

FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET		Saksliste
Møtested: Teamsmøte	Møtedato: 15.04.2020	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.

NB! Status Korona under kommunedirektørens orientering.

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
95/20	20/618 KOMMUNALT NÆRINGSFOND 2020 - KORONATILTAK BLÅTT KOMPETANSESENTER
96/20	20/610 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 31.03.20
97/20	20/617 NY MØTEPLAN VÅREN 2020
98/20	19/2264 KOMMUNAL PLANSTRATEGI 2020 - 2024
99/20	17/1536 VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER
100/20	19/2326 GRENDALAGSFOND - ENDRING AV KRITERIENE/KORONATILTAK
101/20	20/631 ORDFØRERS ORIENTERING
102/20	20/637 REFERATSAK
103/20	20/632 KOMMUNEDIREKTØRENS ORIENTERING

Sistranda, 07.04.20

Kristin Furunes Strømskag
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
15.04.2020	20/618	95/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Nils Jørgen Karlsen	U01	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
95/20	Formannskapet	15.04.2020

**KOMMUNALT NÆRINGSFOND 2020 - KORONATILTAK
BLÅTT KOMPETANSESENTER**
Forslag til vedtak:

- Det avsettes inntil 200.000 kr til tiltaket
- Det skrives en tilleggsavtale med Blått kompetansesenter
- Rapportering skjer månedvis til Frøya kommune
- Arbeidet koordineres i beredskapsteamet
- Kr 200.000 finansieres over Kommunalt Næringsfond

Saksopplysninger:

Vi opplever en tid der det lokale næringslivet har store utfordringer. Frøyas næringsliv er totalt avhengig av arbeidskraft utenfra. Det kan være arbeidsinnvandrere som både har bosatt seg på Frøya eller som defineres som pendlere. Pendlerne kommer fra omkringliggende kommuner, fra områder sør for Dovre og fra utlandet. Dette har skapt utfordringer. Ett team bestående av kommuneoverlege Ingrid Kristiansen, Renathe Loktu og Nils J Karlsen behandler daglig forespørsler og dispensasjonssøknader fra bl a næringslivet. Teamet har innhentet ROS-analyser fra alle større bedrifter på Frøya og ifm dispensasjonssøknader, har teamet fokus på bedriftenes egne tiltak for å forhindre smitte og smittespredning.

Det er opprettet et **beredskapsteam**, et samarbeid mellom Frøya og Hitra. Teamet har følgende medlemmer:

- Randi Lundquist Hitra Næringsforening
- Synnøve Aukan Hitra kommune
- Torill M Pettersen Frøya Næringsforum
- Nils Jørgen Karlsen Frøya kommune
- Bjørg Rabben Sparebank 1 SMN
- Tor Espnes Hemne Sparebank
- Heidi G Nielsen Blått kompetansesenter
- Elin Reppe NAV Hitra og Frøya

Teamet skal samordne tiltak i regionen. Teamet skal påse at viktige utfordringer blir diskutert og innsatser blir koordinert.

Torsdag 2. april kom regjeringen med pakke 3 rettet mot næringslivet. De la frem ytterligere forslag til økonomiske tiltak mot konsekvensene av virusutbruddet. Tiltaket er rettet mot bransjer, bedrifter og enkeltgrupper som er spesielt hardt rammet av virusutbruddet, og som ikke er godt nok dekket av de allerede vedtatte tiltakene.

I første fase fikk regjeringen og Stortinget på plass målrettede virkemidler for raskt å kunne løse akutte økonomiske utfordringer: Sikre inntekt til arbeidstakere og likviditet til bedriftene for å unngå masseoppsigelser og konkurser.

I den nye fasen har regjeringen foreslått konkrete tiltak rettet mot bransjer, bedrifter og enkeltgrupper som blir spesielt hardt rammet av virusutbruddet. Dette innebærer blant annet en kompensasjonsordning for bedrifter som er hardt rammet av virusutbruddet, og utvidelse av garantiordningen for lån til små og mellomstore bedrifter. Tiltakene er rettet mot de mange bedriftene som brått har mistet store deler av inntektene, lærlinger som blir permittert eller mister jobben, studenter som mister deltidsjobben og de som trenger å bygge kompetanse for å stå bedre rustet når krisen er over. Det skal kompenseres for en andel av de faste kostnadene. De endelige retningslinjene for tiltaket skal endelig godkjennes i uke 15. Det skal opprettes en portal (web), der bedriftene selv skal legge inn opplysninger. Opplysningene skal ligge til grunn for hvilket tilskudd den enkelte bedrift kan få. I første omgang gjelder dette for perioden mars-mai.

Mange små og større bedrifter sliter i dagens situasjon, mange må redusere sin virksomhet drastisk og noen har allerede stengt. Medarbeidere sendes hjem og permitteringer og oppsigelser er allerede mange. Situasjonen oppleves, og er, en krise for mange virksomheter.

Vi opplever at næringsforeningene, kommunen og bankene arbeider under stort press. Det er stort behov for å:

- Styrke og sikre næringsaktørene i en svært krevende tid og bidra til at de er bedre rustet når krisen er over - krisestyring
- Tilby veiledning for krisehåndtering, informasjon samlet ett sted og hjelp til bedriftsutvikling
- Tilpasse verktøy/verktøykasse til hjelpen som trengs akkurat nå
- Samle tips og oppdatering på regionale og nasjonale tilpassede hjelpemidler/krisepakker/tiltak for å gi best mulig råd og veiledning i tiden som kommer
- Koble på samarbeidspartnere og øvrig virkemiddelapparat alt etter behov og ønske
- Ha en støttefunksjon, spesielt for de mindre bedriftene, som skal bistå i innhenting av informasjon, sammenstille informasjon, hjelp til bedriftene i søknadsprosesser

Derfor er det avgjørende at det finnes kompetanse og kapasitet som kan støtte bedriftene i dette arbeidet. Spesielt bankene er opptatt av at en slik ressurs er tilgjengelig.

Vurdering:

Kommunedirektøren ser behovet av en ressurs som kan støtte bedriftene. Frøya kommune har i dag en avtale med Blått kompetansesenter, der de har ansvar for førstelinjetjenesten i kommunen. De har kapasitet til å påta seg et tilleggsoppdrag, som gjør at de mindre bedriftene får den hjelpen de har behov for under rådende forhold. Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Det avsettes inntil 200.000 kr til tiltaket
- Det skrives en tilleggsavtale med Blått kompetansesenter
- Rapportering skjer månedsvis til Frøya kommune
- Arbeidet koordineres i beredskapsteamet

Økonomiske konsekvenser:

Kr 200.000 finansieres over Kommunalt Næringsfond

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 15.04.2020	Arkivsaksnr: 20/610	Sak nr: 96/20
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
96/20	Formannskapet	15.04.2020

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 31.03.20

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 31.03.20 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 31.03.20

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
15.04.2020	20/617	97/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
97/20	Formannskapet	15.04.2020

NY MØTEPLAN VÅREN 2020

Forslag til vedtak:

NY Møteplan vår 2020

Utvalg	April	Mai	Juni
KST			18.06
FSK	15.04	05.05	02.06
	21.04	19.05	16.06
	30.04	28.05	
HOAT	16.04	14.05	11.06
	28.04	26.05	
HOOK	14.04	12.05	09.06
	23.04		

- Felles formannskapsmøte med Trondheim, Hitra og Nærøysund kommuner blir i løpet av våren, dato ikke satt.

*1)	Kommunestyrets møter holdes på	Torsdager med møtestart	kl. 10.00
*2)	Formannskapetets møter holdes på	Tirsdager med møtestart	kl. 09.00
*3)	Hovedutvalg for helse, omsorg, oppvekst, NAV og kultur holdes på		
		Tirsdager med møtestart	kl. 09.00
*4	Hovedutvalg for tekniske og allmenne tjenester		
		Torsdager med møtestart	kl. 09.00
*6)	Frøya eldre- og brukerråd	Mandager med møtestart	kl. 10.00
*7)	FUR	Mandager med møtestart	kl. 15.30

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

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
15.04.2020	19/2264	98/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Anders Hekland	144	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
98/20	Formannskapet	15.04.2020

KOMMUNAL PLANSTRATEGI 2020 - 2024

Forslag til vedtak:

- Formannskapet i Frøya kommune vedtar at det skal utarbeides en kommunal planstrategi for perioden 2020-2024, jamfør plan- og bygningslovens §10-1.
- Arbeidet utføres i samsvar med fremdriftsplan beskrevet i saksframlegg.

Saksopplysninger:

Kravet om planstrategi er forankret i plan- og bygningslovens § 10-1:

Kommunal planstrategi

Kommunestyret skal minst en gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.

Kommunen skal i arbeidet med kommunal planstrategi innhente synspunkter fra statlige og regionale organer og nabokommuner. Kommunen bør også legge opp til bred medvirkning og allmenn debatt som grunnlag for behandlingen. Forslag til vedtak i kommunestyret skal gjøres offentlig minst 30 dager før kommunestyrets behandling.

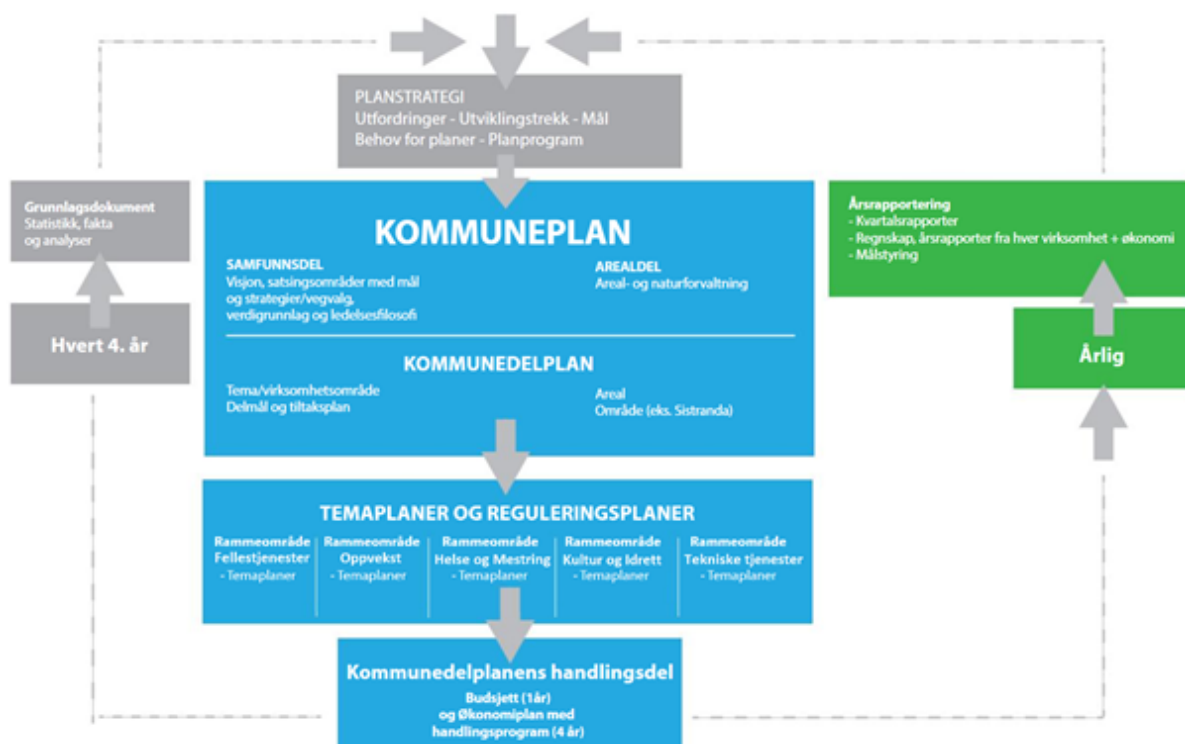
Ved behandlingen skal kommunestyret ta stilling til om gjeldende kommuneplan eller deler av denne skal revideres, eller om planen skal videreføres uten endringer. Kommunestyret kan herunder ta stilling til om det er behov for å igangsette arbeid med nye arealplaner i valgperioden, eller om gjeldende planer bør revideres eller oppheves.

Utarbeiding og behandling av kommunal planstrategi kan slås sammen med og være del av oppstart av arbeidet med kommuneplanen, jf. kapittel 11.

Kommunal planstrategi er ikke en plan i seg selv. Gjennom å drøfte utviklingstrekk i kommunen som samfunn og organisasjon, skal strategien vurdere og avklare kommunens planbehov for den kommende valgperioden. Det er i stor grad opp til kommunene selv å avgjøre hvor omfattende prosess man ønsker å gjennomføre i forbindelse med planstrategien. Kommunen kan også revidere planstrategien i kommunestyreperioden om det er behov for det.

Om kommunens plansystem

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt juni 2015. Gjennom dette arbeidet ble kommunens plan- og styringssystem vedtatt.



Dette gir overordnede føringer for kommunens planer og deres forhold til grunnleggsdokument, planstrategi, budsjett og handlingsplaner. I tillegg viser denne planenes innbyrdes forhold til hverandre.

Organisering av arbeidet

På vegne av kommunedirektøren nedsettes en arbeidsgruppe for å jobbe med kommunal planstrategi. Gruppen ledes av kommuneplanlegger, og arbeidsgruppen vil bestå av relevante ansatte i kommunen.

Formannskapet er kommunens overordnede planutvalg. De vil derfor høres og orienteres under arbeidet. Formannskapet legger også rammene for omfanget av prosessen, herunder involvering utover administrasjonen og politiske organer. Arbeidsgruppen arbeider på vegne av kommunedirektøren og vil involvere alle sektorer i arbeidet. Her vil lederforum være en naturlig referansegruppe for arbeidet. Sektormyndigheter, lokalt næringsliv, lag og foreninger med flere vil bli involvert både i innspillfasen og som høringspart.

Fremdriftsplan

Oppgave	Mar.	Apr.	Mai.	Jun.	Jul.	Aug.	Sept.	Okt.
Innhente data og analyser								
Innspill								
Utfordringsbilde								
Fastsette rullering								
Skrive strategi/saksfremlegg								
Kunngjøring (30 dager)								
Vedtak								

Vurdering

Planstrategi skal vedtas innen ett år etter konstituering av nytt kommunestyre. Kommunedirektøren vil i samarbeid med formannskapet, som kommunens planutvalg, utarbeide forslag til kommunal planstrategi for kommende periode. Denne vil så fremmes for kommunestyret.

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt juni 2015, ga føringer for kommunens plan- og styringssystem. Dette danner et naturlig utgangspunkt for arbeidet. Planstrategien er også et verktøy for å vurdere omfanget av kommunens planer, forholdet mellom disse og eventuell oppheving av eldre planer.

Forhold til overordna planverk:

Utarbeidelse av planstrategi er forankret i kommunens plan- og styringssystem, som ble vedtatt gjennomkommuneplanens samfunnsdel juni 2015.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
15.04.2020	17/1536	99/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	Q14	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
37/17	Hovedutvalg for drift	06.06.2017
45/17	Hovedutvalg for drift	19.09.2017
11/20	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	13.02.2020
99/20	Formannskapet	15.04.2020

VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER

HOATs innstilling til formannskapet:

1. Vurdering om privatisering/nedklassifisering av kommunale veger legges ikke ut til høring.
2. Saken sendes over til kommunestyret for behandling.

Behandling/vedtak i Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester den 13.02.2020 sak 11/20

Vedtak:

1. Vurdering om privatisering/nedklassifisering av kommunale veger legges ikke ut til høring.
2. Saken sendes over til kommunestyret for behandling.

Enstemmig.

Hovedutvalgs for allmenne- og tekniske tjenesters behandling i møte 13.02.20:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

1. Vurdering om privatisering/nedklassifisering av kommunale veger legges ikke ut til høring.
2. Saken sendes over til kommunestyret for behandling.

Enstemmig.

Rådmanns innstilling falt enstemmig.

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

Vedtak:

Saken utsettes

Enstemmig.

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

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

Vedtak:

1. Rådmannen rullerer hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

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

Enstemmig.

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

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

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

1. Rådmannen rullerer hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

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

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

Rådmanns forslag:

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

Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

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

Enstemmig.

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

Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for allmenne og tekniske tjenester tilrår, med bakgrunn i prinsippet om likebehandling og samfunnsmessige interesser at de veier som tilfredsstiller en eller flere av følgende kriterier overføres til privat drifts- og vedlikeholdsansvar:
 - *Vegen ligger utenfor tettbebygde strøk*
 - *Vegen har liten trafikk som ikke inngår i et gjennomgående vegnett med mye gjennomgangstrafikk*
 - *Vegen betjener ikke almenne brukerinteresser eller offentlige formål og virksomheter*
 - *Veger med lange vegstrekk som betjener få brukere*
2. Dette berører disse veiene og veistrekningene i Frøya kommune:
 1. Kjervågsundveien – fra avkjøring kirkegård og ut til endevei
 2. Heiaveien
 3. Hakkbuveien
 4. Veita
 5. Bua
 6. Kvistaveien
 7. Måsøvalveien
 8. Nordskaget – fra parkeringsplass skole og til endevei
 9. Tuvneset
 10. Dyrøy boligfelt
 11. Garnvikveien
 12. Sjønhalsen
 13. Dragsnesveien
 14. Vikasundveien
 15. Stølan
 16. Nettet boligfelt fra barnehage til endevei
 17. Stølan på Uttian
 18. Steinfjærveien
 19. Rabben boligfelt del I og II
 20. Bekkaelvveien
 21. Rabbafeltet (1)
 22. Rabbafeltet (2)
 23. Nordhammarveien
 24. Rabbastien
 25. Doktorbakkan
 26. Gulldokkveien
 27. Hammarvikringen
 28. Samvirkeveien
 29. Hamarvikbakkan
 30. Flatøyveien
 31. Flatvalveien
 32. Tøftistuveien
 33. Skuthauveien
 34. Varden
 35. Gjæsinga
 36. Sørburøy – fra skole og til endevei
 37. Fillingsnesveien
 38. Åkervikhauan (Dyrvik boligfelt)
 39. Nordskaget - Industriveien
 40. Gjetøy

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

Vedlegg:

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

Saksopplysninger:

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

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

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

Pkt. 3 – Gjennomgående grendaveger

Pkt. 4 – Hovedveger i kommunale boligfelt.

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

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

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

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

Lovhjemler som har relevans i saken

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

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

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

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

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

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

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

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

Tidligere politiske behandlinger i saken:

Sak 37/17 – Hovedutvalg for Drift – møte 06.06.2017

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

Forslag til vedtak:

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

Vedtak:

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

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

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

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

Rådmannens forslag:

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

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

Vurdering om enkelte kommunale veier bør bli private

Forslag til vedtak:

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

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

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

Vedtak:

Saken utsettes

Enstemmig.

Behandling: Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Drøfting i Hovedutvalg for Drift – 20.11.2018

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

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

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

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

1. Vurdering om hvordan Hitra har gjort det:

Debatten vedr privatisering av kommunale veger i Hitra startet allerede i 2001 og kommunestyret vedtok under budsjettbehandlingen for årsbudsjett 2002 å «spare» 500' ved å privatisere

kommunale veger. I dette vedtaket var det ikke framarbeidet hvilke veger som skulle nedklassifiseres til privat veg. Det ble etter at utredninger var gjennomført foreslått å privatisere 2/3 av kommunale veger, nærmere bestemt 38 km veg for å nå den vedtatte innsparingsramme. Saken hadde mange prinsipielle forhold og politiske drøftinger.

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

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

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

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

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

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

Nedlegging av kommunale veier vil nødvendigvis skape stor motstand blant brukerne av veien. Dette fordi brukerne vil få et redusert tjenestetilbud, noe som vil oppfattes som urettferdig i forhold til andre brukere av kommunale veier. I den forbindelse bør det legges opp til en mest mulig likebehandling sett i forhold til andre private veier i nærområdet med sammenlignbar funksjon. Det

vil si at veiens funksjon i stor grad er bestemmende for veiens status. Videre er det av stor betydning at nedleggelse av veier medfører marginale samfunnsmessige konsekvenser.

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

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

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

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

Rettslig grunnlag for evt privatisering av kommunale veger:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.Veier til industriområder

Vegnavn i tråd med brøyteavtaler

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

Industri/produktiv næringsvirksomhet

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

Næringsvirksomhet/turisme/gårdsbruk/kultur

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

Offentlig virksomhet/anlegg

Oppvekstsentre/barnehager

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

Rådhus/forretninger/offentlige kontorer m.m.

