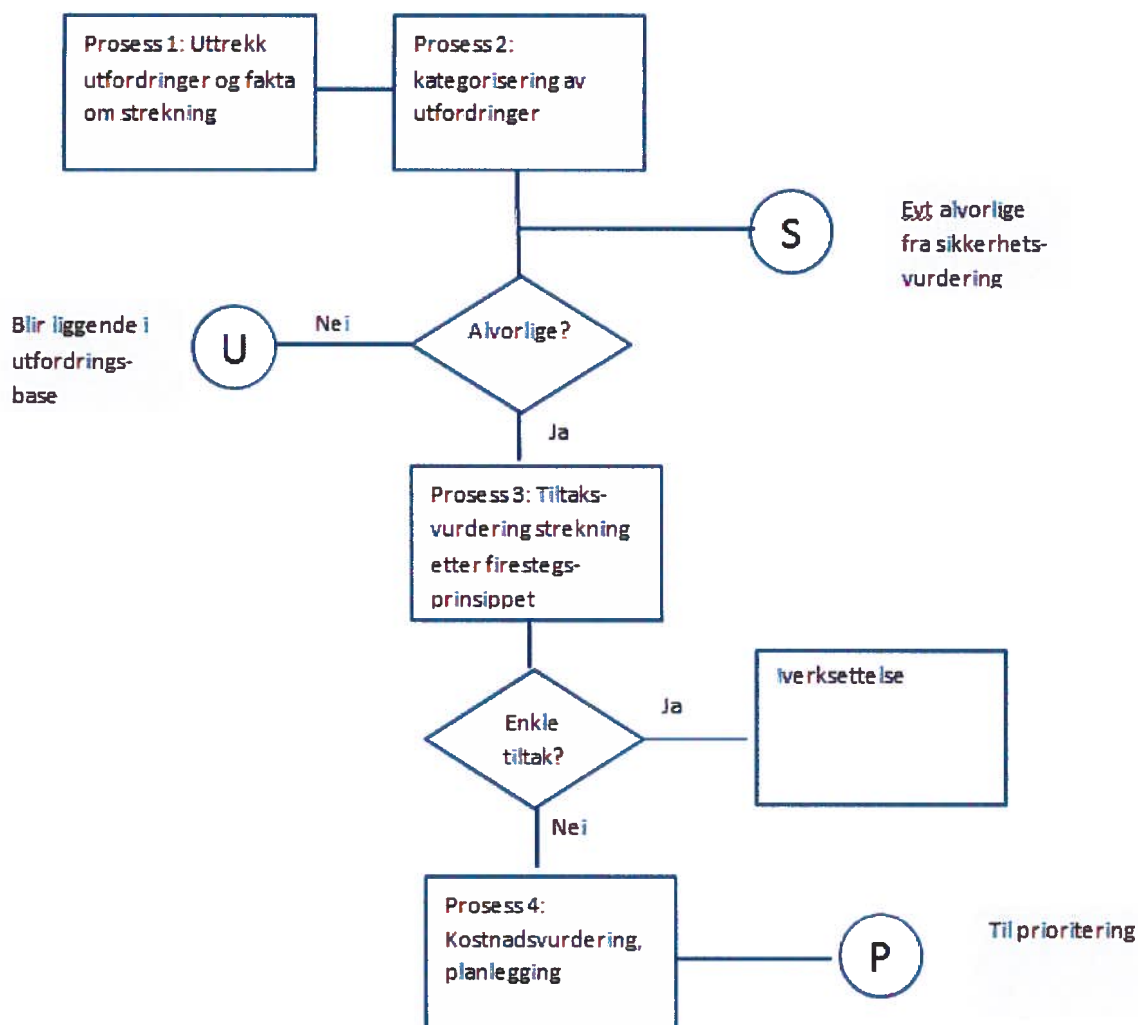
Prosess 4: Kostnadsvurdering og planlegging sammen med andre tiltak på strekningen. NB: Ofte kan en utfordring løses på kort sikt ved enkle tiltak, mens det på lengre sikt kreves større tiltak. Det vil altså være mulighet for at tiltaksvurderingen både gir en kortsiktig, enkel løsning, samtidig som det går til vurdering av mer langsiktige og større løsninger

Gjennomføres: Av fagfolk på trafiksikkerhet hos SVV og i noen grad hos ATB. Start april 2013, og løpende gjennomføring frem mot sommeren. Innspill til alvorlige og større sikkerhetstiltak skal være gitt til de som vurderer strekningsvis utbedringer i god tid før handlingsprogram 2014-17 skal fremlegges

Strekningsvurdering mhp fremkommelighet og tilgjengelighet

Typiske transportutfordringer som fremkommelighet og tilgjengelighet vil vurderes best i en strekningsvis sammenheng.

Forenklet prosessoversikt: Strekningsvurdering fremkommelighet, tilgjengelighet og sikkerhet



Prosess 1: Grov faktasammenstilling (parsellengde, vegnr, ÅDT, klasse, ulykkesdata og andre relevante faktiske data for strekningen (bla registrerte utfordringer fra høringsrunde og fra interne data i SVV).

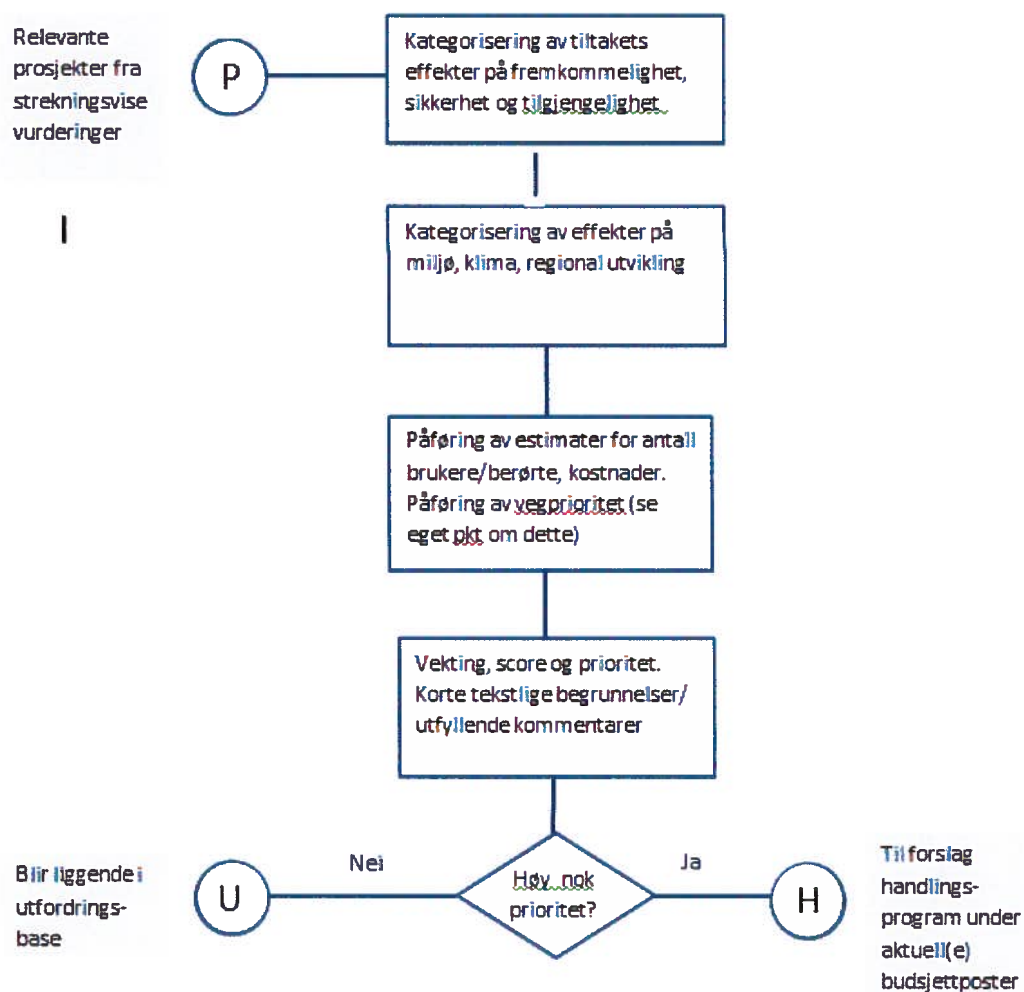
Prosess 2: Grov klassifisering av strekningens utfordringer med hensyn til alvorlighet for fremkommelighet og tilgjengelighet. Alvorlighet vurderes opp mot strekningens fakta. Tillegg av evt. alvorlige sikkerhetsutfordringer på strekningen fra separat sikkerhetsgjennomgang. Kort notat som beskriver alvorligste utfordringer. Videre til prosess 3: Strekninger med alvorlige utfordringer på en eller flere områder.

Prosess 3: Tiltaksvurdering etter firestegsprinsippet. De strekningsutfordringer som kan løses med enkle tiltak går til iverksettelse. De øvrige går til prosess 4.