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

Sykehjem/omsorgsboliger

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

Avfallsdeponi

Kvisten søppelplass – offentlig – 1180 m

Brannstasjoner

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

Gravplasser/kirkegårder

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

Kaier/broer/molo

- 3.1.48. **Sandvik havn** – almenningsskai
- 3.1.49. **Bogøy/Smaløy** – bro
- 3.1.50. **Bremnes** – almenningsskai
- 3.1.51. **Sula** – molo
- 3.1.52. **Neset kai** – almenningsskai
- 3.1.53. **Sætervågen kai** – almenningsskai og fiskerikai
- 3.1.54. **Sistranda kai** - fiskerikai
- 3.1.55. **Gjetøy bro**
- 3.1.56. **Storaursøya bro**

- 3.1.57. **Sula** – almenningsskai
- 3.1.58. Titran** – fiskerikai
- 3.1.59. Sørburøya** – almenningsskai
- 3.1.60. Gjæsinga** – almenningsskai
- 3.1.61. Ørnflaugvågen** - almenningsskai

Friluftsliv

- 3.1.62. **Kjervågsund** – utsiktspunkt

Pivat barnehage

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

4 Beholde kommunale veger

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

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

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

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

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

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

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

5. Veier med kun hytteeiere

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

6.Oversikt kommunale veger og hvem bor der/antall

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

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

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

7. Har et vedtak tilbakevirkene kraft?

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

8. Hva f.eks med Hjemmetjenesten

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

9. Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd

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

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

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

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

Relevante kriterier ved vurdering av privatisering av kommunale veger:

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

Følgende vurderingskriterier er mest relevante:

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

Historikk

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

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

Myndighetsutøvelse:

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

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

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

Vegens status - rettsvirkninger:

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

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

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

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

Skilting på privat vei

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

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

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

Avtale om kommunalt vedlikehold

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

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

Vedlikeholdsplikt for private veger og kommunen som vegbruker

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

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

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

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

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

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

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

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

Tettstedets sentrumsområder

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

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

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

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

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

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

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

Alternativ vegdrift i forhold til privat veilag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Brøyting

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

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

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

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

Vurdering/Konklusjon:

Eiendomsrett til veggrunnen

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

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

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

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

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

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

Veglys

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VEGER SOM BØR VURDERES OVERFØRT TIL PRIVAT DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSANSVAR

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

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

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

VEIER SOM TILRÅS Å FORTSATT HA KOMMUNAL DRIFT OG VEDLIKEHOLD

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

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

Hovedplan for vei

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

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

Informasjonsformidling

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

Kan vedtaket påklages?

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

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

Ikrafttredelse av vedtaket

Gjelder fra det tidspunkt vedtaket treffes.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel;

- ✓ Arbeide for medvirkning fra alle grupper i befolkningen.

Økonomiske konsekvenser:

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

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

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

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
15.04.2020	19/2326	100/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Knut Arne Strømøy	223	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
159/19	Formannskapet	08.10.2019
145/19	Kommunestyret	05.11.2019
100/20	Formannskapet	15.04.2020

GRENDALAGSFOND - ENDRING AV KRITERIENE/KORONATILTAK

Forslag til vedtak:

- 1 Frøya kommune åpner for at alle frivillige lag og organisasjoner kan søke Grendalagsfondet til dekning av driftsutgifter på grunn av inntektsbortfall. Dette gjelder så lenge sentrale pålegg i forbindelse med koronakrisen varer. Søknader behandles i henhold til kriteriene som fremgår av saksutredningen.
- 2 Lag og organisasjoner som ikke omfattes av sentrale krisepakker kan søke.

Ordningen offentliggjøres umiddelbart etter vedtak i formannskapet.
 Søknadene behandles administrativt av en gruppe nedsatt av kommunedirektøren.
 Søknadene behandles fortløpende
 Formannskapet orienteres om eventuelle tildelinger jevnlig.

Behandling/vedtak i Kommunestyret den 05.11.2019 sak 145/19

Vedtak:

1. Frøya kommune lyser ut kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond. Søknadsfrist er 1. Mai hvert år.
2. Søknader må tilfredsstillende kriterier som beskrevet i saken.
3. Søknader legges fram for en politisk beslutning.

Enstemmig.

4. Følgende endring i pkt. 2 i kriteriene:
 Tiltakene må ha en utforming som tilrettelegger for flest mulig, og enn universell utforming bør tilstrebes

Vedtatt med 19 mot 3 stemmer.

5. Dekning av 50% tiltaket maksimalt 100.000 kr Pr år

Vedtatt med 19 mot 3 stemmer.

Kommunestyrets behandling i møte 05.11.19:

Rep. Knut Arne Strømøy erklærte seg inhabil som tjenestemann.

Arvid Hammernes ble enstemmig valgt som setteordfører i behandling av saken.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av borgelig gruppe:

Endring pkt 2:

Tiltakene må ha en utforming som tilrettelegger for flest mulig, og enn universell utforming bør tilstrebes.

Vedtatt med 19 mot 3stemmer avgitt av Dordi Hammer, Ola Vie og Steven Crozier.

Tillegg:

Dekning av 50% tiltaket maksimalt 100.000 kr Pr år

Enstemmig.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Sv og R:

Nytt pkt i prioritet pkt 4:

Hva kan det søkes om? ENØK tiltak?

Prioritert rekkefølge av søknader

2. ENØK tiltak

Falt med 3 mot 19 stemmer avgitt av V, H, Sp, Frp og Pp og Ap.

Behandling/vedtak i Formannskapet den 08.10.2019 sak 159/19

Vedtak:

1. Frøya kommune lyser ut kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond. Søknadsfrist er 1. Mai hvert år.

2. Søknader må tilfredsstillende kriterier som beskrevet i saken.

3. Søknader legges fram for en politisk beslutning.

Enstemmig.

Formannskapets behandling i møte 08.10.19:

Knut Arne Strømøy erklærte seg inhabil da han er saksbehandler i saken.

Følgende omforente forslag til tillegg i vedtak ble fremmet:

1. Frøya kommune lyser ut kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond. Søknadsfrist er 1. Mai hvert år.

2. Søknader må tilfredsstillende kriterier som beskrevet i saken.

3. Søknader legges fram for en politisk beslutning.

Enstemmig.

Rådmanns forslag til vedtak falt enstemmig.

Vedlegg:

Saksprotokoll KST

Saksopplysninger:

Frøya kommunestyre vedtok i sak 145/19 å avsette kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond. Det ble videre fastsatt kriterier for tildeling. Disse fremgår av vedlegg.

Vurderinger:

I den siste tiden har kommunen fått henvendelse fra flere frivillige lag og organisasjoner som sliter med faste utgifter på grunn av inntektsbortfall under koronakrisen.

Kommunedirektøren foreslår derfor at det åpnes for å søke dekning av driftsutgifter for å holde driften i gang der frivillige lag og organisasjoner får problemer med løpende utgifter på grunn av sviktende inntekter og manglende finanser.

Frivillige lag og organisasjoner bør derfor kunne søke ordningen der de kan dokumentere at driften stopper opp eller i verste fall må innstille på grunn av inntektsbortfallet.

Ordningen er tenkt å bidra til å avhjelpe driften av hus og anlegg der utgifter som strøm, husleie, forsikringer, avdrag og andre faste utgifter som ikke kan dekkes opp på grunn av ekstraordinær inntektssvikt.

Kriterier:

- Gjelder frivillige lag og organisasjoner hjemmehørende i Frøya kommune.
- Lagene må kunne dokumentere utgifter og at de selv ikke har mulighet til å dekke disse.
- Inntektsbortfall må dokumenteres.
- Virkningen for laget/organisasjonen må beskrives.
- Søknadene behandles individuelt.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 15.04.2020	Arkivsaksnr: 20/631	Sak nr: 101/20
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
101/20	Formannskapet	15.04.2020

ORDFØRERS ORIENTERING

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 15.04.2020	Arkivsaksnr: 20/637	Sak nr: 102/20
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
102/20	Formannskapet	15.04.2020

REFERATSAK

Forslag til vedtak:

Referatet tas til orientering.

Vedlegg:

NVES tilbakemelding på orientering om hensynssone og hensynsperiode for hubro – Frøya vindkraftverk

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
15.04.2020	20/632	103/20
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
103/20	Formannskapet	15.04.2020

KOMMUNEDIREKTØRENS ORIENTERING

Status Korona

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Nils Jørgen Karlsen
Arkivsaksnr.: 20/618

Arkiv: U01

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

KOMMUNALT NÆRINGSFOND 2020 – KORONATILTAK TIL NÆRINGSLIVET

TILLEGGSAVTALE MED BLÅTT KOMPETANSESENTER

Forslag til vedtak:

- Det avsettes inntil 200.000 kr til tiltaket
- Det skrives en tilleggsavtale med Blått kompetansesenter
- Rapportering skjer månedvis til Frøya kommune
- Arbeidet koordineres i beredskapsteamet
- Kr 200.000 finansieres over Kommunalt Næringsfond

Saksopplysninger:

Vi opplever en tid der det lokale næringslivet har store utfordringer. Frøyas næringsliv er totalt avhengig av arbeidskraft utenfra. Det kan være arbeidsinnvandrere som både har bosatt seg på Frøya eller som defineres som pendlere. Pendlerne kommer fra omkringliggende kommuner, fra områder sør for Dovre og fra utlandet. Dette har skapt utfordringer. Ett team bestående av kommuneoverlege Ingrid Kristiansen, Renathe Loktu og Nils J Karlsen behandler daglig forespørsler og dispensasjonssøknader fra bl a næringslivet. Teamet har innhentet ROS-analyser fra alle større bedrifter på Frøya og ifm dispensasjonssøknader, har teamet fokus på bedriftenes egne tiltak for å forhindre smitte og smittespredning.

Det er opprettet et **beredskapsteam**, et samarbeid mellom Frøya og Hitra. Teamet har følgende medlemmer:

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| • Randi Lundquist | Hitra Næringsforening |
| • Synnøve Aukan | Hitra kommune |
| • Torill M Pettersen | Frøya Næringsforum |
| • Nils Jørgen Karlsen | Frøya kommune |
| • Bjørg Rabben | Sparebank 1 SMN |
| • Tor Espnes | Hemne Sparebank |

- Heidi G Nielsen Blått kompetansesenter
- Elin Reppe NAV Hitra og Frøya

Teamet skal samordne tiltak i regionen. Teamet skal påse at viktige utfordringer blir diskutert og innsatser blir koordinert.

Torsdag 2. april kom regjeringen med pakke 3 rettet mot næringslivet. De la frem ytterligere forslag til økonomiske tiltak mot konsekvensene av virusutbruddet. Tiltaket er rettet mot bransjer, bedrifter og enkeltgrupper som er spesielt hardt rammet av virusutbruddet, og som ikke er godt nok dekket av de allerede vedtatte tiltakene.

I første fase fikk regjeringen og Stortinget på plass målrettede virkemidler for raskt å kunne løse akutte økonomiske utfordringer: Sikre inntekt til arbeidstakere og likviditet til bedriftene for å unngå masseoppsigelser og konkurser.

I den nye fasen har regjeringen foreslått konkrete tiltak rettet mot bransjer, bedrifter og enkeltgrupper som blir spesielt hardt rammet av virusutbruddet. Dette innebærer blant annet en kompensasjonsordning for bedrifter som er hardt rammet av virusutbruddet, og utvidelse av garantiordningen for lån til små og mellomstore bedrifter. Tiltakene er rettet mot de mange bedriftene som brått har mistet store deler av inntektene, lærlinger som blir permittert eller mister jobben, studenter som mister deltidsjobben og de som trenger å bygge kompetanse for å stå bedre rustet når krisen er over. Det skal kompenseres for en andel av de faste kostnadene. De endelige retningslinjene for tiltaket skal endelig godkjennes i uke 15. Det skal opprettes en portal (web), der bedriftene selv skal legge inn opplysninger. Opplysningene skal ligge til grunn for hvilket tilskudd den enkelte bedrift kan få. I første omgang gjelder dette for perioden mars-mai.

Mange små og større bedrifter sliter i dagens situasjon, mange må redusere sin virksomhet drastisk og noen har allerede stengt. Medarbeidere sendes hjem og permitteringer og oppsigelser er allerede mange. Situasjonen oppleves, og er, en krise for mange virksomheter.

Vi opplever at næringsforeningene, kommunen og bankene arbeider under stort press. Det er stort behov for å:

- Styrke og sikre næringsaktørene i en svært krevende tid og bidra til at de er bedre rustet når krisen er over - krisestyring
- Tilby veiledning for krisehåndtering, informasjon samlet ett sted og hjelp til bedriftsutvikling
- Tilpasse verktøy/verktøykasse til hjelpen som trengs akkurat nå
- Samle tips og oppdatering på regionale og nasjonale tilpassede hjelpemidler/krisepakker/tiltak for å gi best mulig råd og veiledning i tiden som kommer
- Koble på samarbeidspartnere og øvrig virkemiddelapparat alt etter behov og ønske
- Ha en støttefunksjon, spesielt for de mindre bedriftene, som skal bistå i innhenting av informasjon, sammenstille informasjon, hjelp til bedriftene i søknadsprosesser

Derfor er det avgjørende at det finnes kompetanse og kapasitet som kan støtte bedriftene i dette arbeidet. Spesielt bankene er opptatt av at en slik ressurs er tilgjengelig.

Vurdering:

Kommunedirektøren ser behovet av en ressurs som kan støtte bedriftene. Frøya kommune har i dag en avtale med Blått kompetansesenter, der de har ansvar for førstelinjetjenesten i kommunen. De har kapasitet til å påta seg et tilleggsoppdrag, som gjør at de mindre bedriftene får den hjelpen de har behov for under rådende forhold. Kommunedirektøren tilrår derfor at:

- Det avsettes inntil 200.000 kr til tiltaket
- Det skrives en tilleggsavtale med Blått kompetansesenter
- Rapportering skjer månedvis til Frøya kommune
- Arbeidet koordineres i beredskapsteamet

Økonomiske konsekvenser:

Kr 200.000 finansieres over Kommunalt Næringsfond

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/610

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 31.03.20

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 31.03.20 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 31.03.20

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:

Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 31.03.2020	Møtetid: 10:00 - 14:34	Av utvalgets medlemmer møtte 7 av 7
Fra og med sak:	76/20		
Til og med sak:	86/20		

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2019-2023

<u>H/Pp:</u> Kristin Strømskag <u>Sp/V/Frp</u> Knut Arne Strømøy Lene Dahlø Skarsvåg Arvid Hammernes	<u>Ap:</u> Berit Flåmo Geir Egil Meland	<u>R/Sv:</u> Dordi Hammer
---	--	-------------------------------------

Faste representanter med forfall:

<u>H/Pp:</u>	<u>Ap:</u>	<u>R/Sv:</u>
<u>Sp/V/Frp</u>		

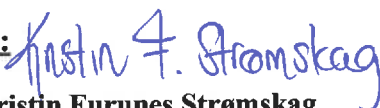
Vararepresentanter som møtte:

<u>H/Pp:</u>	<u>Ap:</u>	<u>R/Sv:</u> Eskil Sandvik
<u>Sp/V/Frp</u>		

Merknader:

1. Innkalling med saksliste ble enstemmig godkjent med at sak 81/20 og sak 84/20 flyttes til slutt.
2. Rep. Eskil Sandvik tiltredde møtet under Dordi Hammers inhabilitet.

Underskrift:


Kristin Furunes Strømskag
Ordfører


Arvid Hammernes
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 31.03.2020

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Innhold
76/20	20/536	GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 19.03.20
87/20	17/3316	VARMESENTRAL SISTRANDA SKOLE - VALG AV LØSNING/FINANSIERING
77/20	19/2309	MARIN FORSØPLING - BRUK AV MIDLENE FRA HAVBRUKSFONDET
78/20	20/238	ØYA 0 - 24 TVERRFAGLIG SAMARBEID
79/20	20/245	ETABLERING AV BEREDSKAP OG FØLGETJENESTE FOR GRAVIDE
80/20	20/376	BRANN- OG REDNINGSTJENESTEN - SAMMENSLÅING/SAMARBEID
81/20	20/124	Unntatt offentlighet UTBYTTEPOLITIKK I TRØNDERENERGI AS KONVERTERING AV FORETAKFONDOBLIGASJON- OG NY UTBYTTEPOLITIKK I TRØNDERENERGI AS
82/20	20/547	VALG AV NYTT KONTROLLUTVALG FOR PERIODEN 2019 - 2023
83/20	19/142	FRØYA UNGDOMSSKOLE - UTVIDELSE AV LEIEFORHOLD
84/20	20/543	Unntatt offentlighet VANNFORSYNING SISTRANDA - NORDSKAGET DEL 4 - HØYDEBASSENG - BERGHEIA - TOMTEERVERV
85/20	20/538	KOMMUNEDIREKTØRENS ORIENTERING
86/20	20/537	ORDFØRERS ORIENTERING

76/20

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 19.03.20

Vedtak:

Protokoll fra møte 19.03.20 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Innstilling:

Protokoll fra møte 19.03.20 godkjennes som framlagt.

87/20

VARMESENTRAL SISTRANDA SKOLE - VALG AV LØSNING/FINANSIERING

Vedtak:

1. Frøya kommunestyre viser til saksfremlegget når det gjelder nytt varmeanlegg for Sistranda sentrum. Ut fra de alternativene som er vurdert finner kommunestyret at det beste anlegget når det gjelder både kapasitet, utvidelsesmuligheter og ikke minst driftsikkerhet er et anlegg med 2 varmepumper og kollektoranlegg.
2. Frøya kommunestyre øker rammen til prosjektet med kr 6.5 millioner ekskl. mva for å oppnå fullfinansiering om som følger: Det godkjennes et totalbudsjett for anlegget på kr. 15 mill som finansieres på følgende måte:

Tidligere finansiert(låneopptak)	: kr. 4.500.000,-
Tilskudd fra ENOVA	: kr. 1.000.000,-
Omdisponering av midler	: kr. 6.500.000,-
Momskompensasjon	<u>: kr. 3.000.000,-</u>
Totalt	<u>: kr. 15.000.000,-</u>

3. Prosjektet finansieres med omdisponering av midler fra P 551445 «Nytt renseanlegg for avløp for Sistranda og Hamarvik» med kr 6,5 mill ekskl. mva.
4. Det omdisponerte beløp pålydende kr 6.5 mill ekskl. mva tas inn i investeringsbudsjett 2021
5. Plassering av varmeanlegget ønskes tilbake som egen sak, og må ses i en helhet.

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 31.03.20:

Rep. Arvid Hammernes erklærte seg inhabil som tjenestemann.

Følgende omforente forslag til et tilleggspunkt 5 ble fremmet:

5. Plassering av varmeanlegget ønskes tilbake som egen sak, og må ses i en helhet.

Enstemmig.

Innstilling:

1. Frøya kommunestyre viser til saksfremlegget når det gjelder nytt varmeanlegg for Sistranda sentrum. Ut fra de alternativene som er vurdert finner kommunestyret at det beste anlegget når det gjelder både kapasitet, utvidelsesmuligheter og ikke minst driftssikkerhet er et anlegg med 2 varmepumper og kollektoranlegg.
2. Frøya kommunestyre øker rammen til prosjektet med kr 6.5 millioner ekskl. mva for å oppnå fullfinansiering om som følger: Det godkjennes et totalbudsjett for anlegget på kr. 15 mill som finansieres på følgende måte:

Tidligere finansiert(låneopptak)	: kr. 4.500.000,-
Tilskudd fra ENOVA	: kr. 1.000.000,-
Omdisponering av midler	: kr. 6.500.000,-
Momskompensasjon	: kr. 3.000.000,-
Totalt	<u>: kr. 15.000.000,-</u>
3. Prosjektet finansieres med omdisponering av midler fra P 551445 «Nytt renseanlegg for avløp for Sistranda og Hamarvik» med kr 6,5 mill eks. mva.
4. Det omdisponerte beløp pålydende kr 6.5 mill ekskl. mva tas inn i investeringsbudsjett 2021

77/20

MARIN FORSØPLING - BRUK AV MIDLENE FRA HAVBRUKSFONDET

Vedtak:

Formannskapet i Frøya kommune vedtar å benytte midler fra havbruksfondet ihht strategier som opplistet i punk 1-5. Formannskapet ber om at det utarbeides en handlingsplan for håndtering av marin forsøpling.