Prosess 4: Kostnadsvurdering og planlegging av tiltak på strekningen. Kort notat for strekningen som går videre med andre strekningsvurderinger til **prioritering**

Gjennomføres: Av områdeansvarlige og andre fagfolk hos SVV og i noen grad hos ATB. Start april 2013, og løpende gjennomføring frem mot sommeren. Gjennomgangen omfatter de strekninger der det er innspill fra høring eller egne oversikter. Grov oversikt bør foreligge før sommeren 2013, slik at prioritering kan skje august/ september 2013 før handlingsprogram 2014-17 skal fremlegges

Prioritering av prosjekter for utbedringer/ombygging/ nybygg



Med unntak av kriterie vegprioritet (se neste side) går vi ikke dypere inn i kriterier, vekting etc nå.

Vi vil ta i bruk faglige standarder i SVV/ATB for kriterier, vektning og kostnadsestimater der slike finnes. Der de ikke finnes vil vi søke å finne enkle, transparente og pragmatiske løsninger. Hensikten er at alle forslag til investeringer i handlingsprogrammet skal være **begrunnede**.

Kriterie vegprioritet

Følgende strekninger utgjør 30% av veglengden i fylket, men ca 60% av transportarbeidet. Etter en vurdering foreslår vi å se disse som de viktigste vegene i fylket – dels ut fra ÅDT, dels ut fra om de har spesiell betydning for trafikksikkerhet, som regional funksjon eller som beredskapsveg

Vegene er inndelt i tre grupper (G)- en for fylkesvegene i Trondheim, og en prioritet 1 og 2 gruppe for de øvrige med 8 vegstrekninger i hver. R angir himmelretning ut fra Trondheim

G	R	Veg	Tekst	* Lengde (km)	*Andel veg- lengde	*Andel transport- arbeid	*Lengde- vektet ÅDT	*Andel tunge kj.tøy	*TS	*Reg. funk	*bered- skap
TRD				33,9	1,2 %	10,7 %	8 933	47	5		5
		FV 812	Byåsvegen -	12,5	0,4 %	5,1 %	11 729	9	1		1
		FV 864	Singsakerringen -	4,0	0,1 %	1,1 %	7 810	10	1		1
		FV 865	Tyholtringen -	3,4	0,1 %	1,0 %	8 131	8	1		1
		FV 868	Håkon den 7 gt. -	4,9	0,2 %	2,1 %	12 201	10	1		1
		FV 900	Heimdalsvegen -	9,1	0,3 %	1,5 %	4 795	10	1		1
Pri 1				631,1	21,5 %	40,1 %	2 289	86	4	8	5
	N	FV 710	Orkanger - Botngård	67,6	2,3 %	4,1 %	1 741	10	1	1	
		FV 715	Ila - Åfjord	77,5	2,6 %	5,2 %	1 929	10	1	1	
	S	FV 30	Støren - Røros	111,9	3,8 %	7,1 %	1 820	12		1	1
		FV 65	Orkanger - Møre grense	33,2	1,1 %	3,1 %	2 649	10		1	1
		FV 700	Svorkmo - Berkåk	53,0	1,8 %	2,8 %	1 529	10		1	1
	V	FV 714	Orkanger - Frøya	139,8	4,8 %	8,8 %	1 810	12	1	1	
	Ø	FV 705	Stjørdal - Brekken	124,9	4,3 %	4,3 %	996	10	1	1	1
		FV 950	Trondheim - Stjørdal	23,3	0,8 %	4,7 %	5 836	12		1	1
Pri 2				246,3	8,4 %	9,0 %	1 279	84	6	6	2
	N	FV 717	Rørvik - Rissa	21,2	0,7 %	1,1 %	1 449	10	1	1	
	S	FV 701	Meldal - Storås	9,2	0,3 %	0,2 %	707	10		1	1
		FV 704	Sandmoen - Brøttem	15,4	0,5 %	1,7 %	3 107	12	1	1	
	V	FV 680	Vinjeøra - Kjørsvik	44,1	1,5 %	2,4 %	1 585	15	1	1	
		FV 800	Buvika - Orkanger	22,6	0,8 %	0,5 %	644	10	1		1
	Ø	FV 31	Røros - Sv-grense	47,4	1,6 %	1,6 %	982	10	1	1	
		FV 715	Åfjord - N-Tr	86,2	2,9 %	1,4 %	480	17	1	1	
Totalsum				911,3	31,0 %	59,8 %	3 597	217			

Denne vurderingen vil gå inn som en av flere vektingsfaktorer i prioriteringsvurderingene.

Ramme- og prosjektprioritering for innsats på samlet transporttilbud

Støtte aktører og bransjer

Fylkeskommunen vil fortsette å bistå enkeltaktører og bransjer med å løse utfordringer som vil bidra til å nå målsettingene: et **effektivt, tilgjengelig, sikkert, miljø- og klimavennlig** transportsystem som **dekker regionens behov for transport og fremmer regional utvikling**.

En del av fylkeskommunens bistand rundt dette er nevnt i utfordringsdokumentet, ellers vises til punktet «Noen utfordringer på andre områder»

Ta en større og mer synlig rolle som regional aktør i langsiktig utvikling

Vi tenker oss her en innsats i form av fem sentrale initiativ. Noen vil være videreføring av tidligere initiativ, andre vil være en samling av gode ressurser for å få til en endring.

Prosjekt 1. Kollektivtilbud 2018 (nytt prosjekt)

Vi forutsetter at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen vil komme i NTP 2014-23 som fremlegges primo april. Dette er et prosjekt som vil kunne være ferdigstilt mot slutten av 2017, og legge til rette for et nytt og forbedret togtilbud fra 2018.

Fylkeskommunen/AtB ønsker i samarbeid med NTFK, NSB, Jernbaneverket, kommuner og andre å etablere en tydelig og samordnet rutetabell for kollektivtrafikken fra 2018. Der toget går må toget utnyttes optimalt i kollektivtransportsystemet.

En femårs horisont er lang nok til at mindre infrastrukturutbedringer som kryssingsspor eller lignende kan gjennomføres, at materiell kan komme på plass, og at stoppmønster, park&ride og tilbringerløsninger til knutepunkt kan fastsettes og ferdigstilles.

Kollektivtilbud 2018 vil gi tydelige føringer til befolkning om kommende kollektivløsninger, og vil være et klart signal til arealutvikling og tettstedsutvikling i kommuner.

Prosjekt 2. Trafikksikkerhet (videreføring/ styrking).

Legges under trafikksikkerhetsutvalget, og viderefører satsing på kjøreopplæring mot unge og andre delprosjekter.

Prosjekt 3. Godstransport 2018 (nytt)

Et tilsvarende prosjekt som Kollektivtilbud 2018, men rettet mot å etablere effektive løsninger for tyngre godstransport. Vil være i samarbeid med NTFK, havner, Kystverket, Vegvesenet, bransjeorganisasjoner og Jernbaneverket.

Vil søke å etablere effektive og sikre godsruiter, samt etablere gode alternativer til transport pr bil. Både stimulerende og prohibitive tiltak kan vurderes her.

Prosjektet ferdigstilles våren 2014, og gir 4 år til ferdigstilling av prosjekter eller løsninger knyttet til å realisere transportvegene.

Prosjekt 4. Store, langsiktige prosjekter (nytt)

Det er stort trykk fra aktører på å vurdere bruløsninger over Trondheimsfjorden og andre større fjordkryssingsprosjekter. I noen sammenhenger bør man tenke stort og langsiktig, og vi foreslår en

ressursinnsats til slike prosjekter i samarbeid med drivende krefter.

Prosjekt 5. Klimareduksjon 2018 (nytt).

Fylkets klima- og energiplan er en ambisjon om 30% reduksjon i klimagassutslipp i fylket 1991-2020, og 50% reduksjon i egen virksomhet. Dette tilsier et prosjekt rettet mot alle konkrete løsninger for å redusere klimautslipp fra transportnæringen i Trøndelag. Prosjektet må vurdere løsninger fra ladestasjoner til alternative drivstoff på kollektivtransport, samt stimulerende og prohibitive tiltak. Vil samspille og dra effekter også fra prosjektene Kollektivtrafikk 2018 (større bruk av tog) og Godstransport 2018 (større overgang til bane/båt).

STFKs andel av prosjektene vil f.eks kunne finansieres under den alternative investeringsposten Prosjekter (se tidligere om rammeprioriteringer investeringer innen VEG/KOLLEKTIV).

Konkrete tiltak som besluttet iverksatt vil inngå i ordinære handlingsprogrammer for VEG, VEG/KOLLEKTIV og KOLLEKTIV.