1. **Strandrydding**
 - 1.1 Støtte/deltakelse av prosjektet profesjonell rydding av ytre kyst
 - 1.2 Etablere stimuleringsmidler for frivilligheten for strandrydding
 - 1.3 Delta i utarbeidelse av regional strategi for plast
2. **VA - spredt avløp**
Tilskuddsordning
3. **Grønt flagg**
Miljøopplæring til Frøya kommunes barn og unge via barnehage og skole/oppvekstsenter fortsetter og styrkes. Marin forsøpling og plast som tema
4. **Miljøuke med foredrag og aktiviteter**
Holdningsskapende arbeid mot barn og unge, ansatte i Frøya kommune og innbyggere. Miljøuka arrangeres i samarbeid mellom Frøya kommune, frivilligheten og næringsliv.
5. **Informasjon til innbyggere**

Det opprettes ei arbeidsgruppe bestående av:

- virksomhet forvaltning – miljøkonsulent og VA ingeniør
- kommunalt servicekontor – kommunikasjon
- virksomhet drift – avfall/renovasjon
- oppvekst
- kultur/frivilligsentralen

Prosjektgruppa gjør ferdig handlingsplanen slik at oppstart av prosjektene skjer høsten 2020.

Enstemmig

Formannskapetets behandling i møte 31.03.20:

Følgende omforente forslag til endring i siste setning i vedtak ble fremmet:

Prosjektgruppa gjør ferdig handlingsplanen slik at oppstart av prosjektene skjer høsten 2020.

Enstemmig

Innstilling:

Formannskapet i Frøya kommune vedtar å benytte midler fra havbruksfondet ihht strategier som opplistet i punkt 1-5. Formannskapet ber om at det utarbeides en handlingsplan for håndtering av marin forsøpling.

1. Strandrydding

- 1.1 Støtte/deltakelse av prosjektet profesjonell rydding av ytre kyst
- 1.2 Etablere stimuleringsmidler for frivilligheten for strandrydding
- 1.3 Delta i utarbeidelse av regional strategi for plast

2. VA - spredt avløp

Tilskuddsordning

3. Grønt flagg

Miljøopplæring til Frøya kommunes barn og unge via barnehage og skole/oppvekstsenter fortsetter og styrkes. Marin forsøpling og plast som tema

4. Miljøuke med foredrag og aktiviteter

Holdningsskapende arbeid mot barn og unge, ansatte i Frøya kommune og innbyggere. Miljøuka arrangeres i samarbeid mellom Frøya kommune, frivilligheten og næringsliv.

5. Informasjon til innbyggere

Det opprettes ei arbeidsgruppe bestående av:

- virksomhet forvaltning – miljøkonsulent og VA ingeniør
- kommunalt servicekontor – kommunikasjon
- virksomhet drift – avfall/renovasjon
- oppvekst
- kultur/frivilligsentralen

Prosjektgruppas arbeid begynner høsten 2020, med oppstart av prosjektene i 2021.

78/20

ØYA 0 - 24 TVERRFAGLIG SAMARBEID

Vedtak:

- 1. 0-24-satsningen svarer ut politisk bestilling fra 2015 i forhold til forbedring av tverrsektorielt samarbeid/samhandling mellom helse og oppvekst. Frøya kommunestyre stiller seg bak dette og følger satsningen videre.
- 2. 0-24-piloten underlegges ØYA som et delprosjekt sammen med #rollemodell, #ØYA-grupper(ICDP), #foreldremøteplan og evt. #absolutt.

3. Prosjektmedarbeiderstilling i en 3-årsperiode i 100% og lønnes fra prosjektmidler fra 0-24.
4. Prosjektlederstilling videreføres i 20% og legges inn i budsjett jfr. sak 17/2850-12.

Enstemmig.

Innstilling:

1. 0-24-satsningen svarer ut politisk bestilling fra 2015 i forhold til forbedring av tverrsektorielt samarbeid/samhandling mellom helse og oppvekst. Frøya kommunestyre stiller seg bak dette og følger satsningen videre.
2. 0-24-piloten underlegges ØYA som et delprosjekt sammen med #rollemodell, #ØYA-grupper(ICDP), #foreldremøteplan og evt. #absolutt.
3. Prosjektmedarbeiderstilling i en 3-årsperiode i 100% og lønnes fra prosjektmidler fra 0-24.
4. Prosjektlederstilling videreføres i 20% og legges inn i budsjett jfr. sak 17/2850-12.

79/20

ETABLERING AV BEREDSKAP OG FØLGETJENESTE FOR GRAVIDE

Vedtak:

1. Frøya kommunene har arbeidsgiveransvaret for jordmødre i beredskap og følgetjeneste
2. St.Olav HF finansierer beredskap- og følgetjeneste ut fra enighet i avtalen
3. St.Olav HF har det faglige ansvaret for jordmødre i beredskap og følgetjeneste.
4. Rådmann gis fullmakt til å inngå avtale med St.Olav HF. Avtaler om beredskap og følgetjeneste skal være tilleggsavtaler til de overordnede samhandlingsavtalene.
5. Rådmann gis fullmakt til å revidere nåværende samarbeidsavtale med Hitra kommune slik at den tilpasses jordmødre i beredskap og følgetjeneste.

Enstemmig.

Innstilling:

1. Frøya kommunene har arbeidsgiveransvaret for jordmødre i beredskap og følgetjeneste
2. St.Olav HF finansierer beredskap- og følgetjeneste ut fra enighet i avtalen
3. St.Olav HF har det faglige ansvaret for jordmødre i beredskap og følgetjeneste.
4. Rådmann gis fullmakt til å inngå avtale med St.Olav HF. Avtaler om beredskap og følgetjeneste skal være tilleggsavtaler til de overordnede samhandlingsavtalene.
5. Rådmann gis fullmakt til å revidere nåværende samarbeidsavtale med Hitra kommune slik at den tilpasses jordmødre i beredskap og følgetjeneste.

Vedtak:

1. Frøya kommune bevilger kr 155.000,-+ mva til utarbeidelse av dokumentasjon bestilt av samarbeidsforumet mellom Frøya og Hitra kommuner gjennom sak 2/20 – *Samarbeid Brann og redning*. Det forutsettes at prosjektlederfunksjonen er uavhengig, ekstern og med brannfaglig kompetanse. Et videre engasjement av Norconsult vil tilfredsstille dette. Det forutsettes at Hitra kommune finansierer tilsvarende beløp som sin andel av kostnadene.

Beløpet finansieres av reserverte tilleggsbevillinger som pr 06.03.20 har en saldo på kr 400 000.

2. Samarbeid/sammenslåing med Brann og redning Orkland og TBRT, Trøndelag brann- og redningstjeneste, utredes også i hht samarbeidsutvalgets referat av 13/03-19 sak 2 og referat av 15/01-20 sak 2/20.
3. Sammenslåing av Frøya og Hitra brann- og redningstjeneste, jf. pkt. 3 i kommunestyrevedtak av 26.02.15 i sak 20/15, gjennomføres når utredningsarbeidet er ferdig og godkjent politisk. Samarbeidsform mellom de berørte kommuner legges også frem for politisk behandling ihht til kommunelovens sjette del om interkommunalt samarbeid
4. Det bes om at utredningen ferdigstilles i løpet av 1. halvår 2020.

Enstemmig.**Formannskapets behandling i møte 31.03.20:**

Rep. Arvid Hammernes erklærte seg inhabil som tjenestemann og saksbehandler.

Innstilling:

1. Frøya kommune bevilger kr 155.000,-+ mva til utarbeidelse av dokumentasjon bestilt av samarbeidsforumet mellom Frøya og Hitra kommuner gjennom sak 2/20 – *Samarbeid Brann og redning*. Det forutsettes at prosjektlederfunksjonen er uavhengig, ekstern og med brannfaglig kompetanse. Et videre engasjement av Norconsult vil tilfredsstille dette. Det forutsettes at Hitra kommune finansierer tilsvarende beløp som sin andel av kostnadene.

Beløpet finansieres av reserverte tilleggsbevillinger som pr 06.03.20 har en saldo på kr 400 000.

2. Samarbeid/sammenslåing med Brann og redning Orkland og TBRT, Trøndelag brann- og redningstjeneste, utredes også i hht samarbeidsutvalgets referat av 13/03-19 sak 2 og referat av 15/01-20 sak 2/20.
3. Sammenslåing av Frøya og Hitra brann- og redningstjeneste, jf. pkt. 3 i kommunestyrevedtak av 26.02.15 i sak 20/15, gjennomføres når utredningsarbeidet er ferdig og godkjent politisk. Samarbeidsform mellom de berørte kommuner legges også frem for politisk behandling ihht til kommunelovens sjette del om interkommunalt samarbeid
4. Det bes om at utredningen ferdigstilles i løpet av 1. halvår 2020.

UTBYTTEPOLITIKK I TRØNDERENERGI AS**KONVERTERING AV FORETAKFONDOBLIGASJON- OG NY UTBYTTEPOLITIKK I TRØNDERENERGI AS****Vedtak:**

Frøya kommune aksepterer Trønderenergi AS sitt tilbud om å konvertere kommunens foretaksfondobligasjoner på 21 millioner kr til 27 186 C-aksjer

Vedtatt med 6 mot 1 stemme.

Formannskapets behandling i møte 31.03.20:

Møtet lukkes etter kl. § 11.5 pkt b.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Frøya kommune aksepterer Trønderenergi AS sitt tilbud om å konvertere kommunens foretaksfondobligasjoner på 21 millioner kr til 27 186 C-aksjer

Vedtatt med 6 mot 1 stemme *avgitt av Dordi Hammer.*

Innstilling:

Frøya kommune aksepterer Trønderenergi AS sitt tilbud om å konvertere kommunens foretaksfondobligasjoner på 21 millioner kr til 27 186 C-aksjer

VALG AV NYTT KONTROLLUTVALG FOR PERIODEN 2019 - 2023**Vedtak:**

Følgende medlemmer og varamedlemmer velges til nytt kontrollutvalg for perioden 2019 – 2023

MEDLEMMER	VARAMEDLEMMER
Per Johan Gundersen	Sten Kristian Røvik
Kai Ronny Arntzen	Robert Kløven
Oddveig Todal	Ragnhild Strømme
Ola Vie	Torbjørn Reppe
Bente Marie Kvam	Merethe Moen

Som leder velges: Per Johan Gundersen

Som nestleder velges: Kai Ronny Arntzen

Enstemmig.

Formannskapets behandling i møte 31.03.20:

Følgende forslag til nytt kontrollutvalg ble fremmet av Borgelig gruppe:

Medlemmer: Kai Ronny Arntzen	Vara: Sten Kristian Røvik
Oddveig Todal	Robert Kløven
Per Johan Gundersen	Ragnhild Strømme
Ola Vie	Torbjørn Reppe
Bente Marie Kvam	Merethe Moen

Leder: Per Gundersen Nestleder: Kai Ronny Arntzen

Enstemmig.

Innstilling:

Følgende medlemmer og varamedlemmer velges til nytt kontrollutvalg for perioden 2019 – 2023

MEDLEMMER	VARAMEDLEMMER

Som leder velges:

Som nestleder velges:

83/20

FRØYA UNGDOMSSKOLE - UTVIDELSE AV LEIEFORHOLD**Vedtak:**

Formannskapet vedtar at det inngås en utvidelse av eksisterende leieavtale med Frøy Eiendom AS vedr. leie av Frøya ungdomsskole slik forslag til utvidet leiekontrakten foreligger – beskrevet som Runde 1 i avtalen.

Leiekostnaden for utvidet areal vil først løpe fra januar 2021 og er på kr 559 680 per år eks mva. Leiekostnaden inkl renhold og vaktmestertjenester vil bli innarbeidet i budsjett for 2021 og økonomiplan 2021- 2024.

Enstemmig.

Kommunedirektøren gis mandat til å utrede om det er mulig å kjøpe gamle videregående skole.

Vedtatt med 5 mot 2 stemmer.

Formannskapets behandling i møte 31.03.20:

Følgende forslag til tillegg i vedtak ble fremmet av Sp:

Kommunedirektøren gis mandat til å utrede om det er mulig å kjøpe gamle videregående skole.

Vedtatt med 5 mot 2 stemmer avgitt av Geir Meland og Berit Flåmo.

Innstilling:

Formannskapet vedtar at det inngås en utvidelse av eksisterende leieavtale med Frøy Eiendom AS vedr. leie av Frøya ungdomsskole slik forslag til utvidet leiekontrakten foreligger – beskrevet som Runde 1 i avtalen.

Leiekostnaden for utvidet areal vil først løpe fra januar 2021 og er på kr 559 680 per år eks mva. Leiekostnaden inkl renhold og vaktmestertjenester vil bli innarbeidet i budsjett for 2021 og økonomiplan 2021- 2024.

84/20 Unntatt offentlighet OfI §23
VANNFORSYNING SISTRANDA - NORDSKAGET
DEL 4 - HØYDEBASSENG - BERGHEIA - TOMTEERVERV

Vedtak:

- 1. Formannskapet vedtar en tomtepris for erverv av tomt- og vegareal til Bergheia Høydebasseng til kr 100,-/m².**
- 2. Ervervskostnader – inklusive fradelings- og tinglysningsomkostninger samt dokumentavgift - dekkes over prosjekt 551375 – Bergheia høydebasseng.**

Enstemmig.**Formannskapets behandling i møte 31.03.20:**

Rep. Dordi Hammer ba om vurdering av sin habilitet da hennes svigerfar er grunneier i området.
Rep. Dordi Hammer ble enstemmig vurdert inhabil.

Rep. Arvid Hammernes ba om å vurdert sin habilitet da han er styreleder i AL Hamarvik vannverk.
Rep. Arvid Hammernes ble enstemmig vurdert inhabil.

Rep. Geir Meland ba om vurdering av sin habilitet da han er gift med et tantebarn av en grunneier.
Rep. Geir Meland ble enstemmig vurdert habil.

Komunedirektøren gjorde formannskapet oppmerksom på at en tante av henne er grunneier i saken.

Møtet lukkes etter kl § 11.5 pkt b.

Enstemmig.*Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:*

- 1. Formannskapet vedtar en tomtepris for erverv av tomt- og vegareal til Bergheia Høydebasseng til kr 100,-/m².**
- 2. Ervervskostnader – inklusive fradelings- og tinglysningsomkostninger samt dokumentavgift - dekkes over prosjekt 551375 – Bergheia høydebasseng.**

Enstemmig.

Innstilling:

1. Formannskapet vedtar en tomtepris for erverv av tomt- og vegareal til Bergheia Høydebasseng til kr 125,-/m².
2. Ervervskostnader – ca. 710.272,- – inklusive fradelings- og tinglysningsomkostninger samt dokumentavgift - dekkes over prosjekt 551375 – Bergheia høydebasseng.

85/20

KOMMUNEDIREKTØRENS ORIENTERING

1. Status Korona
2. Orientering om sak til tingretten. Gnr. 9 bnr 15.

Saksnummer: 20-035978TVI-FOSN

Saken gjelder: Overprøving forliksrådet sin dom, samt erstatning.

86/20

ORDFØRERS ORIENTERING

Saken om nedtrekk kommer i slutten av april.

Næring, redusere konsekvenser ift koronasituasjonen - bestilt sak.

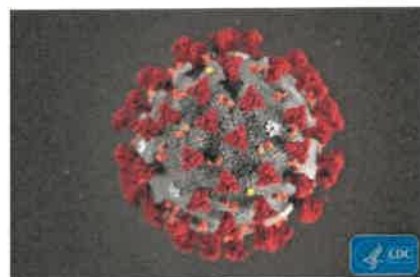
Frivillighet, redusere konsekvenser ift koronasituasjonen - bestilt sak.

17 mai - møte i komiteen. Planlegge for både plan A og B.

TV-aksjonen WWF. Marin forsøpling. Kontroversielt i forhold til rovvilt. Avholdes som planlagt.

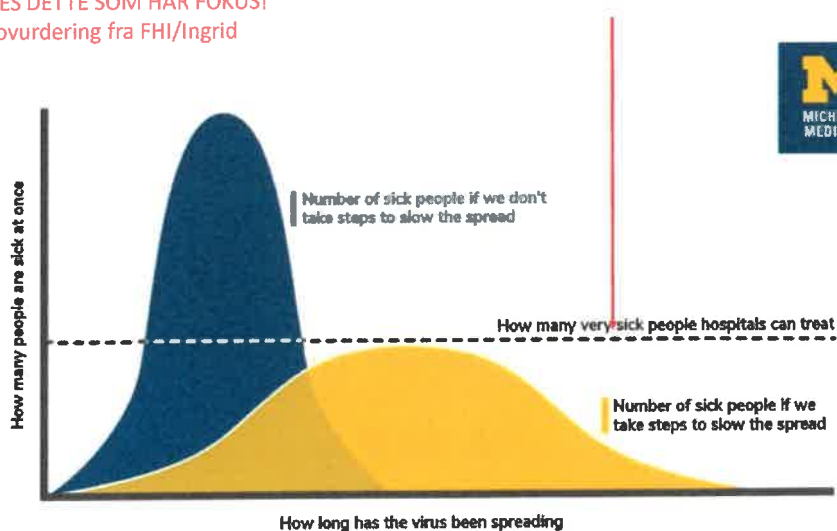
Korona

Status Frøya kommune
Pr 30.03.20



F R Ø Y A

FREMDELES DETTE SOM HAR FOKUS!
Siste risikovurdering fra FHI/Ingrid

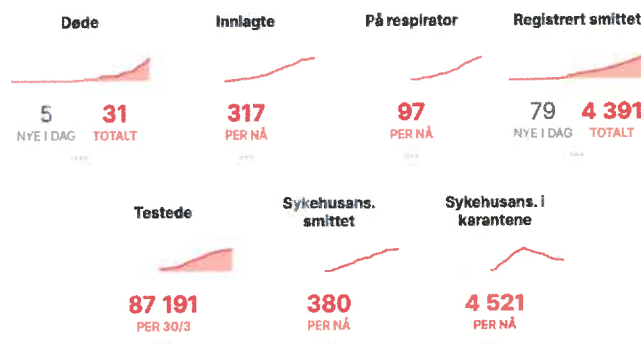


Utfordringsbildet 25.03.20

FHI sier det er flere smittede i Norge enn tallene viser. Måketallene kan være store, fordi mange ikke testes. Nå er det kun alvorlig syke med symptomer, og viktige yrkesgrupper, som testes.

Nøkkeltall for Norge

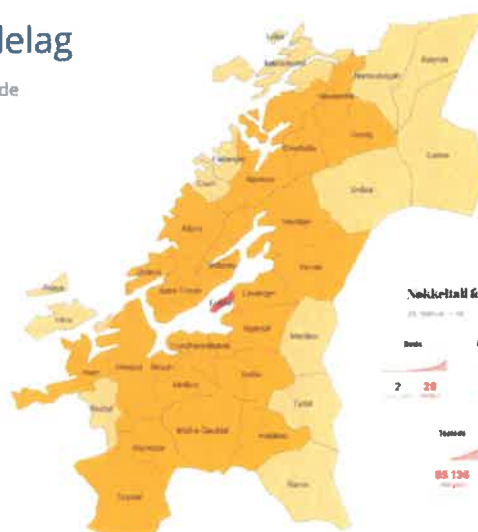
25. februar → nå



Status Trøndelag

Bekreftet koronasmittede
pr. 30.3.20 12:00
(kilde vg.no; oppdaterer løpende)

Totalt 385 (24 kommuner)
Trondheim 172
Frosta 23
Ørland 11
Levanger 15
Verdal 10
Orindal 12
Indreøy 7
Oppdal 8
Midtre Gauldal 6
Steinkjer 9
Skaun 4
Stjørdal 4 (+1)
Rennebu 5
Melhus 3
Malvik 3 (+1)
Selbu 2
Grong 2
Holtålen 1
Åfjord 1
Overhalla 1
Namsos 1
Indre Fosen 1
Heim 1
Høylandet 1



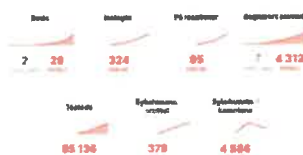
Innlagt på våre sykehus
(kilde vg.no)

Totalt

St Olav 9
Levanger 2
Namsos 0

Nøkkeltall for Norge

25. februar → nå



Status FRØYA = alt er grønt
Status fylket:

Samfunnskritiske funksjoner-status 30.03.20

Samfunnskritiske funksjoner	FUNKSJONER VIL NORMAL	FUNKSJONER VIL REDUSERT	FUNKSJONER VIL STANSE
Styring og kriseledelse	Normal		
Forsvar	Normal		
Lov og orden	Normal		
Helse og omsorg		Redusert	
Redningstjenesten	Normal		
IKT-sikkerhet	Normal		
Natur og miljø	Normal		
Forsyningsikkerhet	Normal		
Vann og avløp	Normal		
Finansielle tjenester	Normal		
Kraftforsyning	Normal		
Elektroniske kommunikasjons-tjenester	Normal		
Transport	Normal		
Satellittbaserte tjenester	Normal		

30.03.2020

Kommunesamarbeid med Hitra = en region



- Smittevernoverlegene tett samarbeid, og samme strategi
- HR har utarbeidet noen felles retningslinjer for ansatte i begge kommunene
- Kommunikasjonsavdelingene, samarbeid om info ut til innbyggerne
- Samarbeidsmøter administrasjon
- Samarbeidsmøte politisk

FRØYA

Beredskapsledelsen



- Jevnlige møter, satt fast mandag og torsdag
 - Såfremt situasjonen ikke endrer seg..
- Alle saker av overordnet betydning inn her
 - Rapporterer til statlige myndigheter
 - Overvåking av nasjonale føringer
 - Oppfølging av arbeidsgruppenes jobbing
 - 14 arbeidsgrupper som jobber med smått og stort

1. Kommunikasjon/hjemmeside herunder også språk/tolk
2. Pressehåndtering og strategier
3. Legetjenester, smitte/status/krisens utvikling/ lokale tiltak, lokaler for tjenestene etc.
4. Helsepersonell, koordinering av disse etc.
5. Koronatelefonen
6. Frivillighet
7. Koronamail
8. Personal
9. Oppvekst omsorgstilbud, skoletilbud
10. Hjelpetelefon til barn og unge
11. Rapportering og loggføring
12. Økonomi og forbruk
13. Næringsliv
14. Logistikk og interne tjenester/vann og avløp

Arbeidsgruppene

Kommunikasjon/hjemmeside herunder også språk/tolk

- Koronatelefonen, korona@froya.kommune.no
 - Åpen hverdag 10-20
 - Åpen lørdag 10-14
 - Påska: ved behov
 - Koronamail
 - Åpen hver dag, legger opp til møter ved behov på helligdager, ellers daglig. Svares også ut fortløpende på henvendelser som er «greie»
- **NYTT** fra i dag: Hjelpetelefon til barn og unge

Telefonnummeret er: 218 97 427
Telefonen er bemannet alle dager kl. 10:00-20:00.