Vedlegg

Vedlegg 1. Spesifikasjon av investeringsmidler på bundne, disponerte og frie

Spesifikasjon av bundne og frie investeringsmidler – basert på investeringstabell FVP 2013

Kategori /Hovedposter	Investeringer 2013-kr	Bundet	Disp	Frie	*Total
VEG 2014-19		657	174	174	1 005
Bompengeprosjekter		614	76		690
Fosenvegene		106	10		116
	Bomstasjon Krinsvatnet				
	Fosenvegene, fellesutg./uspes.				
	Fv 014 Roan-Reppkleiv		2		2
	Fv 193 Verrabotn-Meltingen		2		2
	Fv 710 Botngård-Krinsvatn		2		2
	Fv 710 Brekstad-Botngård		2		2
	Fv 715 N. Hofstad-Årgård		2		2
	Fv. 710 Ingdal - Valset	27			27
	Fv. 715 Bru over Krinsvatn	24			24
	Fv. 715 Haugsdalen - Rødsjø	2			2
	Fv. 715 Keiserås - Olsøy				
	Fv. 715 Krinsvatn - Åfjord	14			14
	Fv. 715 Olsøybakken	10			10
	Fv. 715 Rødsjø - Krinsvatn	24			24
	Fv. 715 Rørvik - Vanvikan				
	Fv. 715 Rørvik terminalområde				
	Fv. 715 Vanvikan - Keiserås (Vanvikbakk.)				
	Fv. 717 Bradden - Stadsbygd - Rørvik	5			5
	Fv. 717 Sund - Bradden				
	Fv. 717 Sund - Bradden, , rundkj. Sund				
	Fv. 717 Sund - Bradden, utslaking Skaret				
	Fv. 755 Leksvik - Vanvikan				
Laksevegen		430			430
	Bjørnli - Berg (omlegging Krogstadøra)				
	Bomstasjoner	-12			-12
	Brattstiåstunnelen	3			3
	Fenestunnelen				
	Fossantunnelen og Snilldalstunnelen				
	Melvatnet - Mjønes	216			216
	Planlegging/uspesifisert				
	Snildalselva	29			29
	Sætergrenda - Berg	194			194
	Ulvstubakken				
	Våvatntunnelen				

Kategori /Hovedposter	Investeringer 2013-kr	Bundet	Disp	Frie	*Total
Øvrige bompengeprojekter		78	66		143
	Fv. 704 - Sandmoen - Tulluan planlegging		66		66
	Fv. 714 Vikansvingen - Stråmyra	78			78
Andre prosjekter		43	57	174	274
*		30	57		87
	Fv. 277 Hegg - Hopenbrua				
	Fv. 30 Bones - Kjelden				
	Fv. 30 Eidet - Mosletta				
	Fv. 30 Støren - Røros, oppgradering av rekkverk		5		5
	Fv. 30 Støren - Røros, utvide skjæringer, slake ut fyllinger		3		3
	Fv. 31 Røros - riksgrensen, inkl. Falunvegen, forsterkning		5		5
	Fv. 31 Røros - riksgrensen, inkl. Falunvegen, utskifting stikkrenner mv.				
	Fv. 561 Jamtbekk, ny bru	3			3
	Fv. 561 Store Sjøa, ny bru	2			2
	Fv. 591 Brobakk, ny bru	3			3
	Fv. 603 Forå - Løvrødsmo	7			7
	Fv. 603 Fordbrua				
	Fv. 656 Fossum - Holtmoen				
	Fv. 695 Kvål - Stenset	15			15
	Fv. 700 Klinghåmmårn		33		33
	Fv. 700 Meldal grense - Berkåk, Rennebu, forsterkning		1		1
	Fv. 700 Meldal grense - Berkåk, Rennebu, oppgradering rekkverk		2		2
	Fv. 704 Hyttfossen - Brøttem, forsterkning (E-veg)				
	Fv. 705 Ås - Stuggudal, Tydal, forsterkning		9		9
	Fv. 715 Åsegg - NT grense, Osen, utskifting av stikkrenner				
	Fv. 723 ny Lunnfjordbru, Åfjord				
	Fv. 734 Tislua - Gimse				
	Fv. 734 Varmbobakken				
Refusjoner		14			14
	Ferjeleier øyrekka	2			2
	Fv. 244 Innstrand-Austheim				
	Fv. 381 Asmundsvik - Hopsjø	9			9
	Fv. 715 Arneviksvingene	3			3
	Fv. 715 Nordre Nordelv bru	0			0
	Refusjoner 2010-2011				
Uspesifisert				174	174

Kategori /Hovedposter	Investeringer 2013-kr	Bundet	Disp	Frie	*Total
	Ferdig/uspesifisert			174	174
Planlegging, grunnerherv og bufferfond			41		41
Bufferfond			21		21
	Bufferfond		21		21
	Udisponerte midler fv.30 (ref FU 43/12)				
Grunnerherv			13		13
	Grunnerherv		13		13
Planlegging			7		7
	Overført drift STFK				
	Planlegging STFK				
	Planlegging utenfor Trondheim		7		7
Miljø- og servicetiltak		0			0
*		0			0
	Biologisk mangfold	0			0
	Støykartlegging				
	Vannforskrift				
VEG/KOLLEKTIV 2014-19		23	34	174	231
Trafikksikkerhetstiltak			15	140	155
*			15	140	155
	Aksjon skoleveg (alle fylkesveger)			53	53
	Ferdig/uspesifisert			14	14
	Oppfølging av tiltaksplan			9	9
	Rv680 Hemne ved Rovatnet, vegomlegging (kurver m.m.)		15		15
	Rv709 Omlegging Ribakken (Børsa - Laugen)				
	Tillskudd til trafikksikkerhetstiltak			25	25
	Trafikksikkerhetstiltak på veg			34	34
	Veglys			5	5
GSV utenom Trondheim		9	9	34	52
*		9	9	34	52
	Ferdig/uspesifisert			33	33
	Fv. 30 Forlengelse til Moe (tas ut)				
	Fv. 31 Refusjon Falunvegen (Røros)	1			1
	Fv. 515 Gamle kongeveg Oppdal				
	Fv. 65 Forve – Torshus (Orkdal)	3			3
	Fv. 705 Moheim – Borsetmoen (Selbu) 1400 meter		9		9
	Fv. 714 Ervika-Dyrvik	5			5
	Fv. 718 G/S-veg Rissa-Skauga bru				
	Sykkelveinspeksjoner (hele fylket)			1	1
Kollektivtransport og UU		14	10		24

Kategori /Hovedposter	Investeringer 2013-kr	Bundet	Disp	Frie	*Total
*		14	10		24
	Ferdig/uspesifisert				
	Fv. 740, Melhus, Brubakken - Sjøberg	8			8
	Fv. 800, Skaun og Orkdal		10		10
	Fv. 950, Malvik	6			6
	Kollektivknutepunkt Agdene, bidrag				
MILJØPAKKE 2014-19		325			325
Miljøpakke Trondheim		325			325
*		325			325
	Miljøpakke Trondheim, tilskudd	263			263
	Miljøpakke Trondheim, økt bidrag trinn 2	62			62
	Støytiltak Trondheim				
UFORDELT RAMME 2019-23				826	826
Ufordelt				826	826
*Total		1 006	208	1 173	2 387

Tall i MNOK. 2013 kr

Bundet: Investeringer som er knyttet opp i vedtatt bomfinansiering, og investeringer som er igangsatt.

Disponert. Dette er investeringer som står på investeringsprogrammet i FVP 2013 og i langtidsprogrammet 2013-19, men som ennå ikke er startet.

Frie. Dette er sekkeposter og reserveposter i investeringsprogrammet, som må anses frie. Som tillegg/ fradrag til denne posten kommer evt økte eller reduserte rammer.

Vedlegg 2: Vedlikehold versus investering

Det aller meste av standarder for drift og vedlikehold er definert i Håndbok 111, Statens vegvesen. En tilpasning av dette er tatt inn som spesifikke krav i drift- og vedlikeholdskontraktene.

Generell utfordring innen drift og vedlikehold

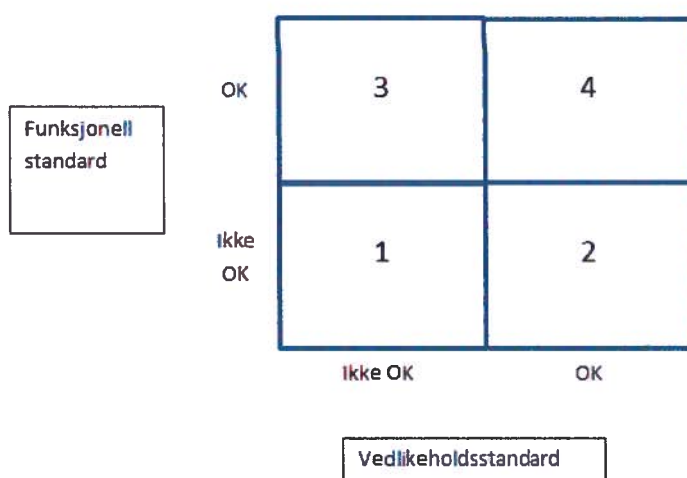
Store deler av fylkesvegnettet er bygd med helt andre krav og for en helt annen trafikkbelastning enn dagens. Det har over mange år medført et større løpende forfall på veg, konstruksjoner, drens- og avløpsanlegg, vegutstyr etc. enn man har hatt ressurser til å utbedre.

For "nedkjørte" veger er spørsmålet: Skal man bruke ressurser på å vedlikeholde noe gammelt, eller i stedet oppgradere?