Korona- e-post til Frøya er: korona@froya.kommune.no
Korona-e-post til Hitra er: korona@hitra.kommune.no

TELEFONKONTAKTER FOR FRØYAS BARN, UNGDOM OG FORELDRE



Skole, barnehager og fritidstilbud er stengt. Mange foreldre er hjemme med barna sine, noen med hjemmekontor, andre er på jobben som før. Felles for både barn og foreldre er en hverdag helt utenom det vanlige.

Når skole, barnehager og fritidstilbud er stengt og andre hjelpeinstanser ikke er like tilgjengelige, kan det være mange barn, unge og foreldre som har behov for å snakke med noen.

Har du behov for å snakke med noen om hvordan du eller din familie har det, har du spørsmål eller utfordringer du trenger å diskutere eller få litt råd og veiledning om?

Ring Frøya kommune's kontakt tlf for barn, unge og foreldre

907 71 218

Mandag-fredag Kl 09.00 – 18.00

Lørdag og Søndag Kl 16.00 – 20.00

På helligdagene i påska betjenes tlf som på lørdag og søndag

Arbeidsgruppene

Legetjenester, smitte/status/krisens utvikling/ lokale tiltak

- Ingrid følger opp:
 - Beredskapsgruppen
 - Smitteverngruppen
 - Smitteoppsporingsteamet
 - Dispensasjoner
 - Kontakt mot sykehus
 - Etterspør smitteverntiltak fra næringsliv og følger opp ift ROS analyser, internt og næringsliv
- Leticia følger opp
 - Smittevernansvaret på legekantoret og driver legevakta for korona/luftveissyke
- Øvrige leger har jobbet med å rydde timebøker og støtter i kommunale oppgaver
- Fått på plass en avtale der de sikres inntekt om de blir smittet
- Praksiskompensasjon/fastlønn leger – KS og legeforeningen må få på plass en avtale
 - Samarbeidsutvalg med legene i kveld

Arbeidsgruppene

Helsepersonell, koordinering av disse etc.

- PLO og BAM melder om lite utfordringer pr. dato
- Ingen i karantene
- Oppringt alle potensielle bidragsytere med helsebakgrunn
- Supplerer med folk fra «overtalligister»
- Identifiserte lokaler for behandling av smittede
 - Smitteavdeling/isolasjonsenhet i avlastningsboligen (gamle legekantor) 6 senger
 - Hotellet 12-30 rom
 - Frøyahallen- feltsenger

Frivillighet

- Nyby på plass, en «suksess»
- Jobber med å få opp en løsning der alle innbyggere over 75 år blir oppringt

Personal

- Egen gruppe som tar i mot spørsmål, håndterer overtallige, omprogrammerer ansatte, lager retningslinjer ut fra vedtak

Oppvekst

- Ca 200 barn i et tilbud (30%)
- Gir også et tilbud hverdager i den stille uke
- Veien videre:
 - Får noe føringer fredag ift evt oppstart/utredning
 - Utredningsgruppe nedsatt, 2 kommuner i trøndelag deltar i utredningen
 - 08.04: kommuniser regjeringen ut vedtaket

Arbeidsgruppene

Logistikk og interne tjenester/ vann og avløp/ Ann innlegg

- Force Major – hva betyr dette for oss
- Reduksjon av vann- og avløpsavgift utredes (kommer egen sak)

Næringsliv/Nils innlegg

- Egen gruppe nedsatt, ledet av næringsforeninga
- Inntektssikring
- Saker bestilt:
 - Se på ordninger som kan avhjelpe grendelagene i en tid hvor de ikke får gjennomført planlagte aktiviteter som loppemarked, basarer osv for å betale faste utgifter. F.eks gjennom å endre kriteriene for grendelagsfondet, saksnr 145/19 (KST).
 - Se på hva kommunen kan aktivt bidra med for å avhjelpe lokalt næringsliv, f.eks. forsere utbyggingsprosjekter, foretrekke lokale leverandører ved innkjøp, utsette kommunale avgifter/beskatning for de som er særlig rammet osv. Selvfølgelig innenfor lovverket og regelverk rundt offentlige anskaffelser.

NAV – Elin Reppe, innlegg

Antall permitterte økte dramatisk fra 12. mars – 20. (Tidligere permitterte innenfor havbruk er tilbake i jobb)
Permitteringer:

Frøya:

Til sammen 52 bedrifter har permittert sine ansatte og vi er oppe i 125 personer som er permitterte som følge av pandemien.

Hitra:

Til sammen 74 bedrifter har permittert sine ansatte og her er tallet på permitterte 192.

Bransjer som er hardest rammet er:

- Overnattings- og serveringsvirksomhet
- Bygge- og anleggsvirksomhet, elektrisitet.
- Industri og bergverksdrift
- Varehandel utenom matvarehandel
- Private tjenester (frisører, optiker, Velvære etc)

Det som er viktig for oss i NAV nå er å sikre inntekt til folk i form av statlige eller kommunale ytelser, og det jobbes på spreng med forenklinger i alle system.

Vi prioriterer høyt formidlingsoppgaver til samfunnskritiske funksjoner.

Helse, dagligvarehandel, renhold, transport, havbruk, jordbruk (matproduksjon) er definert innenfor disse funksjonene

Ledighetstall:

	10. mars 2020	10. mars i %	24. mars 2020	24. mars i %
Hitra	58	2,3 %	194	7,8 %
Frøya	80	2,8 %	172	6,1 %

[Om økonomisituasjonen](#) | [Koronaviruset, kommunalekonomi](#) | [Innspill til Stortingets behandling av økonomien i kommunesektoren](#)

Innspill til Stortingets behandling av økonomien i kommunesektoren

KS ber om en avklaring av hvilken kompensasjon for økte utgifter og reduserte inntekter som faktisk kan forventes. Dette vil være avgjørende for at sektoren skal kunne opprettholde tjenestetilbudet og bidra til aktivitet i lokalt næringsliv.



Økonomi

- Vi har opprettet et prosjektnummer, der alle virksomhetene har fått beskjed om å merke alle eventuelle ekstrautgifter de har i forbindelse med Koronautbruddet
- Foreløpig relativt liten påvirkning, MEN !!!
 - Vil forløpende komme økte kostnader i forbindelse med oppbemanning i helse og på legekontor
 - Overtid og beordringer vil også medføre ekstra kostnader over tid
- Likviditet / penger
 - Hvis vi får en situasjon der kommunen trenger penger, anbefales det å heller låne opp årets låneopptak fremfor å selge unna midlene i finansmarkedet
 - Har forberedt dette, og startet prosessen
 - Allerede fått beskjed om rentenedgang

F R Ø Y A

Krisepakke

Kl 0200 i natt:

5 milliarder til kommunene

- 1 til fylkene
- 4 til kommunen
- Fordelingsnøkkel ikke lagt
- Kommer over rammetilskuddet (antar vi)
- Usikker hvordan dette vil komme Frøya til gode..

Enighet om ny krisepakke



SPILT: Spillet Tjue. Regjeringens vedtak om krisepakke på Helse Tjue som mandag kveld.

STORTINGET (TV 2): Klokken 02:00 ble regjeringens vedtak om krisepakke enige med Sp, Arbeiderpartiet, Frp og SV om den tredje krisepakken. Etter det TV 2 får opplyst vil stortingsforliket sikre kommunene fem milliarder i ekstrabevilgninger.

<https://www.tv2.no/nyheter/11342460/>

Økonomi

Fylkesmannen vdr Kommuneøkonomi

- 13 mai- kommuneproposisjonen legges frem – kompensasjonsordninger for kommuner forventes inn her
- 18 mai- møte med kommunedirektørutvalget (økonomi tema)
- Digitalt møte med økonomisjefene 9/10 juni.
- Deltar gjerne i møter med enkeltkommuner

Generelt for alle ansatte - som siste møte

- Hjemmekontor der det er mulig
- Smittevern, utstrakt bruk av antibac og håndvask og smitteverntiltak med spriting av alle kontaktflater, herunder arbeids- og privatbiler, maskiner og utstyr.
- Anmodning om å ha minst mulig kontakt med andre både i jobb og fritid
- Forbud mot reise for helseansatte, både gjennom jobb og privat

F R  Y A

Lokale vedtak



[Nasjonal veileder bekrefter kommunalt handlingsrom](#)

- Det er positivt at den nasjonale veilederen understreker at kommunene kan fatte lokale smittevernbestemmelser når dette vurderes nødvendig lokalt. Den kan være et godt verktøy for kommuner i en krevende situasjon, sier styreleder i KS, Bjørn Arild Gram.

Regjeringen har utarbeidet en veileder for kommunene:

Veileder til kommunene om lokale karanteneregler eller innreiserestriksjoner i forbindelse med utbruddet av Covid-19
Tiltak etter smittevernloven § 4-1 bokstav d

Lokale karantenekrav fra 16.03 - 26.03.20- Utvidet

Vedtak fra kommuneoverlegen Frøya kommune 26.03.2020

Kommuneoverlegen i Frøya kommune fattet følgende vedtak:

«For å stoppe spredning av Covid-19 og bidra til å opprettholde nødvendige helse- og omsorgstjenester gjør kommuneoverlegen torsdag 26.03.2020 følgende vedtak, etter smittevernloven § 4-1:

1. Alle som ankommer kommunen etter reiser i områdene angitt i punkt 4 i Norge ilegges hjemmekarantene i 14 dager. Vedtaket har virkning fra 27.03.2020 og gjelder inntil nytt vedtak er fattet.
2. Personer som er tilreisende fra områder i punkt 4 og som ikke er fast bosatt/registrert som innbygger i kommunen forbyes å oppholde seg i kommunen.
3. For personer som utvikler sykdom eller symptomer i karanteneperioden, gjelder myndighetens til enhver tid gjeldende føringer for konvertering av karantene til isolasjon.
4. Vedtaket gjelder per 27.03.2020 følgende områder: Fylkene Oslo, Agder, Rogaland, Viken, Vestfold og Telemark, Innlandet og Vestlandet. Transittopphold på flyplass i disse områdene regnes ikke som opphold i området.
5. Hitra og Frøya kommune betraktes i dette henseende som én felles region, og karantenebestemmelser gjelder dermed ikke mellom kommunene.

Utvidet forskrift om forebygging av koronasmitte i forbindelse med visse private sammenkomster og ansvar for arbeidsgivere, campingvogner, bobiler og båter Frøya kommune

Dato FOR-2020-03-14-286
Krafttrådt 27.03.2020 kl. 0001
Gjelder for Frøya kommune
Hjemmel LOV-1004-08-05-§4-1
Kunngjort 28.03.2020 kl. 1000
Korttittel Forskrift om forebygging av koronasmitte i forbindelse med visse private sammenkomster og ansvar for arbeidsgivere, campingvogner, bobiler og båter Frøya kommune

F R Ø Y A

Fra regjeringen 29.03.20:

Vedtaket varighet i § 4-1 første ledd bokstav d

Vedtak etter § 4-1 første ledd bokstav d kan bare gjelde for opptil sju dager om gangen. Hvis det er nødvendig å opprettholde tiltaket utover dette, må kommunen fatte et nytt vedtak. Dersom et vedtak fornyes, må det gjøres en ny vurdering av blant annet tiltakets medisinskfaglige begrunnelse og forholdsmessighet. Det er ikke satt noen begrensninger for hvor mange ganger det kan gjøres et nytt vedtak. Forarbeidene viser til at det i praksis etter en tid vil være aktuelt å gå over til andre avbøtende tiltak. Det følger av § 4-1 femte ledd at vedtak skal oppheves når det ikke lenger er nødvendig.⁹

En person kan være underlagt begrensninger i mer enn 7 dager dersom det kommunale karantenevedtaket forlenges.

Hvem bør fatte vedtakene? Bruk av hastekompetanse

Det er kommunestyret som har myndigheten til å fatte vedtak etter § 4-1 første ledd. Kommunestyret kan etter § 7-1 sjette ledd delegerer sin myndighet etter reglene i kommuneloven eller til et interkommunalt organ. I hastesaker kan kommunelegen etter § 4-1 femte ledd utøve den myndighet kommunestyret har etter bestemmelsen. Kommunelegens hastekompetanse skal sikre at det kan innføres tiltak "uten særlig forsinkelse som skader den interessen bestemmelsen skal beskytte".¹⁰

Delegasjon i Frøya kommune

2.2.3 Myndighet knyttet til bestemte roller i organisasjonen, hjemmet i ssnov

a. Kommuneoverlegen

Til kommuneoverlegen delegeres det avgjørelsesmyndighet etter følgende lover i enkeltsaker eller typer av saker som ikke er av prinsipiell betydning så langt kommunen har slik myndighet, og såfremt avgjørelsesmyndigheten ikke ligger til kommunestyret i henhold til lov, forskrift eller reglement:

- Helse og omsorgstjenesteloven: Rådmannen forutsettes å delegeres sin avgjørelsesmyndighet etter Helse og omsorgstjenesteloven kapittel 9 med tilhørende forskrifter, til kommuneoverlegen.
- Smittevernloven: Rådmannen forutsettes å delegeres sin avgjørelsesmyndighet etter smittevernloven, med de til enhver tid gjeldende forskrifter og endringer i lov, til kommuneoverlegen. Smittevernloven tillegg også kommuneoverlegen myndighet direkte.

Smittevernloven

Kap. 4. Andre smitteverntiltak

§ 4-1. *Møteforbud, stenging av virksomhet, begrensning i kommunikasjon, isolering og smittesnering*

Når det er nødvendig for å forebygge en allmennfarlig smittsom sykdom eller for å motvirke at den blir overført, kan kommunestyret vedta

- a) forbud mot møter og sammenkomster eller påbud om andre begrensninger i den sosiale omgangen overalt der mennesker er samlet,
- b) stenging av virksomheter som samler flere mennesker. I eks. barnehager, skoler, svømmehaller, flyplasser, butikker, hoteller eller andre bedrifter og arbeidsplasser – eller begrensninger i aktivitetene der.
- c) stans eller begrensninger i kommunikasjoner,
- d) isolering av personer i geografisk avgrensede områder eller andre begrensninger i deres bevegelsesfrihet i opptil sju dager om gangen,
- e) pålegg til private eller offentlige om rengjøring, desinfeksjon eller destruksjon av gjenstander eller lokaler. Pålegget kan også gå ut på avlivning av selskapsdyr, utrydding av rotter og andre skadedyr, avlusing eller annen smittesnering.

Ved et alvorlig utbrudd av en allmennfarlig smittsom sykdom og når det er avgjørende å få satt tiltak i verk raskt for å motvirke overføring av sykdommen, kan Helsedirektoratet treffe vedtak som nevnt i første ledd for hele landet eller for deler av landet.

Har kommunestyret eller Helsedirektoratet truffet vedtak om tiltak etter første eller andre ledd som den ansvarlige ikke retter seg etter, kan kommunestyret sørge for at tiltakene blir satt i verk. Kommunestyret kan sørge for iverksettning av tiltakene også dersom den ansvarliges holdning eller atferd kan medføre at iverksettningen blir forsinket, eller dersom det er uvisst hvem som er den ansvarlige. Tiltakene gjennomføres for den ansvarliges regning. Kommunen hefter for kravet om vederlag.

Ved iverksettning av tiltak som nevnt i bokstav e, kan kommunestyret bruke og om nødvendig skade den ansvarliges eiendom. Ved iverksettning av tiltak som nevnt i første ledd bokstav d og e, kan kommunestyret mot vederlag også bruke eller skade andres eiendom. Det er et vilkår at vinningen er vesentlig større enn skaden eller ulempen ved inngrepet.

Den som har satt i verk tiltaket, skal straks oppheve vedtaket eller begrense omfanget av det når det ikke lenger er nødvendig. I hastesaker kan kommunelegen utøve den myndighet kommunestyret har etter denne paragrafen.

Fylkeslegen sier (møte 30.03.20)

- Følger lokale karantenevedtak veilederen?
 - Forlenges disse utover 1 uke skal KST fatte vedtaket
 - Fungerer bo og arbeidssituasjonen til innbyggerne
 - FM gir veiledning til kommunene
- Kommer ikke noe nasjonalt på dette med campingplasser etc.
 - Kommunene må gjøre lokale vedtak evt.
- Konklusjon- (kommunestyret) dvs. formannskapet skal ha saken til behandling etter delegert myndighet sist fredag.

Oppfølging av karantenereregler

- Fra gruppa som behandler slike saker:
 - Hvilke spørsmål behandler gruppa?
 - Kan jeg reise til.....kan jeg reise hjem i påska.....
 - Bruk av hytte/fritidsbolig til arbeidsrelatert aktivitet
 - Varsler
 - Barn med delt bosted
 - Dispensasjon fra karantenereregler
 - Bedrifter
 - Private
 - Opplever at bedriftene forholder seg profesjonelt til de pålegg vi har igangsatt
 - Bekymringsmeldinger kommuniseres umiddelbart og tas hånd om

Oppfølging av karanteneregler

Arild Sollie:

- Politi merker at det er færre henvendelser enn ved normalsituasjon. Ingen klare svar på hvorfor, men ytrer bekymring på at det også er nedgang ifht det som skjer bak "husets 4 vegger". Beredskapen er den samme. De forholder seg til kun til sentrale føringer og vil ikke følge opp utfordringer knyttet til kommunens lokale føringer. Alt skal meldes til operasjonssentralen på 02800.

Spørsmål fra Lene D. Skarsvåg

Det er dessverre svært mange engstelige innbyggere rundt om på Frøya, spesielt de som er i risikograppa, som reagerer sterkt på at de ser brudd på disse restriksjonene. Hva blir gjort for å følge opp at de bestemmelsene som er satt av Frøya kommune blir overholdt? Hvordan restriksjonene blir fulgt opp.

- Dette gjelder f.eks hvorvidt hytteturister ikke benytter hyttene sine,
- Om pendlere fra fylker som krever karantene faktisk ikke kommer,
- Om pendlere som ikke får benytte tjenestetilbud på Frøya som butikker, bensinstasjoner, spisesteder osv. faktisk ikke gjør det,
- Om folk i karantene ikke beveger seg ute blant folk.
- Det er flere som forteller at de ser brudd på de pålegg Frøya kommune har satt for å begrense smittetilgangen.

ROS TIL ALLE- ansatte, innbyggere

- En fantastisk innsats gjøres av alle ansatte nå
- Stor fleksibilitet, ansatte ser kun løsninger
- Stort samarbeid mellom rammene,
 - mellom kommuner og i fylket
- Vi må nå planlegge for en lengre periode,
 - mot sommeren
- MEN: vi skal stå han av!!

- **For vi tar vare på hverandre!**



F R  Y A



Til
Formannskapsmøte (FSK) Frøya kommune
31.03.20

Deres ref:

Vår ref: Elin G. Reppe

Vår dato: 30.03.20

Informasjon fra NAV Hitra Frøya

Publikumsmottaket på NAV Frøya er som kjent stengt, men vi er tilgjengelig på telefon, mail, sms og chat-løsninger.