Vedlikehold versus oppgradering

Dette spørsmålet gjelder i alle forhold og definitivt for veg. Noen veger ble i sin tid lagt rett på myr. På de vegene som en gang *hadde* solide forsterkningslag (pukk) kan dette være knust ned til støv etter år med tung trafikk. Man kan legge nytt dekke på disse vegene, og det vil en tid se flott ut. Men allerede neste vår kan det være sprukket eller nedsunken pga tele eller dårlig fundament. Utfordringen kan beskrives slik:

Funksjonell standard versus vedlikeholdsstandard



Eksempel: En gammel veg lagt direkte på en myr, og med dårlig dekke (grus eller asfalt) vil befinne seg i **rute 1**. Den kan kortsiktig få en god vedlikeholdsstandard ved å legge nytt dekke, og vil da være i **rute 2**. Problemet er at den fort (f.eks ved neste teleløsning) vil gå mot rute 1 igjen. Det gir et *ressurskrevende* vedlikehold.

Alternativt kunne man gjort en *oppgradering* til bedre funksjonell standard. (nytt fundament, bedre drens-og avløpsanlegg etc). Etter dekkelegging ville den da vært i **rute 4**, og holdt lengre før den gikk mot rute 3. Det ville gitt et *mindre ressurskrevende* vedlikehold

Vi tror avveiningen mellom vedlikehold og investeringer bør foretas på prosjektbasis, og i mange tilfeller **samfinansieres**.

FRØYA KOMMUNE

Kommunestyret

Møtedato:

24.01.2013

Saksbehandler:

Andreas Kvingedal

Arkivsaksnr:

12/1301

Arkivkode:

Q13 &13

Møtebok

Sak nr:

11/13

Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:

5/13 Formannskapet

14.01.2013

11/13 Kommunestyret

24.01.2013

HØRING - TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

Vedtak:

Det vises til Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23 – Høringsdokument Del 1 – Utfordringer. Frøya kommunestyre vedtar følgende innspill til transportplana i prioritert rekkefølge som avspeiler kommunens ønske om gjennomføringsrekkefølge i handlingsplana:

1. Fv. 716 gjennom Flatval er en veg som på ingen måte har en standard sett i forhold til den trafikkøkning vi har hatt i forbindelse med tungtrafikken til nytt lakseanlegg på Nordskog. Her må det tidlig i planperioden avsettes midler til omlegging av fylkesvegen bak Flatval, samt ferdigstillelse av g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. Her har kommunen allerede foretatt regulering og det er nå egengodkjent reguleringsplan for denne vegomleggingen inkl. g/s-veg.

Frøya kommune har godkjent reguleringsplan for g/s-veg langs Fv. 714 Dyrvik – Hellesvik. Det vises til at dette prosjektet er oppstartet og må ferdigstilles. Dette prosjektet må prioriteres i planperioden i likhet med g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval.
I tillegg vil kommunen starte opp reguleringsplanlegging for g/s-veg Melkstaden(Sistranda) – Hamarvik langs Fv. 714. Alle disse strekningene har stor andel av tungtrafikk og er samtidig skoleveg og må derfor tas inn i handlingsplanen.
2. Rutetilbudet til øyrekka må forbedres, ikke minst gjelder dette tidligere avganger fra øyrekka og innover og senere avganger i retur, enn det som er tilfelle i dag. Dette må innarbeides i de nye rutene i forbindelse med ny konsesjon fra 2014.
Det må settes inn ei ferje med større kapasitet enn hva nåværende ferje har, og behovet for dette er særlig i helger og i sommerhalvåret. En ny ferje må ha salong over dekk av hensyn til komfort og opplevelser av øyrekka under reisen. Universell utforming kreves. Flere parkeringsplasser og et venterom må ordnes på Dyrøya.
3. Titran bru er en flaskehals og et trafikkfarlig punkt på Fv 410, hvor det har vært dødsulykker. Her må vegen legges om og det må enten legges ned kulvert eller bygges ny bru. Dette er et forhold som ved flere anledninger er påpekt av kommunestyret.
4. Frøya kommune har i dag ingen direkte hurtigbåtforbindelse til Trondheim. Vi har i dag kun Kystekspresen og dette tilbudet må minst opprettholdes som i dag. I tillegg bør det i forbindelse med utbygging av kampflyplassen på Ørlandet igangsettes en direktebåtrute med Sistranda som endepunkt. Dette vil kunne åpne for dagpendling fra øyregionen til Ørlandet og motsatt.
5. Fremkommeligheten på en del delstrekninger på våre fylkesveger som følge av dårlig vegdekke er svært vanskelig og utbedring av dekke og vertikalkurvaturen(store setninger) må tas inn i handlingsplanen. Dette gjelder spesielt Fv 413 Strømøybotn - Dyrøy ferjekai, Fv 410 Nordskog – Titran, da spesielt på strekningen Måsøval – kryss til Bua. Den siste strekningen har store setninger og er trafikkfarlig slik tilstanden er i dag. For Fv. 413, så gjelder dette hovedadkomsten til Dyrøya som etter den nye anbudsrunder skal være trafikknutepunktet til øyrekka.
6. I høringsutkastet kan kommunestyre ikke se at ferjekaiene på Dyrøy, Sula og Mausund er tatt med i oversikten når det gjelder oppgraderingsbehov. Det må her nevnes at disse ferjekaiene mangler både toalett og venterom. Dette må være et fylkeskommunalt ansvar, så lenge det er et fylkeskommunalt ferjesamband. Det må her også tillegges at parkeringsplasser på Dyrøya må utbygges, da særlig med tanke på at dette er forutsatt skal være trafikknutepunktet for øyrekka. Reguleringsplan er utarbeidet av Frøya kommune, slik at plangrunnlaget foreligger.

5. Fremkommeligheten på en del delstrekninger på våre fylkesveger som følge av dårlig vegdekke er svært vanskelig og utbedring av dekke og vertikalkurvaturen (store setninger) må tas inn i handlingsplanen. Dette gjelder spesielt Fv 413 Strømøybotn - Dyrøy ferjekai, Fv 410 Nordskag – Titran, da spesielt på strekningen Måsøval – kryss til Bua. Den siste strekningen har store setninger og er trafikkfarlig slik tilstanden er i dag. For Fv. 413, så gjelder dette hovedadkomsten til Dyrøya som etter den nye anbudsrunden skal være trafikknutepunktet til øyrekka.
6. I høringsutkastet kan kommunestyre ikke se at ferjekaiene på Dyrøy, Sula og Mausund er tatt med i oversikten når det gjelder oppgraderingsbehov. Det må her nevnes at disse ferjekaiene mangler både toalett og venterom. Dette må være et fylkeskommunalt ansvar, så lenge det er et fylkeskommunalt ferjesamband. Det må her også tillegges at parkeringsplasser på Dyrøya må utbygges, da særlig med tanke på at dette er forutsatt skal være trafikknutepunktet for øyrekka. Reguleringsplan er utarbeidet av Frøya kommune, slik at plangrunnlaget foreligger.
7. Fv. 436 på Mausund og Fv. 437 på Sula har bruksklasse Bk6-28 tonn. Dette medfører sterke begrensninger i tungtrafikk for disse vegene og som gjør at bl.a. den ordinære søppelbilen ikke kan foreta innsamling av avfall. En oppgradering her til BkT 8 som et minimum bør tas med i handlingsplanen.
8. Kommunestyret er svært fornøyd med at man har brukt en del TS-midler for siktutbedring langs Fv. 714 Dyrvik – Nettet, samt Fv. 716 Hellesvik – Nordskag. Dette arbeidet må fortsette, da det på denne strekningen er områder med dårlig sikt og dermed trafikkfarlige punkter. Kommunestyret ser positivt på at man nå prioriterer oppgraderings- vedlikeholdsbehovet både for Frøyatunnelen og Hitratunnelen.
9. Frøya flyplass bør i perioden utbygges til en fullverdig kortbaneflyplass og kom e inn på det regionale rutenettet.
10. I forbindelse med kollektivtrafikken må det satses på flere trafiksikre bussholdeplasser, da man i dag har flere av/påstigninger i kryss hvor det oppstår en del trafikkfarlige situasjoner. Her må det gis innspill til AtB hvor det innskjerpes at av/påstigning kun skal skje på utbygde bussholdeplasser.

Formannskapetets innstilling til kommunestyret:

Frøya kommunestyre viser til Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23 – Høringsdokument Del 1 – Utfordringer, og gir følgende innspill til høringsdokumentet.

- Fv. 436 på Mausund og Fv. 437 på Sula har bruksklasse Bk6-28 tonn. Dette medfører sterke begrensninger i tungtrafikk for disse vegene og som gjør at bl.a. den ordinære søppelbilen ikke kan foreta innsamling av avfall. En oppgradering her til BkT 8 som et minimum bør tas med i handlingsplanen.
- Fremkommeligheten på en del delstrekninger på våre fylkesveger som følge av dårlig vegdekke er svært vanskelig og utbedring av dekke og vertikalkurvaturen (store setninger) må tas inn i handlingsplanen. Dette gjelder spesielt Fv 413 Strømøybotn - Dyrøy ferjekai, Fv 410 Nordskag – Titran, da spesielt på strekningen Måsøval – kryss til Bua. Den siste strekningen har store setninger og er trafikkfarlig slik tilstanden er i dag. For Fv. 413, så gjelder dette hovedadkomsten til Dyrøya som etter den nye anbudsrunden skal være trafikknutepunktet til øyrekka.
- Fylkesveg 716 gjennom Flatval er en veg som på ingen måte har en standard sett i forhold til den trafikkøkning vi har hatt i forbindelse med tungtrafikken til nytt lakseanlegg på Nordskag. Her må det tidlig i planperioden avsettes midler til omlegging av fylkesvegen bak Flatval, samt ferdigstillelse av g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. Her har kommunen allerede foretatt regulering og det er nå egengodkjent reguleringsplan for denne vegomleggingen inkl. g/s-veg.
- Frøya kommune har også godkjent reguleringsplan for g/s-veg langs Fv. 714 Dyrvik - Hellesvik. Dette prosjektet må prioriteres i planperioden i likhet med g/s-veg fra Nabeita skole til Flatval. I tillegg vil kommunen starte opp reguleringsplanlegging for g/s-veg Melkstaden(Sistranda) – Hamarvik langs Fv. 714. Alle disse strekningene har stor andel av tungtrafikk og er samtidig skoleveg og må derfor tas inn i handlingsplanen.
- Titran bru er en flaskehals og et trafikkfarlig punkt på Fv 410, hvor det har vært dødsulykker. Her må vegen legges om og det må enten legges ned kulvert eller bygges ny bru. Dette er et forhold som ved flere anledninger er påpekt av kommunestyret.
- Kommunestyret er svært fornøyd med at man har brukt en del TS-midler for siktutbedring langs Fv. 714 Dyrvik – Nettet, samt Fv. 716 Hellesvik – Nordskag. Dette arbeidet må fortsette, da det på denne strekningen er områder med dårlig sikt og dermed trafikkfarlige punkter. Kommunestyret ser positivt på at man nå prioriterer oppgraderings- vedlikeholdsbehovet både for Frøyatunnelen og Hitratunnelen.
- I forbindelse med kollektivtrafikken må det satses på flere trafiksikre bussholdeplasser, da man i dag har flere av/påstigninger i kryss hvor det oppstår en del trafikkfarlige situasjoner. Her må det gis innspill til AtB hvor det innskjerpes at av/påstigning kun skal skje på utbygde bussholdeplasser.

- I høringsutkastet kan kommunestyre ikke se at ferjekaiene på Dyrøy, Sula og Mausund er tatt med i oversikten når det gjelder oppgraderingsbehov. Det må her nevnes at disse ferjekaiene mangler både toalett og venterom. Dette må være et fylkeskommunalt ansvar, så lenge det er et fylkeskommunalt ferjesamband. Det må her også tillegges at parkeringsplasser på Dyrøya må utbygges, da særlig med tanke på at dette er forutsatt skal være trafikknutepunktet for øyrekka. Reguleringsplan er utarbeidet av Frøya kommune, slik at plangrunnlaget foreligger.
- Frøya kommune har i dag ingen direkte hurtigbåtforbindelse til Trondheim. Vi har i dag kun Kystekspresen og dette tilbudet må minst opprettholdes som i dag. I tillegg bør det i forbindelse med utbygging av kampflyplassen på Ørlandet igangsettes en direktebåtrute med Sistranda som endepunkt. Dette vil kunne åpne for dagpendling fra øyregionen til Ørlandet og motsatt.
- Frøya flyplass bør i perioden utbygges til en fullverdig kortbaneflyplass og komme inn på det regionale rutenettet,

Vedlegg:

Brev fra Sør-Trøndelag Fylkeskommune, datert 07.12.2012
Transportplan for Sør-Trøndelag 2014 – 23 – Del 1:Utfordringer

Saksopplysninger:

Fylkeskommunen har nå igangsatt arbeidet med Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23. Planen utformes som en regional plan etter plan- og bygningsloven, og prosessen følger det planprogram som ble sendt på høring ultimo september 2012.

Transportplan for Sør-Trøndelag 2014-23 skal legge grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. Samtidig skal den gi innspill og føringer til prosesser som angår Sør-Trøndelag, men som ligger utenfor fylkeskommunens direkte ansvarsområde. Planen skal fremlegges for fylkestinget i juni 2013.

Det er nå utkast på del 1:Utfordringer som sendes til høring. Gjennom høringsinnspill på dette vil fylkeskommunen få oversikt over viktige behov sett fra kommuner, næringsliv, offentlige etater og andre høringsparter. I dokumentet som er vedlagt er det forsøkt å finne en struktur som gjør det enkelt for høringspartene å konkretisere sin innspill.

Det er satt en frist til høringsuttalelse til 25.01.2013.

Vurdering:

Rådmannen vil i saksutredningen omtale de punkter som har relevans for Frøya kommune.

Tilgjengelighet:

I dokumentet er høringspartene utfordret til å komme med innspill når det gjelder utfordringer innen vegsektoren. Her er bl.a. forholdet omkring akseltrykk og tilgjengelighet et sentralt punkt. I Frøya kommune har vi for både for Fv. 436 på Mausund og for Fv. 437 på Sula en bruksklasse på Bk 6 – 28 tonn. Dette medfører sterke begrensninger i tungtrafikk for disse vegene og som gjør at bl.a. den ordinære søppelbil ikke kan foreta innsamling av avfall. Dette må i dag foretas med traktor og sekkerrenovasjon, samt mellomlagring i containere. Dette har tiltider ført til lukt/forurensningsproblematikk som kunne vært unngått ved en opprustning av vegnettet på i disse to øysamfunnene.

Fremkommelighet:

Videre er det også vist til utfordringer når det gjelder fremkommelighet, ikke minst gjelder dette vegdekkets tilstand. Her har Frøya kommune ved flere anledninger vist til den dårlige tilstanden som er på Fv 413 fra Strømøybotn til Dyrøy ferjeleie, samt på Fv. 410 Nordskag – Titran, da spesielt på strekningen fra Måsøval til kryss til Bua. Den siste strekningen har store setninger og er faktisk trafikkfarlig slik tilstanden er i dag. For Fv. 413 gjelder dette hovedadkomsten til øyrekka med den økte trafikken vi har fått som følge av ferjeforbindelsen til Mausund og Sula. Dyrøya er også det nye trafikknutepunktet til hele øyrekka når det nye båt/ferjetilbudet som nå har vært ute på anbud setter i drift i 2014.

Fly/flyplasser:

Frøya flyplass bør i perioden utbygges til en fullverdig kortbaneflyplass og komme inn på det regionale rutenettet.

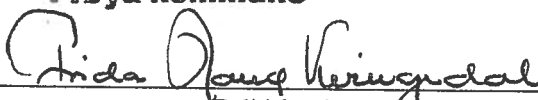
Havn:

Frøya kommune har inngått intensjonsavtale med Trondheim havn, noe som kan medføre at vi kan få beder utnyttelse av våre kaier, med mer gods fra bil til båt. Det må også tillegges at kommunen nå er i ferd med å bygge ut ny dypvannskai i Nordhammervika, som vil bedre kaisituasjonen for kommunen betydelig, da vi i dag ikke har noen dypvannskai.

Rett utskrift bevitnes:

Dato: 28.01.13

Frøya kommune


Politisk sekretær

Utskrift til: Saksbehandler Andreas Kvingedal for videre oppfølging av saken.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Frida Hanø Kvingedal
Arkivsaksnr.: 13/351

Arkiv:

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

AVTALE OM LEIE OG GJENKJØP AV SKOLELOKALER - NORDSKAG OPPVEKSTSENTER

Innstilling:

Saken fremlegges uten innstilling.

Vedlegg:

Saksnr. 168/12 – Kommunestyret 22.11.2012

Forslag til avtale mellom Nordskag og Kverva grendalag og Valen grendalag (utleier) og Frøya kommune (leier)

Beregningsgrunnlag for prosjektsammenligning

Saksopplysninger:

Det vises til sak 168/12 av 22.12.2012 - Tilbud fra grendalagene for Kverva, Nordskag og Valen på samarbeidsavtale om utbygging av Nordskag oppvekstsenter. I h.h.t til vedtak fikk rådmannen i oppdrag og vurdere forslag til leie- og gjenkjøpsavtale, med tanke på hva som vil være det beste alternativet for Frøya kommune.

Med utgangspunkt i vedtak ble det opprettet en arbeidsgruppe fra rådmann bestående av virksomhetsleder Andreas Kvingedal, fagleder Arvid Hammernes, kommunalsjef oppvekst Roger Fredheim og økonomisjef Sten Kr. Røvik. Arbeidsgruppa har gjennomført flere prosjektmøter med representanter fra utleier for gjennomgang av bygningsløsninger og kostnadsvirkninger for Frøya kommune vedrørende leie- og gjenkjøp.

Ut fra praktisk løsning vedrørende leieforhold og grunnavklaringer er det foreslått at leieforholdet baseres på skoledel og kommunen overtar ansvaret for tilpasning og tilleggsinvestering på barnehagedelen.