Alle som ønsker tjenester fra nav anbefales å gå inn på våre **digitale løsninger** på nav.no.

Kontoret har en minimumsbemanning på 2 faste ansatte fysisk på plass hver dag, som ivaretar post, scanning, utskrift etc. Ellers er de andre ansatte pålagt hjemmekontor.

For å ivareta brukerne har veilederne kontaktet/ringt opp alle sine brukere som er i oppfølgingsløp.

**Lokale vakttelefoner er opprettet til begge kontor og betjenes mellom kl. 08:00 – 15:00.
Utenom disse tidene kan man ringe NAV Kundesenter på 55 55 33 33 om det haster.**

Nyhet: Fra og med 31.03.20 kan innbyggerne i Frøya kommune også levere sosiale søknader via [nav.no/ditt nav](https://nav.no/ditt-nav). Dette vil forenkle saksbehandlingen mye, noe som gjør oss i stand til å motta og behandle søknader raskere enn tidligere.

I tillegg er det åpnet opp for mindre krav til dokumentasjon hvis søker er permittert pga korona og venter på utbetaling av DP. Her vil det bli søkt om refusjon.

Alle sosiale søknader som innvilges med bakgrunn i pandemien merkes særskilt i fagsystemene og gir kommunen en oversikt på merforbruk.

Alle fastsatte internmøter i NAV Hitra Frøya gjennomføres som teamsmøter og fungerer veldig godt.

Ledighetstall:

	10. mars 2020	10. mars i %	24. mars 2020	24. mars i %
Hitra	58	2,3 %	194	7,8 %
Frøya	80	2,8 %	172	6,1 %

Antall permitterte økte dramatisk fra 12. mars – 20. (Tidligere permitterte innenfor havbruk er tilbake i jobb)

NAV HITRA FRØYA // ARBEIDS OG VELFERDSETATEN

Postadresse: Postboks 152 // 7260 SISTRANDA

Besøksadresse : Sentrumsgården, Fillan og Rådhuset, Sistranda //
Tel: 55 55 33 33

www.nav.no

Permitteringer:**Frøya:**

Til sammen 52 bedrifter har permittert sine ansatte og vi er oppe i 125 personer som er permitterte som følge av pandemien.

Hitra:

Til sammen 74 bedrifter har permittert sine ansatte og her er tallet på permitterte 192.

Bransjer som er hardest rammet er:

- Overnattings- og serveringsvirksomhet
- Bygge- og anleggsvirksomhet, elektrisitet.
- Industri og bergverksdrift
- Varehandel utenom matvarehandel
- Private tjenester (frisører, optiker, Velvære etc)

Det som er viktig for oss i NAV nå er å sikre inntekt til folk i form av statlige eller kommunale ytelser, og det jobbes på spreng med forenklinger i alle system.

Vi prioriterer høyt formidlingsoppgaver til samfunnskritiske funksjoner.

Helse, dagligvarehandel, renhold, transport, havbruk, jordbruk (matproduksjon) er definert innenfor disse funksjonene.

NAV Hitra Frøya formidler derfor folk som er permitterte over i andre jobber og oppfordrer folk om å ta kontakt selv. Markedsrådgiver sammen med de ansatte lager kompetanse-pooler slik at vi er best mulig beredt når de samfunnskritiske næringene etterspør folk.

Det er derfor særdeles viktig at folk oppdaterer sin CV når de registrerer seg hos NAV.

Vi har videreformidlet folk til Lerøy og Nutrimar, og vi er pr. i dag i dialog med 6 andre bedrifter om å bistå, blant dem dagligvarehandelen på begge øyer. Denne etterspørselen vil helt sikkert øke.

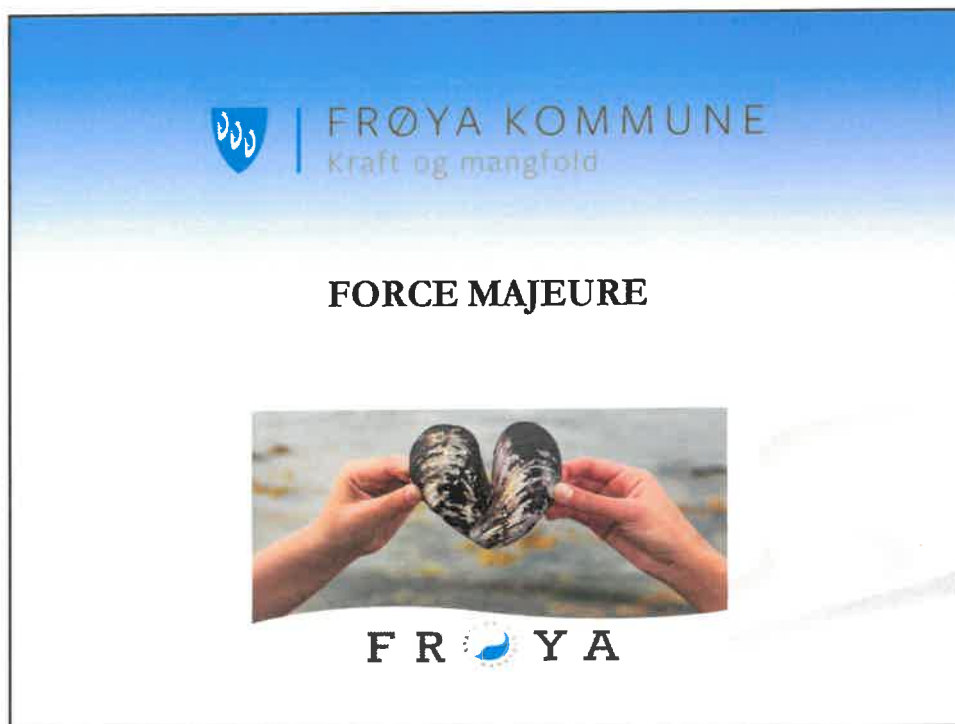
Ta gjerne kontakt hvis det er noe mer dere ønsker informasjon om.

Vennlig hilsen

Elin G. Reppe

NAV-leder

NAV Hitra Frøya



Bakgrunn for saken

- Brev fra Arkitektbedriftene til landets kommuner av 18.03.20 på vegne av Rådgivende ingeniørens forening (RIIF) og Arkitektbedriftene med henstilling om at pågående byggeprosjekter ikke stoppes eller forsinkes av kommunenes saksbehandling hverken på administrativt eller politisk nivå. Det meldes også behov for tilførsel av nye prosjekter i markedet for å kunne ha en god sysselsettingseffekt. Det bes videre om at offentlige innkjøpere tar risikoen for forsinkelser og kostnader hos leverandører som skyldes koronaepidemien..
- Brev fra entreprenør av 20.03.20 som vi har flere avtaler med innen VA-sektoren som varsler Force Majeure og ber om fritak fra alle plikter under kontrakten, vareleveranser og ferdigstillelse (fristforlengelse) og ikke på noen måte skal holdes økonomisk ansvarlig i relasjon til hendelser knyttet til Korona. Brevet anses som et forhåndsvarsel og tilsvaret er gitt 23.03.20.
- Forhåndsvarsel om Force Majeure av 23.03.20 fra leverandør innen Va-sektoren vedr eventuelle forsinkelser av leveranse, prisreguleringer, vederlagsjusteringer.
- Forhåndsvarsel fra heisleverandør av 20.03.20 vedr forsinkelse av oppdrag basert på tilgjengelig mannskap og karantenebestemmelser, forsinkelse i serviceoppdrag kan medføre økte kostnader ifb med omprogrammering pga forsinkelse i inspeksjon.
- Brev fra Byggenæringens landsforbund av 26.03.20 med henstilling til kommunene om å ha god progresjon i plansaker, byggesaker, gjennomføring politiske moter, delegering for effektiv saksbehandling, gjennomføre pågående prosjekter og framskynde nye for å ha aktivitetsnivået oppe i safunnet.



Hva er Force Majeure

- ❑ «Force majeure» er en regel som gjelder der ekstraordinære hendelser som ikke kan forutses (force majeure-begivenheter), ikke kan avverges og som hindrer eller vanskeliggjør oppfyllelsen av en avtale. Krigsutbrudd, opprør, naturkatastrofer, brann, streik, blokade og importrestriksjoner er eksempler på hendelser som kan karakteriseres som force majeure-begivenheter.
- ❑ Korona-utbrudd vil som hovedregel også defineres som en force majeure-begivenhet når utbruddet hindrer gjennomføring av avtaler.
- ❑ Force majeure-regelen medfører at du blir fritatt for en kontraktsforpliktelse og erstatningsansvar så lenge force majeure-begivenheten varer.
- ❑ I den grad force majeure-begivenheten gjør det praktisk umulig å oppfylle hele eller deler av en avtale, vil parten altså slippe ansvar for manglende overholdelse av disse forpliktelsene. Dersom force majeure-situasjonen etter hvert opphører, må den rammede parten derimot oppfylle de avtalte forpliktelsene for å unngå ansvar.
- ❑ I norsk rett kan force majeure påberopes selv om partene ikke har avtalt noe om dette uttrykkelig.

F R Y A

Er koronautbruddet en force-majeure-hendelse som gir rett til å avslutte avtalen?

- De nærmere rammene rundt force majeure og konsekvensene av force majeure kan være regulert i avtale mellom partene. I mangel av slik avtale reguleres situasjonen av bakgrunnsretten (dvs all generell kontraktslovgivning samt ulovfestet rett (regler som ikke er i særlovgivningen, men hvor høyesterettsdommer osv er forankret i den aktuelle sak/tema). Så lenge bakgrunnsretten er deklarasorisk (dvs er fravikelig) kan den fravikes ved avtaleskriving (en avtale er rettslig bindende) preseptorisk avtale dvs ufravikelig.
 - Koronaviruset og spredningen av dette vil i seg selv ikke utgjøre en force-majeure hendelse. Hvorvidt man står overfor en force majeure-hendelse, avhenger av hvilke virkninger den pågående situasjonen har på den kontrakten som er inngått.
 - Når offentlige myndigheter eksempelvis gir pålegg om å avlyse arrangementer av en viss størrelse, er både arrangør og kunde pliktig til å innrette seg etter pålegget. Slike offentlige pålegg er derfor å anse som en hindring for gjennomføring av arrangementet og således en force majeure-situasjon som kan gi grunnlag for å avslutte kontrakten. Vi anbefaler alle til enhver tid å følge med på Folkehelseinstituttets hjemmeside.
 - Som hovedregel vil det imidlertid neppe foreligge force-majeure der en av kontraktspartene frivillig ønsker å avslutte kontrakten uten at dette har grunnlag i myndighetspålegg, eksempelvis fordi kunden er bekymret for smittefare eller har innført interne reise- og møterestriksjoner. Partene må i slike tilfeller forholde seg til de avbestillingsregler som kontrakten regulerer.
 - I utgangspunktet må spørsmålet om Force Majeure vurderes utifra innholdet i den konkrete avtalen, og tolkning av denne. Er avtalen «taus» (dvs har en mangel som skal regulere forholdet mellom partene) eller uklar finnes det generelle regler om force majeure i alminnelig kontraktsrett som er utformet i rettspraksis. Det må allikevel bemerkes at rettspraksis er gamle dommer som gjelder andre situasjoner, det antas at det i relasjon til denne pandemien vil komme rettspraksis etter hvert.
- Ved inngåelse av nye kontrakter, hvor utbruddet av koronaviruset og dets mulige konsekvenser er kjent, vil en force majeure regulering neppe fritta fra ansvar. Dette betyr at partene i nye kontrakter særskilt må adressere dette.

Force Majeure - Utdrag NS 8407

- Partene har krav på fristforlengelse dersom fremdriften av deres forpliktelser hindres i forhold utenfor deres kontroll, så som ekstraordinære værforhold, offentlige påbud og forbud, streik, lockout og overenskomstbestemmelser.
- Blir fremdriften hindret av kontraktsmedhjelper, har parten krav på fristforlengelse dersom kontraktsmedhjelperen hindres av slike forhold utenfor hans kontroll som nevnt i første ledd.
- En part har ikke krav på fristforlengelse for hindring han eller hans kontraktsmedhjelpere burde ha tatt i betraktning ved inngåelsen av sine respektive kontrakter, eller med rimelighet kunne ventes å unngå eller overvinne følgende av.
- En part har dessuten krav på fristforlengelse dersom fremdriften hindres som følge av at den andre parten har krav på fristforlengelse etter denne bestemmelsen.
- Partene har ikke krav på justering av vederlaget som følge av fristforlengelse etter denne bestemmelsen.
- Entreprenører har krav på fristforlengelse, men ikke vederlagsjustering som følge av fristforlengelsen. (NS 8407 – totalentreprise) og (NS 8405 – utførelsesentreprise)
- Byggherre må bære egne kostnader med at prosjektet blir forsinket uten å kunne kreve dagmølt/erstatning og hvor entreprenøren må bære merkostnadene på sin side.
- NS har egne bestemmelser om vilkårene for vederlagsjustering, prisjusteringer m.m.. Disse må tas etter hvert som evt krav fremsettes og behandles i tråd med NS

Hva er konsekvensene dersom leverandør ikke klarer å levere bestilte varer?

- Manglende levering er å anse som en forsinkelse fra selger. Konsekvenser av forsinkelse på selgers side reguleres av kjøpslovene som har bestemmelser om force majeure.
- Ifølge force majeure-regelen vil selger/leverandør være fri fra ansvar dersom forsinkelsen skyldes en hindring utenfor selgers kontroll, som han med rimelighet ikke kunne ventes å ha forutsett på avtaletiden eller unngå eller overvinne følgene av. Virusutbruddet vi har nå, vil normalt være en hindring utenfor selgers kontroll i den utstrekning utbruddet er årsak til forsinkelser.
- Dersom det foreligger en force majeure-situasjon fritas bedriften **midlertidig** fra plikten til å levere det som er bestilt. I tillegg fritas selger/leverandør fra et erstatningsansvar for kjøpers eventuelle tap.
- Koronautbruddet i seg selv gir ikke ansvarsfraskrivelse. Det er **konsekvensene** av koronautbruddet som er det sentrale, for eksempel stopp i produksjonen av varer fra Kina og stopp i transport av varer på grunn av stengte landegrenser og flyplasser. Dersom selger/leverandør har mulighet til å overvinne følgene av forsinkelsen, vil det ikke foreligge vilkår for ansvarsfraskrivelse. Korona-utbrudd vil som hovedregel defineres som en force majeure-begivenhet så lenge utbruddet hindrer gjennomføring av avtalen.
- Det er viktig å påpeke at force majeure ikke betyr at selger/leverandør har rett til å ta betalt for en vare som ikke leveres.

Hva er konsekvensene dersom leverandør ikke klarer å levere bestilte varer – forts.

- Selgers/leverandørs leveringsplikt vil gjenoppstå når det igjen er mulig å levere. Force majeure situasjonen vil altså ikke i seg selv gi selger rett til å kansellere kontrakten, der det kun er midlertidig ansvarsfrihet.
- Merk: Kjøpekontrakter kan ha avvikende reguleringer. Det er derfor viktig å lese gjennom kontraktens vilkår.
- Vi har ulike kontrakter med ulike leverandører som f.eks:
 - > Kontrakter med konsulentfirma
 - > Totalentrepriser
 - > Direkte anskaffelser (kjøp)
 - > Serviceavtaler
 - > Leiekontrakter

Er leietaker fritatt for å betale leie om virksomheten må stenge som følge av pålegg fra myndighetene?

- Om myndighetene fatter pålegg om stenging kan leietakers forpliktelser til å betale leie m.v. falle bort eller reduseres så lenge påbud om stenging varer. Det er viktig at leietaker kommer i dialog med utleier om disse forholdene skulle bli aktuelle, slik at man kan finne en løsning som ivaretar begge parter interesser.
 - > Eks: eks. Tannklinikk (har ikke oversikt over om denne er stengt, men vist som et eksempel).

Kan utleier fastholde driveplikt og iverksette dagmulkt når leietaker må stenge eller redusere åpningstid som følge av koronautbruddet ?

- Der leietaker er pålagt å stenge av myndighetene, som eksempelvis frisør og serveringssteder, foreligger en force majeure situasjon som kan frita leietaker for ansvar etter leiekontrakten så lenge pålegget varer. Dette innebærer at utleier ikke kan kreve dagmulkt e.l. for brudd på kontrakten.

Leietaker har ikke fått pålegg om å stenge – men ønsker å stenge likevel. Har leietaker krav på leiefritak?

- Dersom leietaker ikke har fått pålegg om å stenge sin virksomhet av myndighetene, men ønsker å stenge for å kutte kostnader eller av andre grunner, foreligger det i utgangspunktet ikke en force majeure-situasjon. Likevel ser vi at forholdene nå er såpass ekstraordinære og situasjonen endrer seg svært raskt. Av ulike årsaker vil det derfor muligens raskt bli behov for at flere virksomheter ser seg nødt til å holde stengt. Rent juridisk vil dette kunne åpne for konkrete vurderinger, som også vil kunne gi leietaker grunnlag for fritak. Følgende eksempler kan gis:
- Vil leietakere som må stenge fordi samtlige ansatte er syke og/eller i karantene ha krav på leiefritak?
 - Dersom leietaker kommer i en situasjon der det ikke er mulig å bemanne opp virksomheten på grunn av sykdom og/eller karantene, vil et i utgangspunktet være en force majeure-situasjon. Spesielt gjelder dette i bransjer som krever særskilt kompetanse og hvor det vil være vanskelig å få på plass vikarer for å overvinne bemanningssituasjonen, for eksempel optikere e.l. Leietaker vil i så fall, etter en konkret vurdering, ha krav på leiefritak i perioden hvor stenging er påkrevd.

Har leietaker krav på å få redusert sin husleie når kundetilfanget svikter som følge av koronautbruddet?

- Når myndighetene anmoder folk om å holde seg hjemme vil det innebære en dramatisk omsetningssvikt for mange virksomheter og leietakere. Det vil imidlertid per i dag kunne være vanskelig å nå fram med at dette er en force majeure-situasjon som fritar for forpliktelsene etter leiekontrakten, så lenge det ikke foreligger en konkret vurdering sett hen til utviklingen i samfunnet m.v. Det er viktig å komme i dialog med utleier om dette tidlig, slik at partene sammen kan ta de nødvendige grep.

Situasjonen for Frøya kommune i relasjon til Force Majeure

- NS (bygg og anlegg) har Force Majeure som standard i kontrakter *foruten* NS 8402 og NS 8403
- **Vi har mottatt varsel om fritak for alle forpliktelser under kontrakt, herunder vareleveranser, ferdigstillelse, økonomisk fritak (vederlagskrav) som følge av korona-epidemien**
- Så lenge staten bestemmer vilkårene for håndtering av korona-situasjonen er begge parter solidarisk ansvarlig og bør ta egne kostnader
- Ingen automatikk for at vederlagskrav kan innrømmes fra kommunen (tilståelse av penger for å kompensere for en økonomisk skjevhet av betydning)
- Fristforlengelse kan innrømmes hvis kontraktspart inngir et konkret og begrunnet krav, enten ved varsel om force majeure eller på et senere tidspunkt når det foreligger et grunnlag for krav.
- Kontraktspart må i såfall dokumentere hvordan fremdriften hindres og hvilke eventuelle tiltak som er gjennomført, eller kan gjennomføres for å unngå forsinkelser i prosjektene minimalt.
- Hvis Frøya kommune vedtar fysisk å stenge kommunen overfor omverdenen, vil kommunen pådra seg kostnader overfor avtalepartnere og leverandører. Eksempelvis kan dette tilres ved behov for servicepersonell, konsulenter etc som befinner seg i område 4 (ref vedtak fra kommuneoverlegen av 26.03.20 jfr smittevernlovens § 4-1)

Kartlegging avtaler/kontrakter- avbotende tiltak fra Frøya kommune - Oppsummering

- Avtaleparter bes søke avbotende tiltak som f.eks andre leverandører, ROS-analyser for smitteforebyggende tiltak osv
- Sjekk vilkårene ihht Force majeure (ROS-analyse) i pågående prosjekter
- Dialog med leverandører som ikke har fremmet krav om Force majeure ?
- Sjekk inngåtte avtaler/kontrakter og vurder muligheter ved bruk av depositums-/garanti og forsikringsordninger ?
- Generell gjennomgang av alle avtaler/bestillinger/kontrakter som anses som driftskritiske ?