Vi er presentert et byggeprosjekt på 650 m², med en stipulert investeringskost på 16,9 mill inkl. mva. Dette utgjør en brutto m² pris på NOK 26.000,-. Arbeidsgruppa vurderer dette som en pris uten vesentlige endringer i forhold til egen gjennomføring av prosjektet. Ut fra

dette krever prosjektet en netto finansiering på 13,5 mill som er beregningsgrunnlag for årlige leiekostnader inntil kommunen foretar gjenkjøp. Utleier tilbyr en annuitetsfinansiering over 20 år til 6-6,75%, og gjenkjøp tilbys/foreslås etter 7 år med basis i gjenstående restlån (hovedstol) med et tillegg på NOK 700.000,-. I tillegg kommer gebyrer ved overdragelse. For Frøya kommune vil dette medføre en årlig leie på NOK 1,2-1,3 mill avhengig av løpende eller fast rente. I tillegg kommer dekning av forsikring og årlig vedlikehold på ca. NOK 90.000,- som Frøya kommune også måtte ha dekket ved egen utbygging.

Etter 7 år er gjenkjøpsverdi beregnet til NOK 11,0-11,1 mill.

Tilbudstallene er ikke innarbeidet i avtaleforslaget da dette avhenger av valg av flytende eller fast rente. Dersom avtalen inngås anbefaler rådmannen valg av fast rente. Det vises til leieavtalens pkt. 4.

Avtalen inneholder/omfatter ikke investeringer i inventar og utstyr.

Det vises for øvrig til vedlagte avtaleforslag.

Vurdering:

Med utgangspunkt i vedtaket fikk rådmannen i oppdrag å vurdere leieforholdet med tanke på hva som vil være det beste alternativet for Frøya kommune. Når pris pr. m2 anses som liten påvirkningseffekt er det innsparing i finansieringen som gjør utslag i forskjellsberegningen. I tillegg kommer foreslått kompensasjon på NOK 700.000,- ved gjenkjøp. Basert på dagens rentegrunnlag ved kommunal finansiering er det beregnet en forskjell i forhold til egen bygging med finansiering på NOK 2,9-2,3 mill avhengig av fast eller flytende rente. Beregningen er basert på en finansieringsperiode på 20 år. Beregningsgrunnlaget er vedlagt som en forklaring.

Ut fra tidligere vedtak og bestilling fremlegger rådmannen saken uten innstilling.

Saksprotokoll

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 22.11.2012
Sak: 168/12

Arkivsak: 12/319

TILBUD FRA GRENDALAGENE FOR KVERVA, NORDSKAG OG VALEN PÅ SAMARBEIDSAVTALE OM UTBYGGING AV NORDSKAG OPPVEKSTSENTER

Vedtak:

Det inngås et samarbeid med grendalagene for Kverva, Nordskag og Valen, der grendalagene står som utbyggere av barnehage og skole på Nordskag, jfr fremlagt forslag fra grendalagene. □ Dette fattes med bakgrunn i at kommunen med denne løsningen vil kunne realisere bygging av barnehage og skole på Nordskag tidligere enn om kommunen selv står som utbygger. Leie- og gjenkjøpsavtalen må vurderes av rådmannen, med tanke på hva som vil være det beste alternativet for Frøya kommune, og deretter må rådmannens vurderinger og forslag til avtaler godkjennes av KST.

Frøya kommune går i videre dialog med grendalagene med tanke på et OPS samarbeid for å få realisert utbygginga av Nordskaget oppvekstsenter, både skoledelen og barnehagedelen etter fremdriftsplanen og budsjettet for utbygginga som er fremlagt. □ Skolebruksplanen viser at skoledelen allerede i dag er sprengt arealmessig, samt at elevtallet vil øke til bortimot det dobbelte fremover.

Videre ser kommunestyret at det kan være viktig å få realisert en flerbrukshall på denne siden av Frøya, og er kjent med at dette har vært et ønske fra grendalagene i området i lang tid. Kommunen ønsker løpende informasjon og evt samarbeid om disse planene.

Vedtatt med 22 mot 1 stemme.

Kommunestyrets behandling i møte 22.11.12:

Repr. Arvid Hammernes ba om at hans habilitet blir vurdert da han er saksbehandler i saken.

Repr. Hammernes ble enstemmig erklært inhabil i sakens behandling.

Sv v/Turid Berget fremmet flg. forslag til vedtak:

”1. Frøya kommune takker nei til tilbudet fra grendalagene for Kverva, Nordskag og Valen på samarbeidsavtale om utbygging av Nordskag oppvekstsenter.

2. Planene om en flerbrukshall på Nordskaget utredes nærmere i forbindelse med kommunal planlegging, samfunnsdelen med delplaner.”

Ap og H v/Heidi Glørstad Nielsen fremmet flg. forslag

”Det inngås et samarbeid med grendalagene for Kverva, Nordskag og Valen, der grendalagene står som utbyggere av barnehage og skole på Nordskag, jfr fremlagt forslag fra grendalagene. □ Dette fattes med bakgrunn i at kommunen med denne løsningen vil kunne realisere bygging av barnehage og skole på Nordskag tidligere enn om kommunen selv står som utbygger. Leie- og gjenkjøpsavtalen må vurderes av rådmannen, med tanke på hva som vil være det beste alternativet for Frøya kommune, og deretter må rådmannens vurderinger og forslag til avtaler godkjennes av KST.

Frøya kommune går i videre dialog med grendalagene med tanke på et OPS samarbeid for å få realisert utbygginga av Nordskaget oppvekstsenter, både skoledelen og barnehagedelen etter fremdriftsplanen og budsjettet for utbygginga som er fremlagt. □ Skolebruksplanen viser at skoledelen allerede i dag er sprengt arealmessig, samt at elevtallet vil øke til bortimot det dobbelte fremover.

Videre ser kommunestyret at det kan være viktig å få realisert en flerbrukshall på denne siden av Frøya, og er kjent med at dette har vært et ønske fra grendalagene i området i lang tid. Kommunen ønsker løpende informasjon og evt samarbeid om disse planene.”

Votering:

Formannskapets innstilling:	Falt, enstemmig.
Forlsag fra Sv:	Falt med 22 mot 1 stemme <i>avgitt fra Sv.</i>
Forslag fra AP og H:	Vedtatt med 22 mot 1 stemme <i>avgitt fra Sv</i>

AVTALE OM LEIE OG GJENKJØP AV SKOLELOKALER

Denne avtale ("**Avtalen**") er i dag inngått mellom:

(i) **Nordskag og Kverva grendalag og Valen grendalag ("utleier")**

og

(ii) **Frøya Kommune, ("leier")**

Utleier og leier omtales i denne Avtalen heretter i fellesskap som "**partene**" og individuelt som en "**part**".

1. Leieobjektet

Leiekontrakten gjelder tilbygg til eksisterende skole og barnehage på Nordskaget. Bruttoareal (BTA) beregnet til ca. 650 kvm. Tilbygges beliggenhet og omfang fremgår av vedlagte plandokumenter, hvor bygningen er benevnt som "skole" – vedlegg 1.

Grunnen fradeles Frøya kommunes eiendom og det opprettes et eget gnr/bnr. som overdras vederlagsfritt til utleier.

2. Leietid

Det tas sikte på at bygget skal være ferdigstilt innen skolestart 2014 og at leieforholdet starter ved ferdigstillelse, jfr. orienterende fremdriftsplan – vedlegg 2. Fremdriftsplanen er kun veiledende og det leieforholdet starter ved faktisk ferdigstillelse. Utleier kan ikke holdes økonomisk ansvarlig for evt. forsinkelser i forhold til datoer i orienterende fremdriftsplan.

Leietiden løper i 7 år fra [] til [].

Leieforholdet kan ikke sies opp i leietiden. Etter leietidens utløp forplikter Frøya kommune seg til å kjøpe eiendommen med påstående bygg fra utleier til en fastsatt pris på kr..... med tillegg av dokumentavgift/tinglysingskostnader, se avtalens pkt. 21.

3. Leiesum og leiebetaling mv.

Leiesummen er NOK pr. år. Leien skal betales ukrevd forskuddsvis med NOKpr. kvartal, med terminer [2. januar, 1. april, 1. juli og 1. oktober].

Første leiebetaling skal foretas innen 14 dager før leieforholdets begynnelse og skal omfatte perioden fra leieforholdets begynnelse til først kvartal 2015. Leier kan ikke uten skriftlig samtykke fra utleier ta lokalene i bruk før første leiebetaling er foretatt, men leie påløper fra det i pkt. 2 avtalte tidspunkt for leieforholdets begynnelse.

Betalingen av husleie skal skje til utleiers bankkonto nr.: inntil det eventuelt gis skriftlig meddelelse fra utleier om betaling til annen konto. Betaling anses ikke skjedd før beløpet er valutert på utleiers konto.

Husleielovens §§ 2-11 første ledd og 2-15 fravikes slik at leier er pliktig å betale husleien rettidig uavhengig av leiers eventuelle fremsatte reklamasjoner, med mindre kravet er skriftlig erkjent av utleier eller er rettskraftig avgjort. Omtvistet husleie kan således heller ikke deponeres, jf. husleielovens § 3-8, eller motregnes med andre fremsatte krav. Leier beholder dog uavhengig av det ovenstående sine innsigelser og rettigheter etter husleielovens § 2-11 annet ledd.]

Ved forsinket betaling av husleie eller andre beløp leier plikter å betale, svares det lovbestemt forsinkelsesrente. Utleier har rett til å kreve gebyr på NOK 65,- ved purring.

Om merverdiavgift, se Avtalens pkt. 17.