Force Majeure er ikke aktuell ved inngåelse av nye kontrakter

- Anbefaling håndtering av situasjonen:
- Fremskynde betaling av fakturaer for å styrke likviditeten til entreprenører – dvs regninger betales for forfall så snart de er kontrollert og godkjent.
- Innrømme fristforlengelse med avtaleparter så lenge Force Majeure varer
- Tett dialog med entreprenører og avtaleparter
- Søke juridisk bistand ved behov hvis konkret krav framsettes

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/617

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

NY MØTEPLAN VÅREN 2020

Forslag til vedtak:

NY Møteplan vår 2020

Utvalg	April	Mai	Juni
KST			18.06
FSK	15.04 21.04 30.04	05.05 19.05 28.05	02.06 16.06
HOAT	16.04 28.04	14.05 26.05	11.06
HOOK	14.04 23.04	12.05	09.06

- Felles formannskapsmøte med Trondheim, Hitra og Nærøysund kommuner blir i løpet av våren, dato ikke satt.

*1)	Kommunestyrets møter holdes på	Torsdager med møtestart	kl. 10.00
*2)	Formannskapets møter holdes på	Tirsdager med møtestart	kl. 09.00
*3)	Hovedutvalg for helse, omsorg, oppvekst, NAV og kultur holdes på	Tirsdager med møtestart	kl. 09.00
*4	Hovedutvalg for tekniske og allmenne tjenester	Torsdager med møtestart	kl. 09.00
*6)	Frøya eldre- og brukerråd	Mandager med møtestart	kl. 10.00
*7)	FUR	Mandager med møtestart	kl. 15.30

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

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Anders Hekland
Arkivsaksnr.: 19/2264

Arkiv: 144

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

KOMMUNAL PLANSTRATEGI 2020 - 2024

Forslag til vedtak:

- Formannskapet i Frøya kommune vedtar at det skal utarbeides en kommunal planstrategi for perioden 2020-2024, jamfør plan- og bygningslovens §10-1.
- Arbeidet utføres i samsvar med fremdriftsplan beskrevet i saksframlegg.

Saksopplysninger:

Kravet om planstrategi er forankret i plan- og bygningslovens § 10-1:

Kommunal planstrategi

Kommunestyret skal minst en gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.

Kommunen skal i arbeidet med kommunal planstrategi innhente synspunkter fra statlige og regionale organer og nabokommuner. Kommunen bør også legge opp til bred medvirkning og allmenn debatt som grunnlag for behandlingen. Forslag til vedtak i kommunestyret skal gjøres offentlig minst 30 dager før kommunestyrets behandling.

Ved behandlingen skal kommunestyret ta stilling til om gjeldende kommuneplan eller deler av denne skal revideres, eller om planen skal videreføres uten endringer.

Kommunestyret kan herunder ta stilling til om det er behov for å igangsette arbeid med nye arealplaner i valgperioden, eller om gjeldende planer bør revideres eller oppheves.

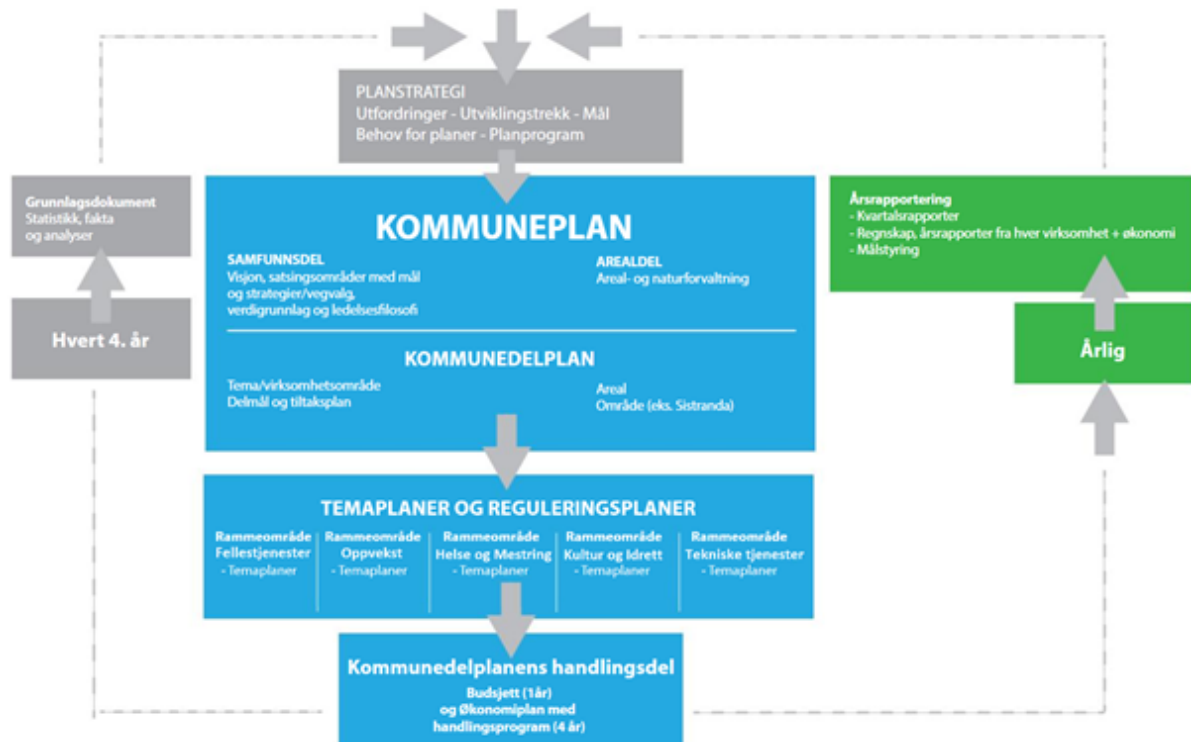
Utarbeiding og behandling av kommunal planstrategi kan slås sammen med og være del av oppstart av arbeidet med kommuneplanen, jf. kapittel 11.

Kommunal planstrategi er ikke en plan i seg selv. Gjennom å drøfte utviklingstrekk i kommunen som samfunn og organisasjon, skal strategien vurdere og avklare kommunens planbehov for den kommende valgperioden. Det er i stor grad opp til kommunene selv å

avgjøre hvor omfattende prosess man ønsker å gjennomføre i forbindelse med planstrategien. Kommunen kan også revidere planstrategien i kommunestyreperioden om det er behov for det.

Om kommunens plansystem

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt juni 2015. Gjennom dette arbeidet ble kommunens plan- og styringssystem vedtatt.



Dette gir overordnede føringer for kommunens planer og deres forhold til grunnlagsdokument, planstrategi, budsjett og handlingsplaner. I tillegg viser denne planenes innbyrdes forhold til hverandre.

Organisering av arbeidet

På vegne av kommunedirektøren nedsettes en arbeidsgruppe for å jobbe med kommunal planstrategi. Gruppen ledes av kommuneplanlegger, og arbeidsgruppa vil bestå av relevante ansatte i kommunen.

Formannskapet er kommunens overordnede planutvalg. De vil derfor høres og orienteres under arbeidet. Formannskapet legger også rammene for omfanget av prosessen, herunder involvering utover administrasjonen og politiske organer. Arbeidsgruppa arbeider på vegne av kommunedirektøren og vil involvere alle sektorer i arbeidet. Her vil lederforum være en naturlig referansegruppe for arbeidet. Sektormyndigheter, lokalt næringsliv, lag og foreninger med flere vil bli involvert både i innspillfasen og som høringspart.

Fremdriftsplan

Oppgave	Mar.	Apr.	Mai.	Jun.	Jul.	Aug.	Sept.	Okt.
Innhente data og analyser								
Innspill								
Utfordringsbilde								
Fastsette rullering								
Skrive strategi/saksfremlegg								
Kunngjøring (30 dager)								
Vedtak								

Vurdering

Planstrategi skal vedtas innen ett år etter konstituering av nytt kommunestyre.

Kommunedirektøren vil i samarbeid med formannskapet, som kommunens planutvalg, utarbeide forslag til kommunal planstrategi for kommende periode. Denne vil så fremmes for kommunestyret.

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt juni 2015, ga føringer for kommunens plan- og styringssystem. Dette danner et naturlig utgangspunkt for arbeidet. Planstrategien er også et verktøy for å vurdere omfanget av kommunens planer, forholdet mellom disse og eventuell oppheving av eldre planer.

Forhold til overordna planverk:

Utarbeidelse av planstrategi er forankret i kommunens plan- og styringssystem, som ble vedtatt gjennomkommuneplanens samfunnsdel juni 2015.

SAKSFRAMLEGG

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

VURDERING OM PRIVATISERING/NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEGER

Forslag til vedtak:

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

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

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

Vedlegg:

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

Saksopplysninger:

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

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

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

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

Pkt. 3 – Gjennomgående grendaveger

Pkt. 4 – Hovedveger i kommunale boligfelt.

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

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

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

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

Lovhjemler som har relevans i saken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tidligere politiske behandlinger i saken:

Sak 37/17 – Hovedutvalg for Drift – møte 06.06.2017

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

Forslag til vedtak:

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

Vedtak:

1. Rådmannen rullerer hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

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

Enstemmig.

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

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer.

Hovedutvalg for drifts behandling i møte 06.06.17:

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

1. Rådmannen ruller hovedplan for kommunale veier.

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

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

Vedtatt med 4 mot 2 stemmer avgitt H og Frp.

Rådmannens forslag:

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

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

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

Falt med 2 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

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

Vurdering om enkelte kommunale veier bør bli private

Forslag til vedtak:

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

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

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

Vedtak:

Saken utsettes

Enstemmig.

Behandling: Hovedutvalg for drifts behandling i møte 19.09.17:

Følgende omforente forslag til vedtak ble fremmet:

Saken utsettes.

Enstemmig.

Drøfting i Hovedutvalg for Drift – 20.11.2018

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

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

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

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

1. Vurdering om hvordan Hitra har gjort det:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rettslig grunnlag for evt privatisering av kommunale veger:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.Veier til industriområder

Vegnavn i tråd med brøyteavtaler

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

Industri/produktiv næringsvirksomhet

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

Næringsvirksomhet/turisme/gårdsbruk/kultur

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

Offentlig virksomhet/anlegg

Oppvekstsentre/barnehager

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

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

Rådhus/forretninger/offentlige kontorer m.m.

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

Sykehjem/omsorgsboliger

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

Avfallsdeponi

Kvisten søppelplass – offentlig – 1180 m

Brannstasjoner

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

Gravplasser/kirkegårder

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

Kaier/broer/molo

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

Friluftsliv

3.1.62. Kjervågsund – utsiktspunkt

Pivat barnehage

3.1.63. Sistranda gml brannstasjon (privat barnehage – Kystbarnehagen

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

4 Beholde kommunale veger

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

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

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

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

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

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

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

5. Veier med kun hytteeiere

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

6.Oversikt kommunale veger og hvem bor der/antall

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

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

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

7. Har et vedtak tilbakevirkene kraft?

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

8. Hva f.eks med Hjemmetjenesten

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

9. Ha en pott der innbyggere kan søke om tilskudd

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

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

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

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

Relevante kriterier ved vurdering av privatisering av kommunale veger:

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

Følgende vurderingskriterier er mest relevante:

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

Historikk

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

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

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

Myndighetsutøvelse:

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

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

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

Vegens status - rettsvirkninger:

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

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

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

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

Skilting på privat vei

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

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

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

Avtale om kommunalt vedlikehold

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

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

Vedlikeholdsplikt for private veger og kommunen som vegbruker

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

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

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

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

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

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

Definisjon bygd -

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

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

Definisjon tettsted

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

Tettstedets sentrumsområder

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

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

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

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

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

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

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

Alternativ vegdrift i forhold til privat veilag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Brøyting

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

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

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

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

Vurdering/Konklusjon:

Eiendomsrett til veggrunnen

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

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

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

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

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

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

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

Veglys

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VEGER SOM BØR VURDERES OVERFØRT TIL PRIVAT DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSANSVAR

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

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

VEIER SOM TILRÅS Å FORTSATT HA KOMMUNAL DRIFT OG VEDLIKEHOLD

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

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

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

Hovedplan for vei

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

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

Informasjonsformidling

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

Kan vedtaket påklages?

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

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

Ikrafttredelse av vedtaket

Gjelder fra det tidspunkt vedtaket treffes.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel;

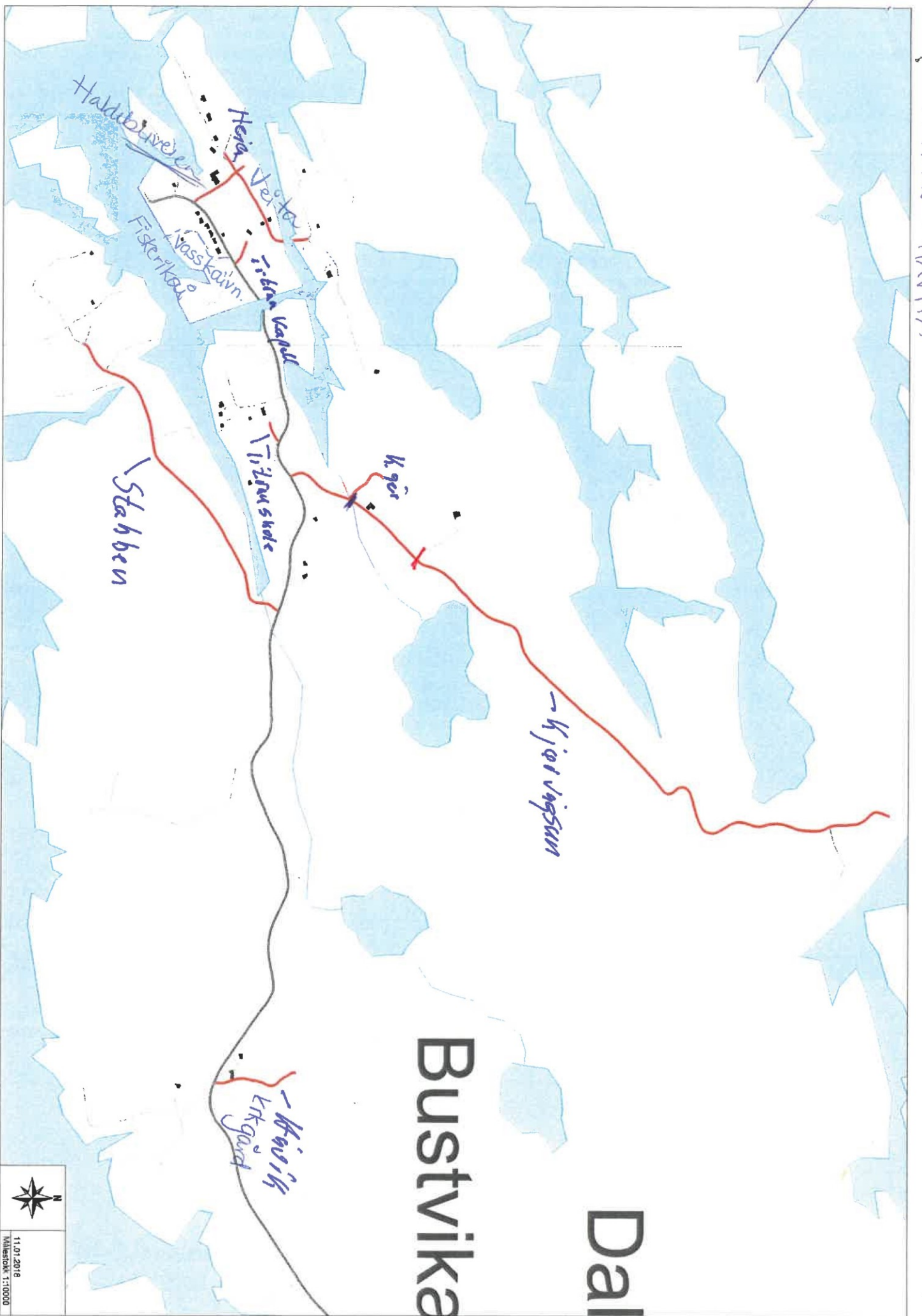
- ✓ Arbeide for medvirkning fra alle grupper i befolkningen.

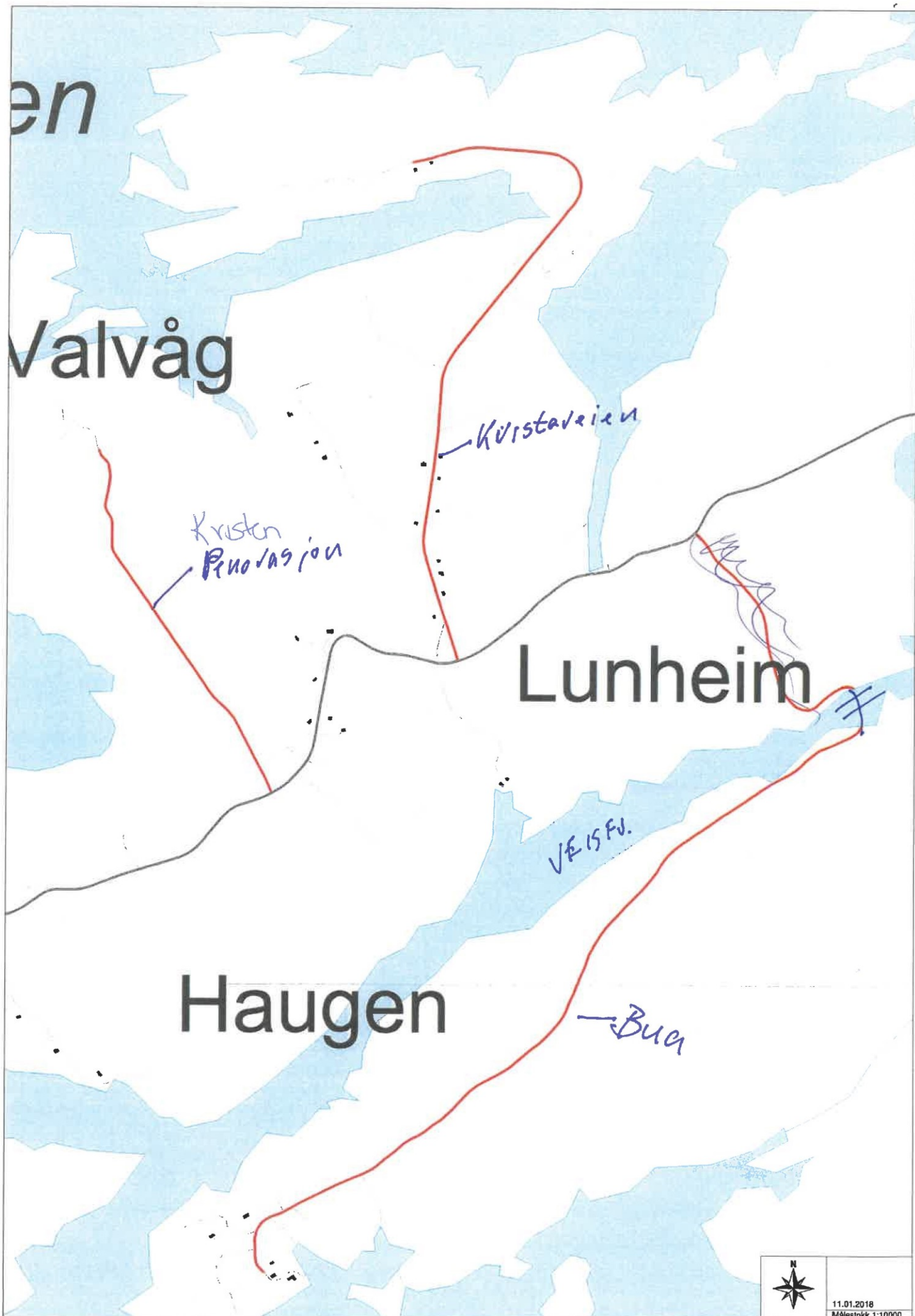
Økonomiske konsekvenser:

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

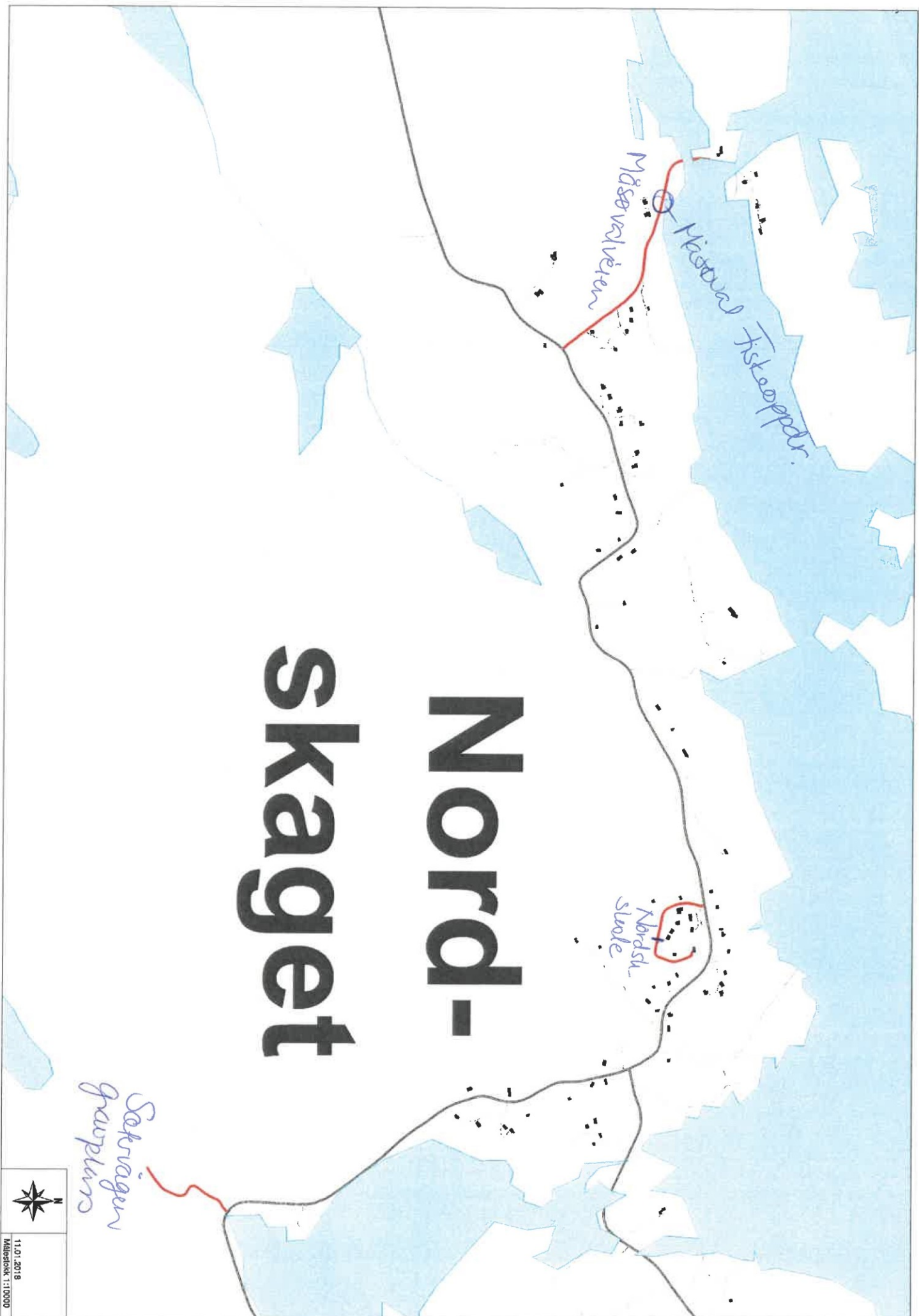
I løpet av siste femårsperiode har kostnadene med drifting av kommunale veier øket med over 50% uten at tildeling av midler har skjedd i samme takt. I denne beregningen er det tatt med vintervedlikehold i form av avtaler med eksterne entreprenører så som beredskapskostnader, brøyting og strøing, innleie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

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

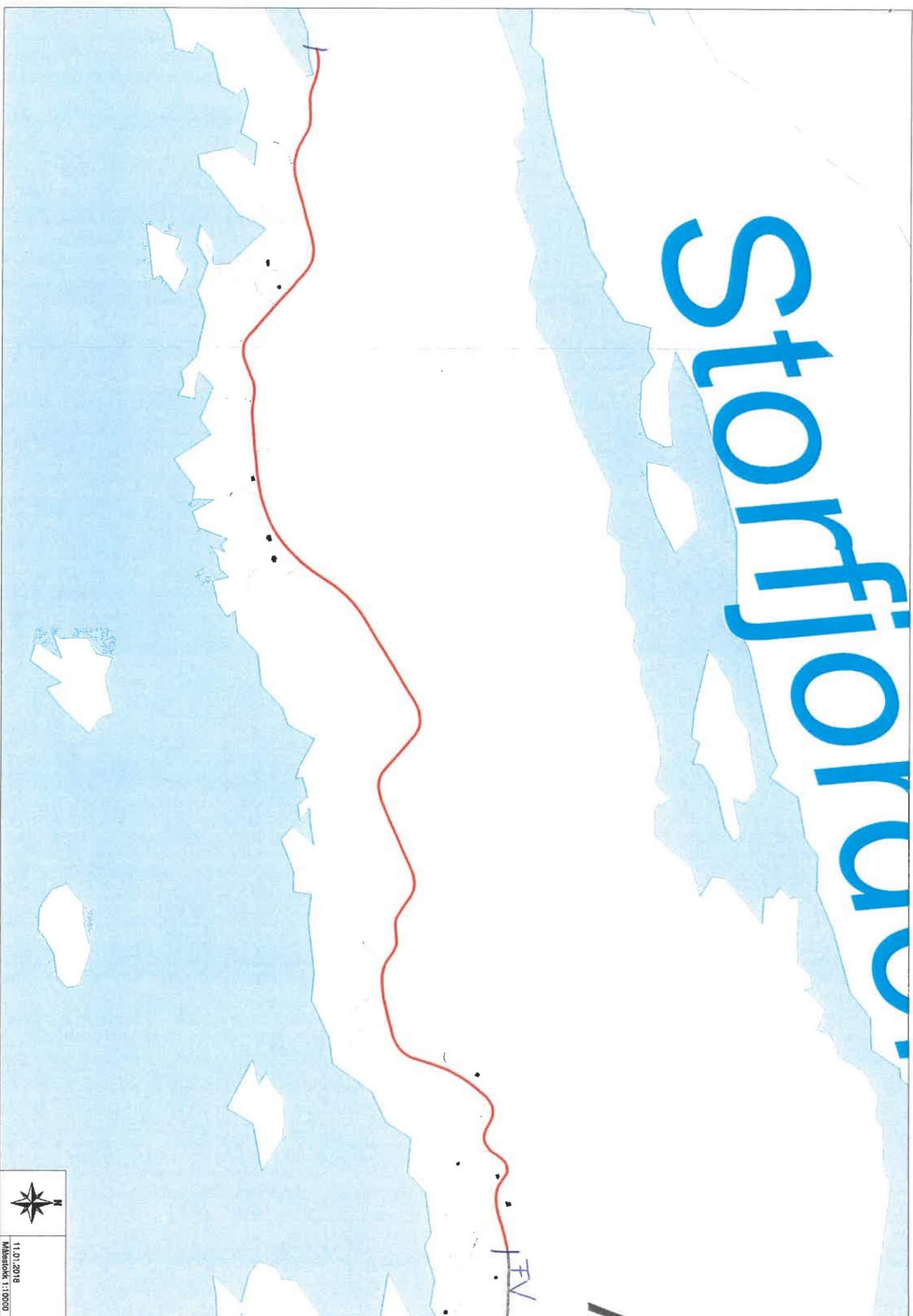




Nord- skaget



Storfjord



IV



11.01.2018
Målestokk 1:10000

TUYNESSET

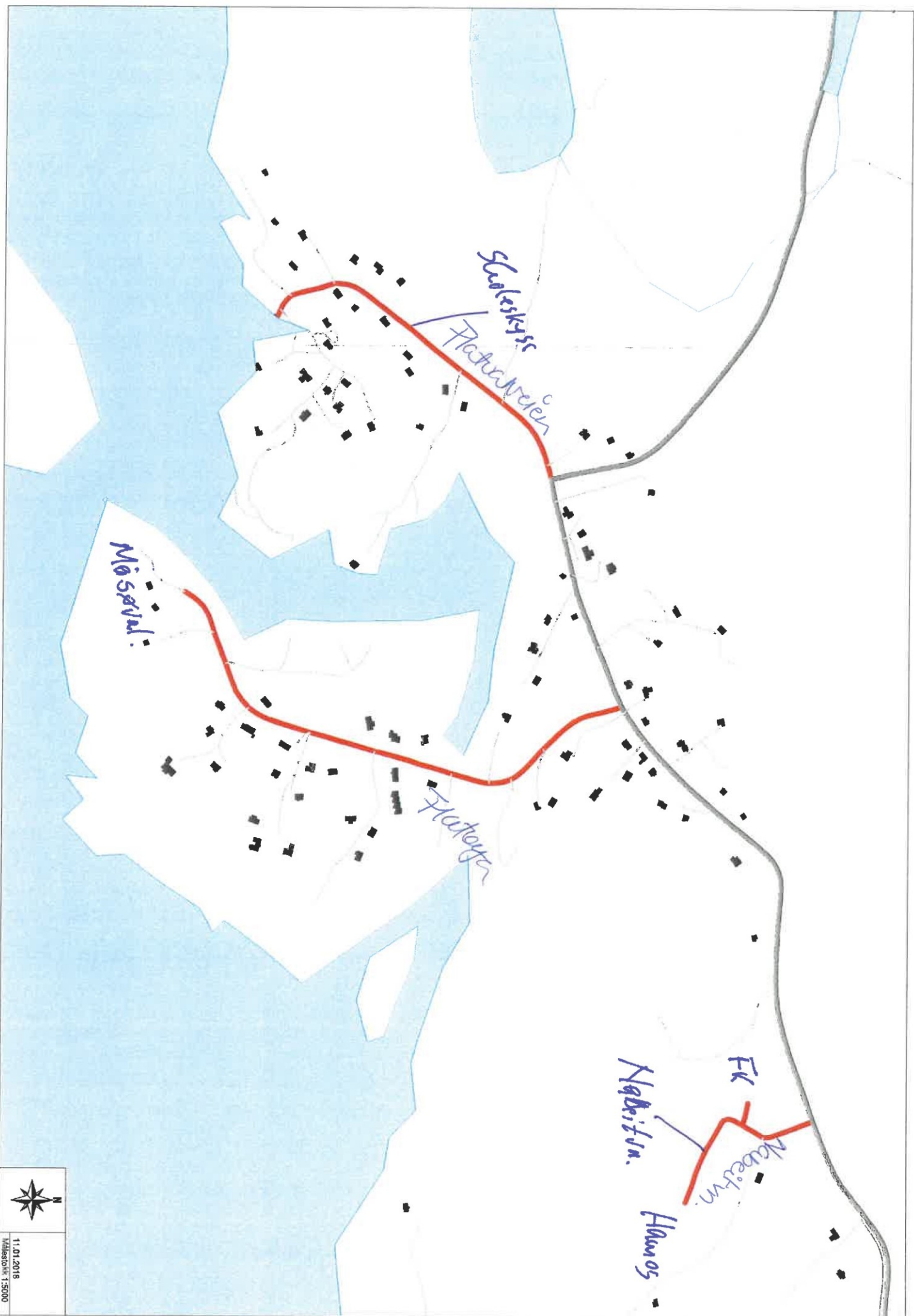
1001000000

Kai
Salmas

Vilmar
Lottfeld

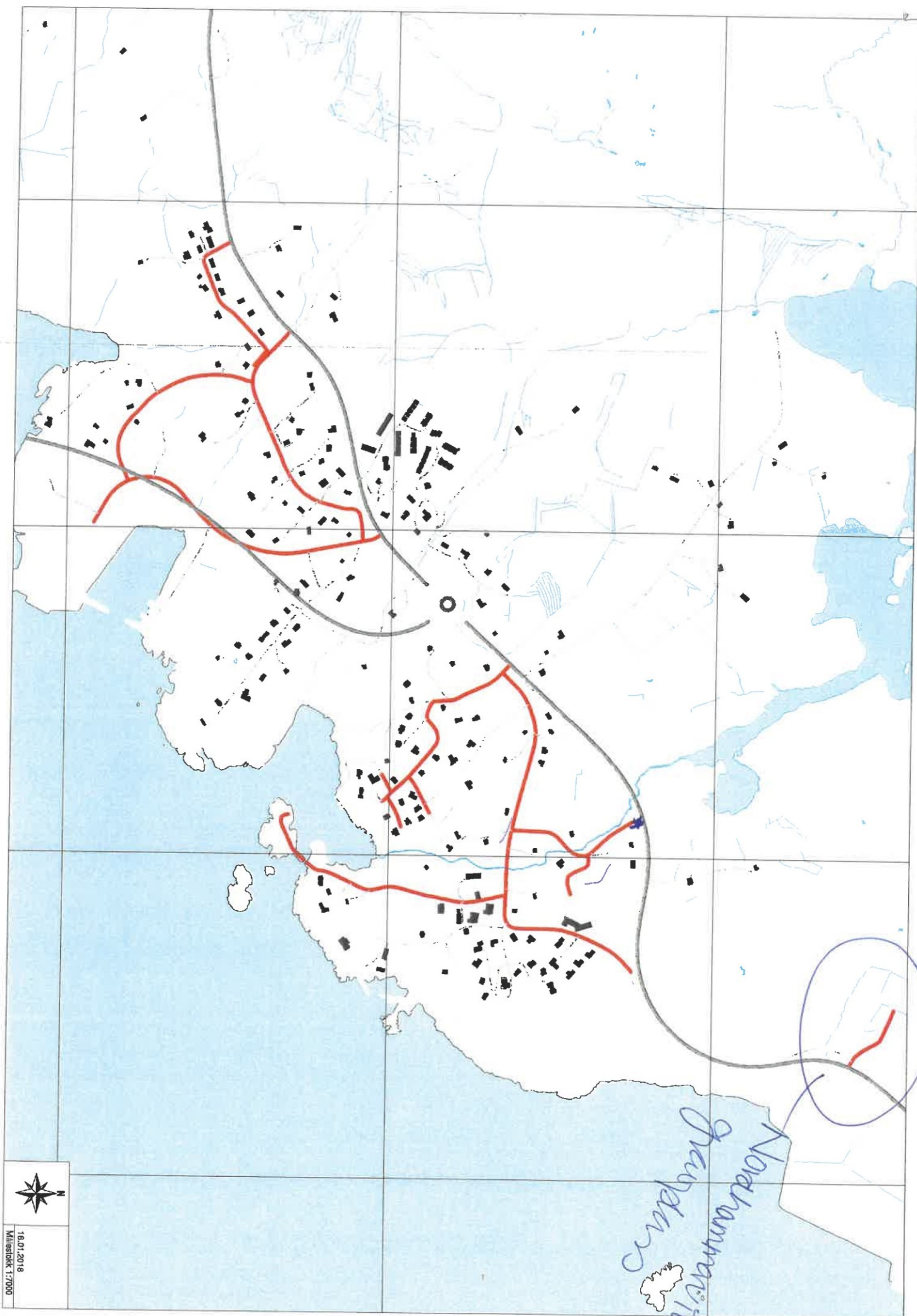


11.01.2018
Mäskstok 1:5000

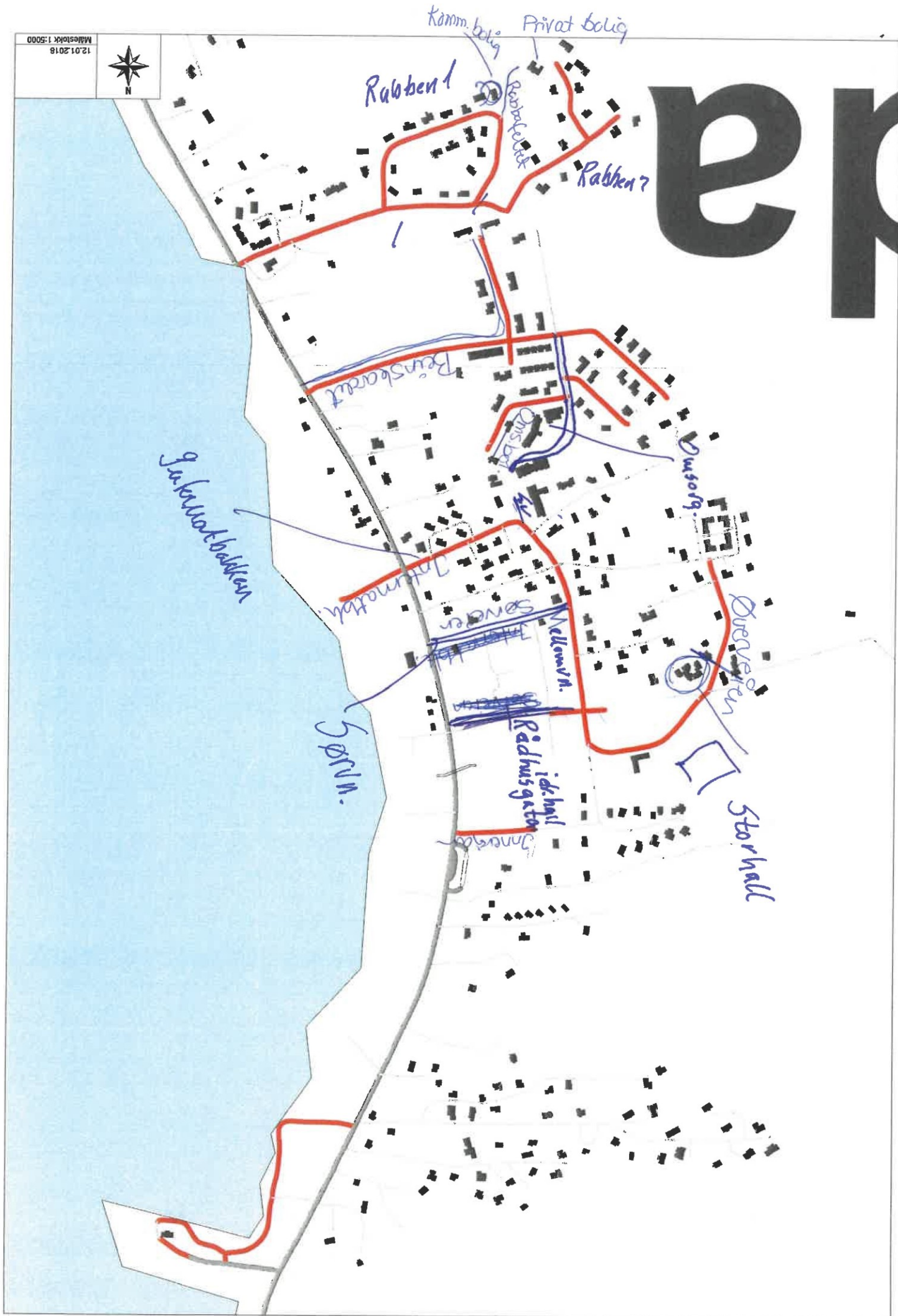




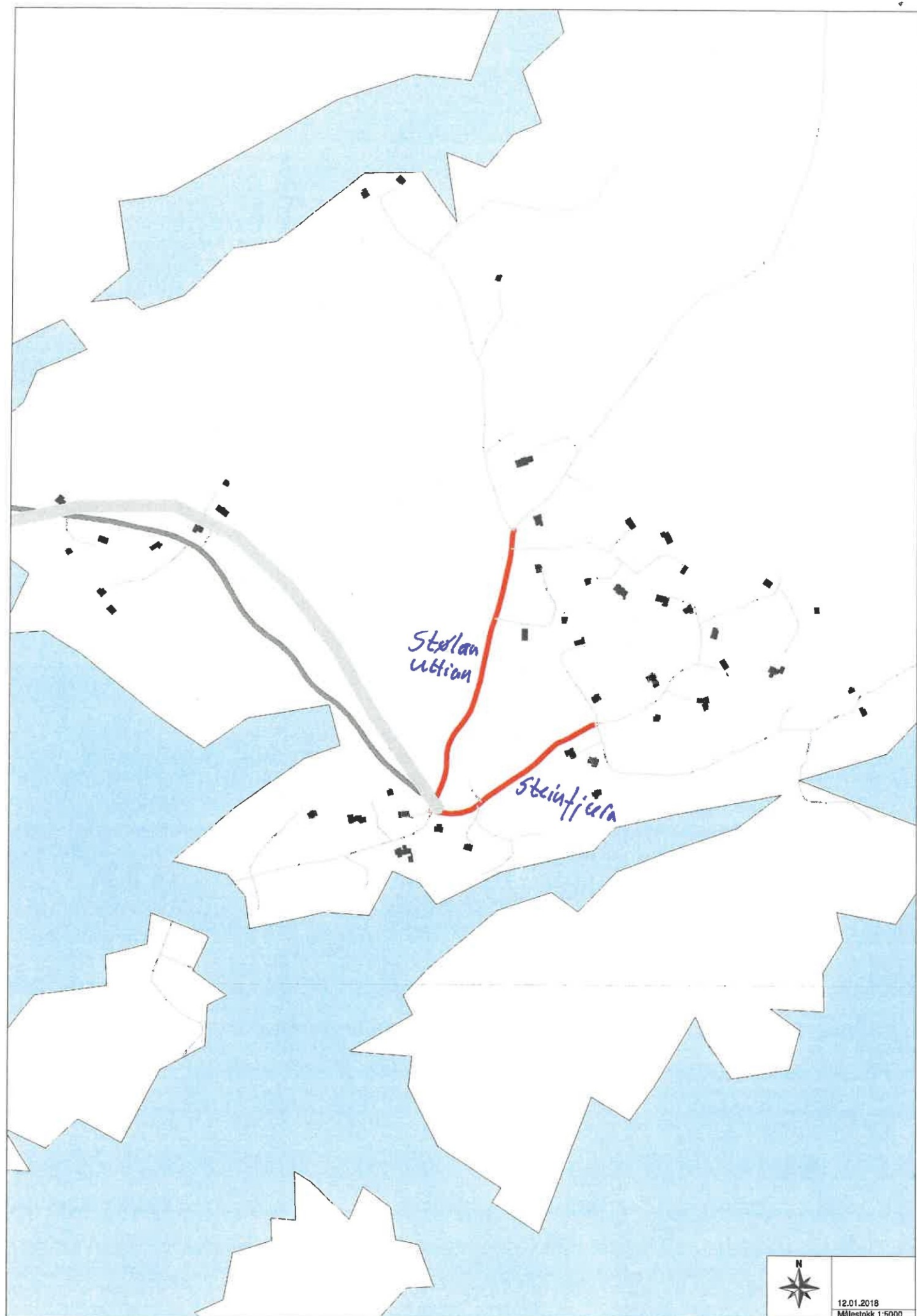
HAMMAMET



Nordhammétique
Guelphans

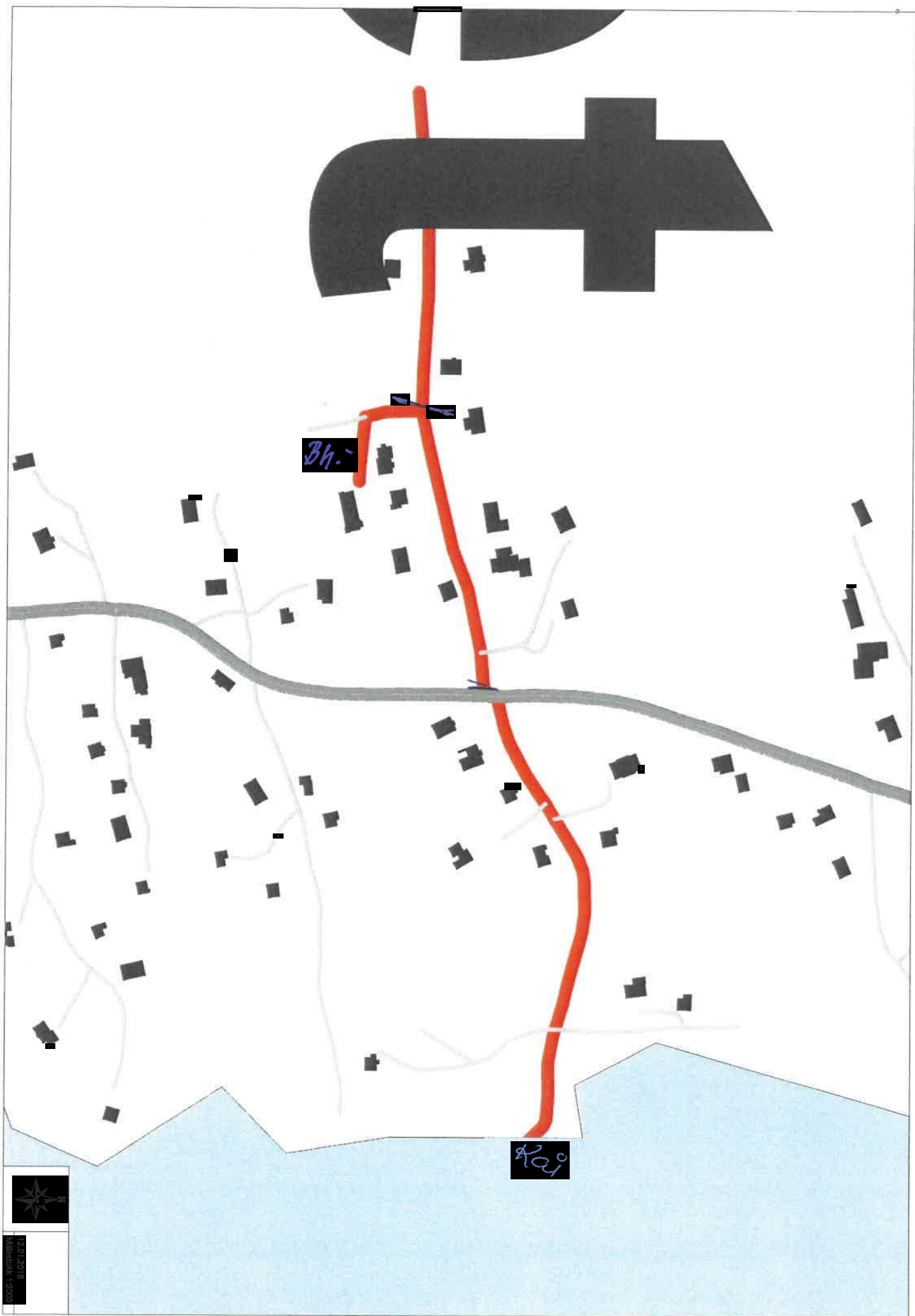


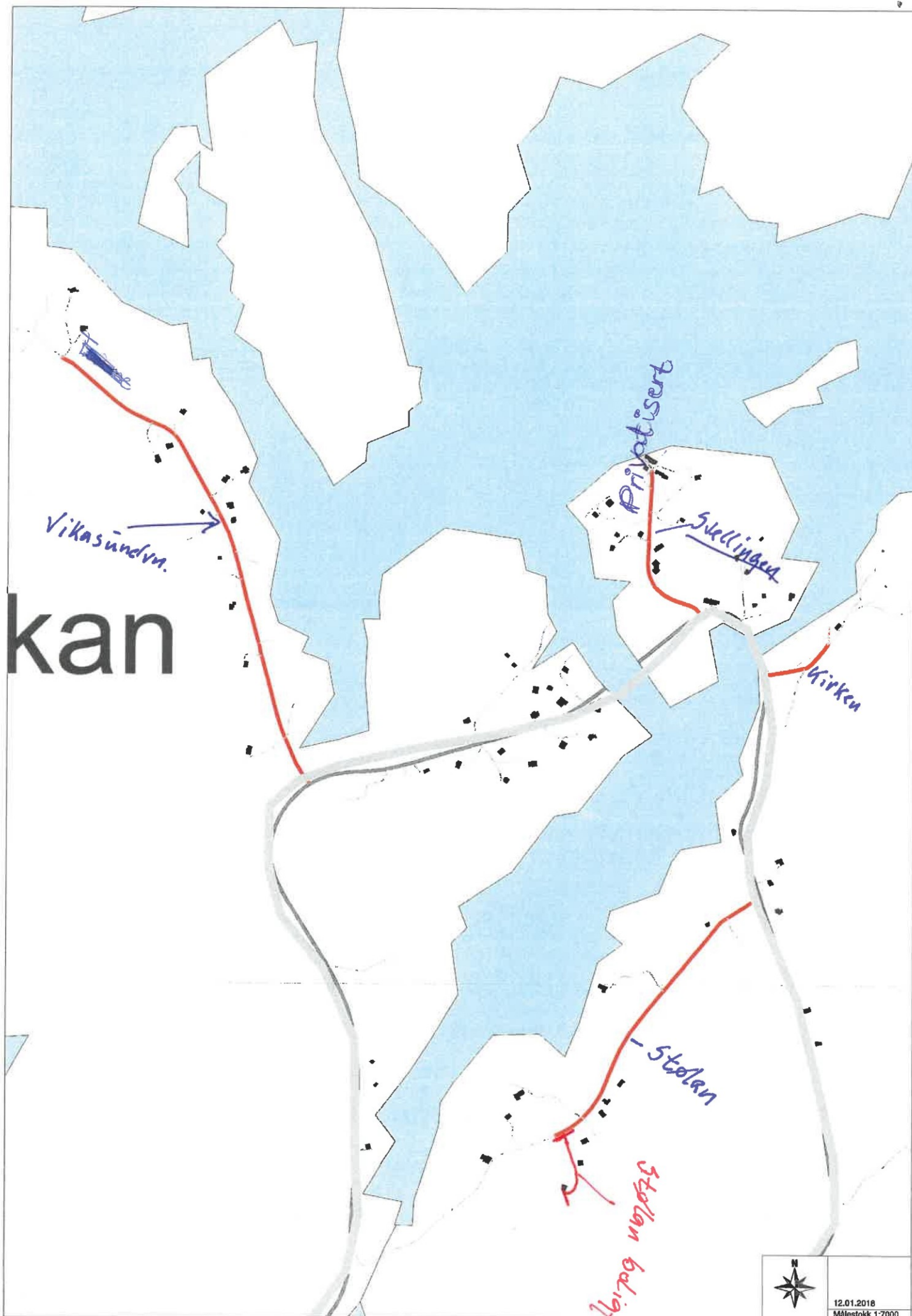
STIAN



12.01.2018
Målestokk 1:5000

9





kan



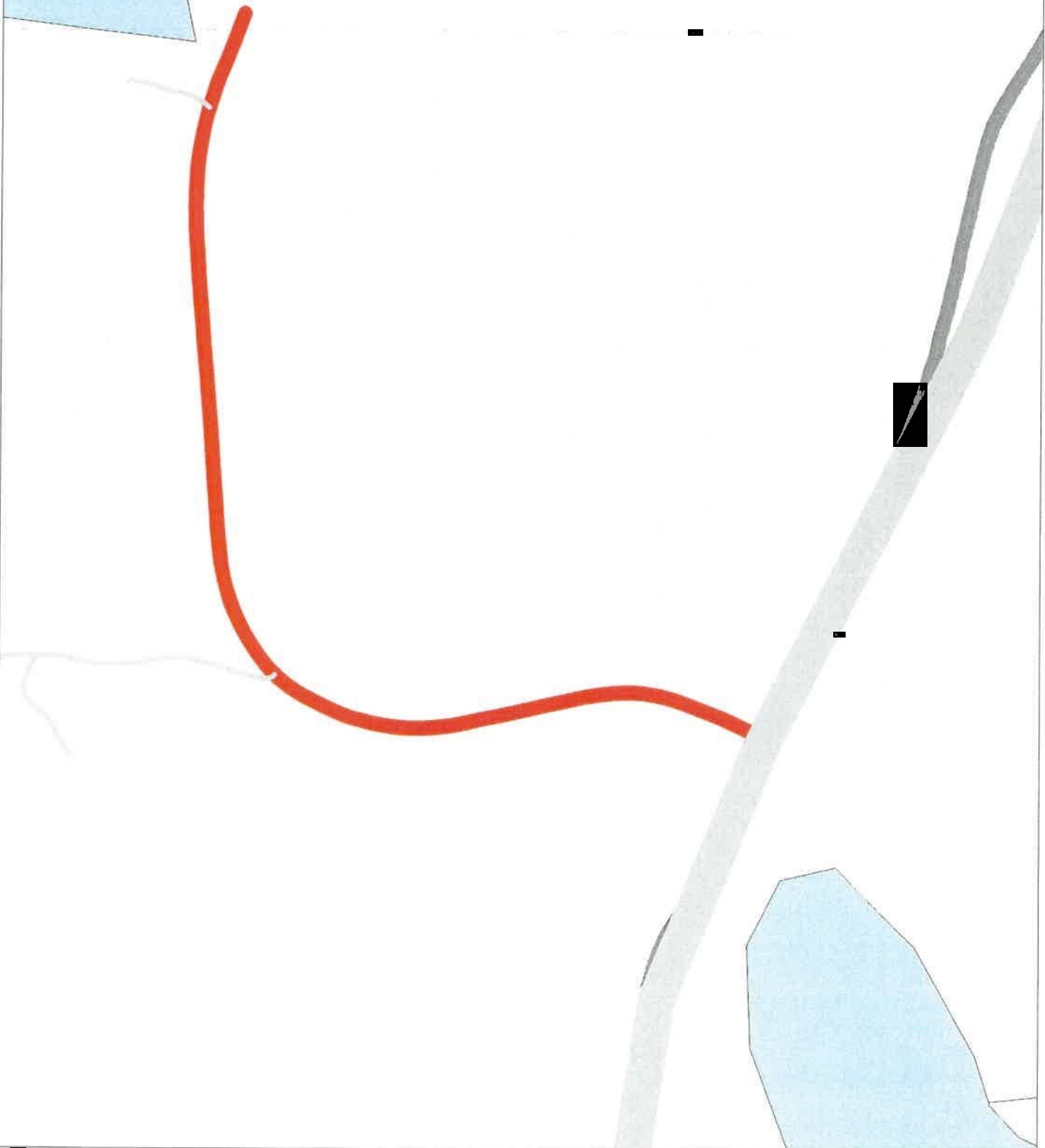
12

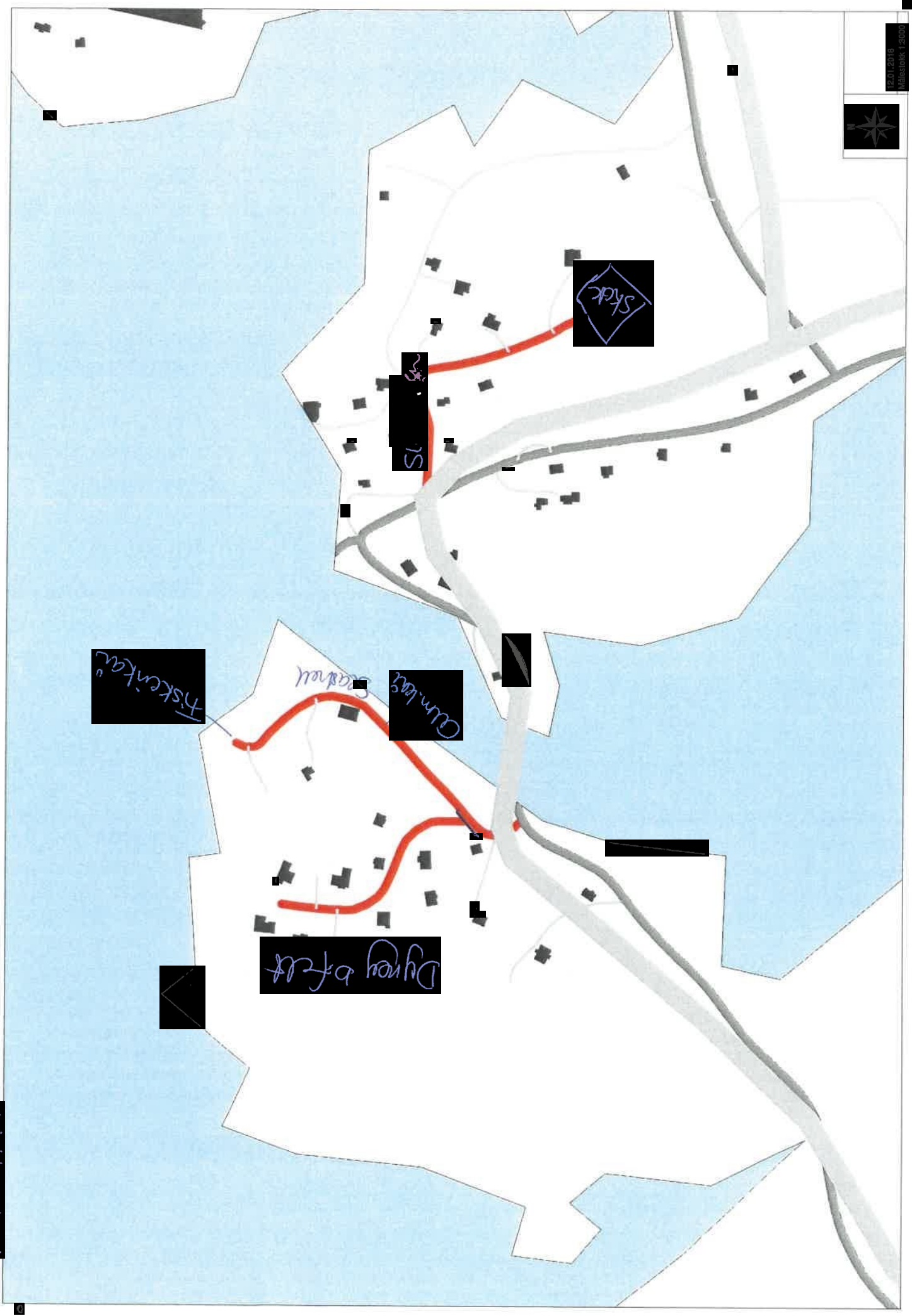
KEIVIKU

12.01.2018
Määrus nr 12000

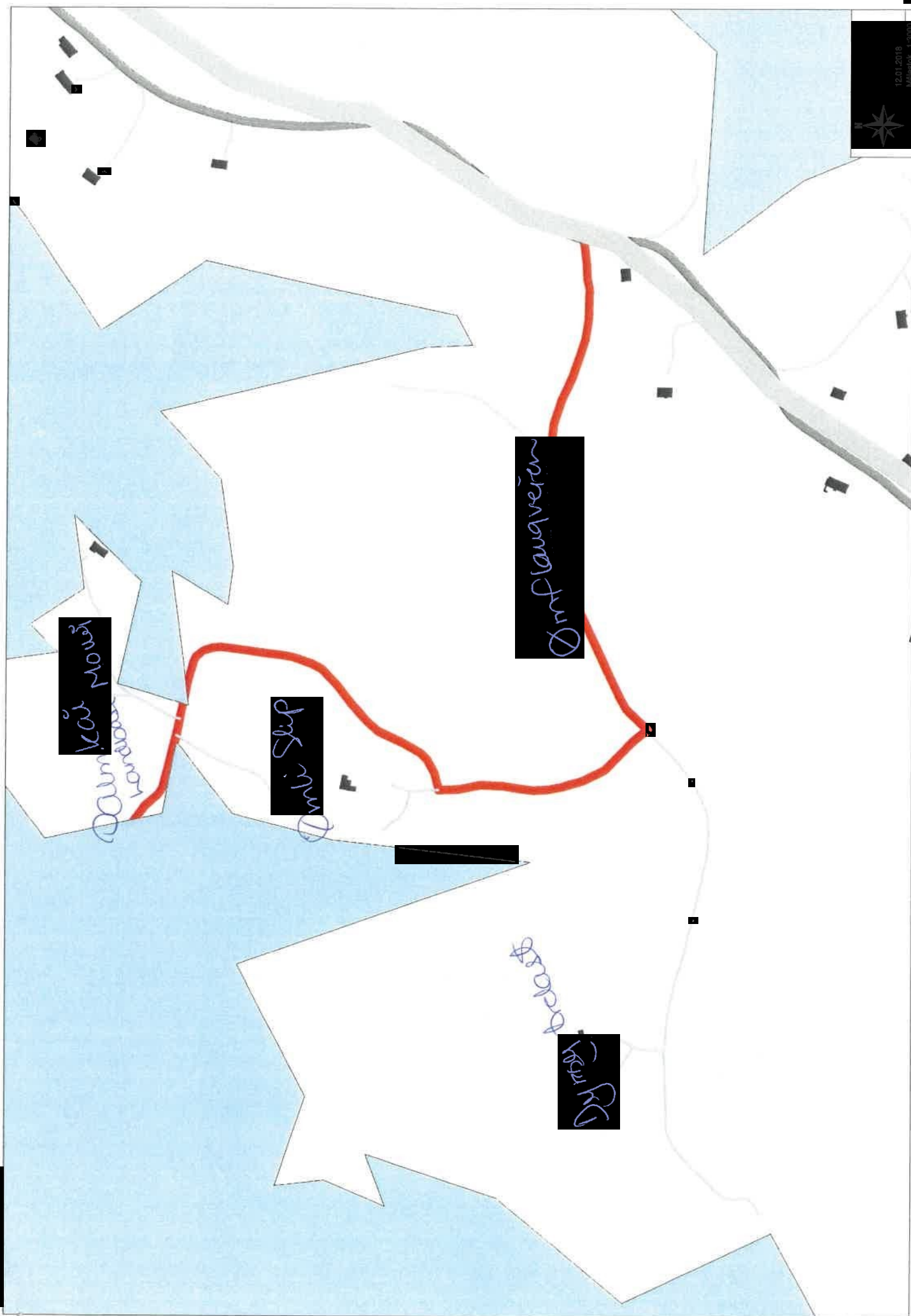