4. Regulering av leien

Leien kan til enhver tid reguleres tilsvarende de til enhver tid gjeldende rentebetingelser på utleiers kapitalomkostninger på prosjektet. Leietaker vil bli presentert to ulike finansieringsmodeller, en basert på fastrente og en på flytende rente.

Første endring skal skje med virkning for leien fra og med 01.01.2015

Regulering iverksettes uten forhåndsvarsel fra utleier. Leien kan ikke settes ned til lavere beløp enn leien ved leieforholdets begynnelse.

Dersom utleier blir belastet med eiendomsskatt, offentlige avgifter eller annet i forbindelse med eiendommen, kan utleier kreve en tilsvarende tilleggsleie. Det samme gjelder hvis utleie av eiendom blir belagt med særlige skatter og eller avgifter. Tilleggsleien skal beregnes fra samme tidspunkt som slik kostnad belastes utleier.

Husleielovens bestemmelser om leieregulering skal ikke gjelde i dette leieforholdet.

5. Utgifter

I tillegg til husleien skal leier dekke alle driftsutgifter som for eksempel energi, vaktmestertjenester, offentlige avgifter, renhold og forsikring av innbo, evt. ansvarsforsikringer osv.

Utleier besørger at bygningen til enhver tid er tilfredsstillende forsikret. Det vises til bestemmelsene i pkt. 13.

6. Leiers bruk av lokalene

Lokalene kan bare benyttes til skole i kommunal regi.

Skifte av bransje eller forandring av virksomheten i lokalene, herunder drift av annen beslektet virksomhet, er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra utleier.

Samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn. En endring i bruk som innebærer endret merverdiavgiftsmessig status skal anses som saklig grunn.

Bruken av lokalene må ikke stride mot lov eller vedtak av offentlig myndighet. Rom med vann og /eller avløpsrør må holdes tilstrekkelig oppvarmet, slik at frysing unngås. Enhver skade som oppstår som følge av frysing, er leietakers ansvar.

Leier må selv innhente alle tillatelser som måtte være nødvendig for hans bruk av lokalene. Leier er ansvarlig for at hans bruk av lokalene tilfredsstiller de til enhver tid gjeldende offentligrettslige krav og plikter for egen regning å oppfylle ethvert krav fra offentlige myndighet som er foranlediget av hans bruk av lokalene, herunder krav til universell utforming.

Utleier har intet ansvar for reguleringsmessige forhold eller offentligrettslige rådgivningsinnskrenkninger, herunder endringer i disse, som hindrer den bruk som er forutsatt.

Om merverdiavgiftsmessige forhold knyttet til leiers bruk, se Avtalens pkt. 17.

7. Utleiers vedlikeholdsplikt og adgang til lokalene

Utleier plikter å besørge og bekoste vedlikehold av eiendommen utvendig, med unntak av det som omfattes av leiers vedlikeholdsplikt etter pkt. 9.

Utleier er berettiget til å foreta de arbeider han måtte finne nødvendig til forsvarlig vedlikehold både i og utenfor de leide lokaler. Leier plikter å medvirke til at ledninger, kanaler og rør til andre deler av eiendommen kan føres gjennom lokalene uten hinder av leiers innredning etc. Utleier skal påse at arbeidene blir til minst mulig sjenanse for leier. Leier plikter å finne seg i dette uten erstatning eller leiereduksjon. Det samme gjelder arbeid og ulemper som forårsakes av opparbeidelse av nye bygg eller pålegg fra offentlige instanser. Husleielovens § 5-4 første ledd skal ikke gjelde mellom partene.

Leier skal gi utleier eller representant for utleier adgang til å forevise lokalene for ettersyn, taksering mv. Tidspunktet for gjennomgang skal på forhånd avtales med leier. Utleier disponerer egen nøkkel, som om nødvendig kan benyttes.

Utleier har adgang til å ta seg inn i de utleide lokaler i alle tilfeller hvor dette antas nødvendig for å forebygge eller begrense skade på eiendommen.

8. Lokalenes stand ved overleveringen

Lokalene med naglefast tilbehør, skal overtas i den stand de var ved inngåelsen av leiekontrakten/ved leiers besiktigelse. Partene skal ved overlevering av lokalene gjennomføre overtakelsesbefaring og føre protokoll som signeres av begge parter. Lokalene overleveres uten opparbeidet uteareal.

Leier kan ikke kreve erstatning på grunn av mangler eller forsinket overlevering, med mindre forsinkelsen skyldes grov uaktsomhet fra utleiers side.

Eventuell klage over lokalenes stand ved overtagelsen må fremsettes innen 30 dager etter overtagelse. Det som kreves rettet må oppgis i klagen. Dersom klage ikke er fremsatt i henhold til denne bestemmelse anses lokalene godtatt.

Ved overlevering skal bygget være sammenbygget med eksisterende bygningsmasse med et vindfang. Leietaker har i den anledning intet ansvar, verken praktisk eller økonomisk, for nødvendige tilpasninger i eksisterende bygning.

9. Leiers vedlikeholdsplikt samt utbedringsrett m.m.

Leier plikter å besørge og bekoste innvendig vedlikehold av eiendommen, samt tekniske – og utenomhusanlegg og installasjoner i og på eiendommen.

Leier er berettiget til å foreta de arbeider han måtte finne nødvendig til drift og forsvarlig vedlikehold både i og utenfor de leide lokaler

Husleielovens § 5-4 første ledd skal ikke gjelde mellom partene.

Tilfeldige avbrudd i forsyning av vann, strøm, luft mv., gir ikke grunnlag for å kreve erstatning eller leiereduksjon.

Leier plikter for egen regning å besørge at lokalene er i minst like godt vedlikeholdt stand som ved overtagelsen, dog slik at utleier må akseptere normal slit og elde. Det samme gjelder tilbehør, installasjoner, utstyr og gjenstander som lokalene er utstyrt med.

Leiers vedlikeholdsplikt omfatter vedlikehold og eventuell fornyelse av gulvbelegg, tapeter og maling samt annen oppussing og istandsettelse av lokalene. Vedlikeholdsplikten omfatter også indre og ytre vedlikehold av inngangsdører /dørkarmer, dørlåser, porter, vinduskarmer, vindusrammer, vindusruter og eventuell solavskjerming. Videre plikter leier å vedlikeholde og foreta utskiftninger av ledninger og innretninger for avløp, vannforsyning, gass, varme, kjøling og elektrisitet frem til det punkt hvor ledningene går inn på det felles ledningsnett. Vedlikeholdsplikten omfatter også faste innretninger som er i lokalene, samt skade ved innbrudd i lokalene.

Alt arbeid som leier plikter å utføre, skal han foreta uten ugrunnet opphold og på håndverksmessig forsvarlig måte. Oppfyller ikke leier denne forpliktelse, er utleier berettiget til å la vedlikeholdsarbeidet utføre for leiers regning.

Bygningsmessige forandringer kan leier bare foreta etter forutgående skriftlig samtykke fra utleier. Det samme gjelder skifte av farger eller materialer. Alle arbeider må utføres på håndverksmessig forsvarlig måte.

Leier plikter å gjøre det som med rimelighet kan kreves for å avverge økonomisk tap for utleier som følge av skade som nevnt i forrige avsnitt. Er leier ikke ansvarlig for skaden, kan leier kreve erstattet sine forsvarlige utgifter ved tiltaket.

10. Fremleie

Fremleie, hel eller delvis, er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra utleier. Nektelse av fremleie gir ikke leier rett til å si opp eller heve leiekontrakten. Husleielovens §§ 7-6, 8-4 samt 8-5, første ledd, annet pkt. fravikes tilsvarende mellom partene.

Dersom fremleie godkjennes, blir fremleietager og fremleier solidarisk ansvarlige for oppfyllelse av leiekontrakten. Utleiers godkjennelse vil i tilfelle være betinget av at fremleietager skriftlig aksepterer dette ansvar ved underskrift på leiekontrakten.

Om merverdiavgiftsmessige forhold og fremleie, se Avtalens pkt. 17.

11. Overdragelse og pantsettelse av leierett

Leieretten kan ikke overdras eller pantsettes uten utleiers skriftlige forhåndssamtykke. Samtykke kan nektes på fritt grunnlag.

12. Overdragelse av eiendommen

Det kan være påregnelig at utleier overdrar eiendommen til en egen juridisk enhet. Går eiendommen over til ny eier, overtar den nye eier utleiers rettigheter og plikter i leieforholdet. Overdragelse gir ikke noen av partene rett til å heve, si opp eller kreve endringer i leiekontrakten. Utleier kan ikke holdes ansvarlig for krav som oppstår etter eierskiftet, heller ikke for den nye eiers oppfyllelse av leiekontrakten. Husleielovens § 8-6 annet ledd skal ikke gjelde mellom Partene.

13. Forsikring

Leier skal forsikre egen bygningsmessig innredning, fast og løst inventar, løsøre, maskiner, data, varer, driftstap/avbrudd og ansvar (kombinert bedriftsforsikring). I tillegg til egne interesser skal leiers dekke forsikring av dører og vinduer i leieobjektet.

Utleiers utgifter til fullverdiforsikringen av bygningen kan kreves refundert fra leier.

14. Mislighold og tvangsfravikelse

Dersom en part vesentlig misligholder sine forpliktelser, kan den annen part heve Avtalen. Hevning kan likevel først skje 14 dager etter at varsel om heving er mottatt, og det påpekte mislighold ikke har opphørt innen fristen.

Blir leien ikke betalt ved forfall, og heller ikke innen 14 dager etter at utleier deretter har sendt betalingsvarsel, kan utleier kreve tvangsfravikelse ("utkastelse") uten søksmål, jf. tvangsfullbyrdsloven § 4-18 og § 13-2, tredje ledd pkt. a.

Hvis leiekontrakten er utløpt og leier ikke flytter innen 14 dager etter at utleier deretter har sendt fraflyttingsvarsel, kan utleier kreve tvangsfravikelse ("utkastelse") uten søksmål, jf. tvangsfullbyrdsloven § 4-18 og § 13-2, tredje ledd pkt. b.

Hvis leieforholdet opphører på grunn av leiers mislighold, plikter leier å erstatte det leietap utleier blir påført. Likeledes må han erstatte alle omkostninger som misligholdet måtte påføre utleier, herunder saksomkostninger og utgifter til rydding og rengjøring. Bestemmelsene i Avtalens pkt. 13 gjelder også ved fraflytting/utkastelse som skyldes mislighold.

Ved mislighold fra utleiers side er eventuelt erstatningsansvar begrenset til å gjelde skade som utleier eller hans ansatte forsettlig eller uaktsomt har forårsaket. Utleiers ansvar omfatter ikke indirekte tap.

15. Ansvarsbegrensning

Leier kan kreve erstatning for tap som følge av vesentlig forsinkelse eller vesentlig mangel. Dette gjelder likevel ikke så langt utleier godtgjør at forsinkelsen eller mangelen skyldes en hindring utenfor utleierens kontroll som utleier ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller å ha unngått eller overvunnet følgene av.

Skyldes forsinkelsen eller mangelen en tredjeperson som utleieren har gitt i oppdrag helt eller delvis å oppfylle leieavtalen, er utleieren fri for ansvar bare om også tredjepersonen ville være fritatt etter regelen i første ledd.

Ansvarsfriheten gjelder så lenge hindringen virker. Faller hindringen bort, kan ansvar gjøres gjeldende dersom utleieren da plikter å oppfylle, men ikke gjør dette.

Det kan ikke kreves erstatning for indirekte tap.

Leier kan i alle tilfeller kreve erstatning dersom forsinkelsen, mangelen eller tapet skyldes feil eller forsømmelse på utleierens side, eller husrommet alt på avtaletiden avvek fra det som er tilsikret fra utleieren.

16. Tinglysing

Leier har rett til å tinglyse leiekontrakten. Kontrakten skal ha prioritet bak den pantegjeld som til enhver tid hefter på eiendommen/samlet pantegjeld på NOKtil enhver tid.

Avtalen slettet på det tidspunktet leieforholdet opphører.

17. Merverdiavgift

Utleier har rett til å tillegge merverdiavgift, med den til enhver tid gjeldende sats, på leie, utgifter og eventuelle tilleggstjenester for de arealer som til enhver tid omfattes av utleiers registrering i Merverdiavgiftsregisteret.

Leier innestår for at minst 50 % av leieobjektets areal benyttes i virksomhet som oppfyller vilkårene for å inngå i utleiers registrering. De arealer hvor leier skal drive slik virksomhet fremgår av tegning, inntatt som vedlegg [2].

Leier plikter uten ugrunnet opphold å informere utleier om enhver omstendighet, uavhengig av årsak, som kan innebære en endring i avgiftsmessig status for hele eller deler av leieobjektet.

Dersom utleier har samtykket til fremleie, og arealer som inngår i fremleieforholdet kan omfattes av utleiers registrering, har leier plikt til å søke om registrering for fremutleien senest innen utløpet av avgiftsterminen fremleieforholdet trer i kraft. I den utstrekning arealer som inngår i fremleieforholdet omfattes av utleiers registrering, har utleier rett til å legge til merverdiavgift etter bestemmelsene i første avsnitt ovenfor.

Dersom utleier har samtykket til at leietaker foretar påkostninger på leieobjektet, og påkostningene omfattes av merverdiavgiftslovens justeringsregler, skal leier uten ugrunnet opphold utarbeide og oversende til utleier en oppstilling som tilfredsstiller merverdiavgiftslovens til enhver tid gjeldende krav til registrering og dokumentasjon ved anskaffelse og framstilling av kapitalvarer.

Utleier overtar ikke justeringsforpliktelser fra leier eller eventuelle fremleiere.

På utleiers forespørsel plikter leier uten ugrunnet opphold å fylle ut og returnere utleiers til enhver tid gjeldende leiererklæringer. Ved fremleie gjelder denne plikten tilsvarende for fremleiere. Gjeldende leiererklæring er inntatt som Vedlegg [7].

Leier skal dekke alle eventuelle tap og kostnader utleier måtte bli påført, herunder statens krav på tilbakeføring av merverdiavgift på oppføring av/påkostninger på eiendommen, blant annet, som følge av:

- a) Endringer i bransje, virksomhet eller bruk av hele eller deler av leieobjektet etter avtaleinngåelse
- b) Organisatoriske endringer hos leier, så som fusjon, fisjon eller fellesregistrering, som medfører endret avgiftsmessig status for hele eller deler av leieobjektet.
- c) Mislighold av leiers plikter
- d) Endringer i lover eller forskrifter om merverdiavgift

18. Husleieloven

Ved motstrid mellom bestemmelser i denne Avtalen og fravikelige bestemmelser i husleieloven, går Avtalen foran.

19. Vernetting

Alle tvister omkring denne leieavtalen skal reguleres av norsk rett.

Eiendommens vernetting vedtas som rett vernetting i alle saker tilknyttet leieforholdet.

20. Øvrige bestemmelser

Dersom det skal være skole, og/eller barnehagedrift i eksisterende lokaler under bygge- og anleggsperioden, forutsettes det at det inngås en egen avtale mellom partene med hensyn til sikkerhet, ansvar, fremdrift og kostnader. Tilleggskostnader en slik situasjon vil medføre for utleier, kan kreves refundert i sin helhet av leietaker.

En forutsetning for denne avtalen er at utleier parallelt og i umiddelbar nærhet bygger en flerbrukshall. Frøya kommune forplikter å være leietaker av flerbrukshallen så lenge det drives skole eller barnehage på Nordskaget. Dette leieforholdet vil bli regulert i en egen leieavtale mellom partene.

Det er videre en forutsetning for denne avtale at ikke andre tilbydere får oppdraget etter en evt. utlysning av tjenesten/anskaffelsen fra kommunens side.

Leietaker skal ha anledning til å delta i plan- og prosjekteringsarbeidet med bygget.

21. Gjenkjøp

Den dag leieperioden utløper forplikter Frøya kommune seg til å kjøpe leieobjektet (jfr. avtalens pkt. 1) for en fastsatt pris til NOK med tillegg av dokumentavgift/tinglysingskostnader. Eiendommen overdras heftelsesfri i den stand og stilling den er.

22. Vedlegg

Vedlagt og som en del av denne avtale følger:

1. Plandokumenter, 3 – tre- sider
2. Orienterende fremdriftsplan
3. Romprogram og byggekostnadsestimat, 2 –to- sider.
4. Nedbetalings- og avkastningsplan

Avtalen er underskrevet i to originaleksemplarer, ett til utleier og ett til leier.

Frøya, den / - 2013

Leietaker

Utleier

Nordskag oppvekstsenter

Forutsetninger:	Prosjektsammenligning		
	Grendelag	Kommunen	Forskjell
Totalinvestering inkl. mva	16 900 000	16 900 000	
Momskompensasjon	3 380 000	3 380 000	
Totalinvestering ekskl. mva	13 520 000	13 520 000	
Bruttoareal (BTA) kvm	650	650	
Pris pr. kvm brutto	26 000	26 000	
Pris pr. kvm netto	20 800	20 800	
Grunlag leieberegning:			
Finansieringsbehov	13 520 000	13 520 000	
Rentegrunnlag - flytende	6,00 %	2,35 %	
Rentegrunnlag - fast	6,75 %	3,50 %	
Årlig leie - flytende *)	1 200 000		
Årlig leie - fastrente *)	1 300 000		
Gevinst grendelag - etter 7 år	700 000		
Utkjøp etter 7 år - flytende rente	11 000 000		
Utkjøp etter 7 år - fastrente	11 100 000		
Merkost i rente etter overtagelse- flytende	363 874		
Merkost i rente etter overtagelse- fast	566 440		
Prosjektets totalkostnad - flytende rente	19 763 874	16 856 060	2 907 814
Prosjektets totalkostnad - fastrente	20 766 440	18 488 600	2 277 840

*) I tillegg kommer årlig forsikring og utvendig vedlikehold på NOK 90.000,-

Sammenligningen er basert på en finansieringsperiode på 20 år

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Frida Hanø Kvingedal
Arkivsaksnr.: 13/442

Arkiv:

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

ORDFØRERENS ORIENTERING

Forslag til vedtak: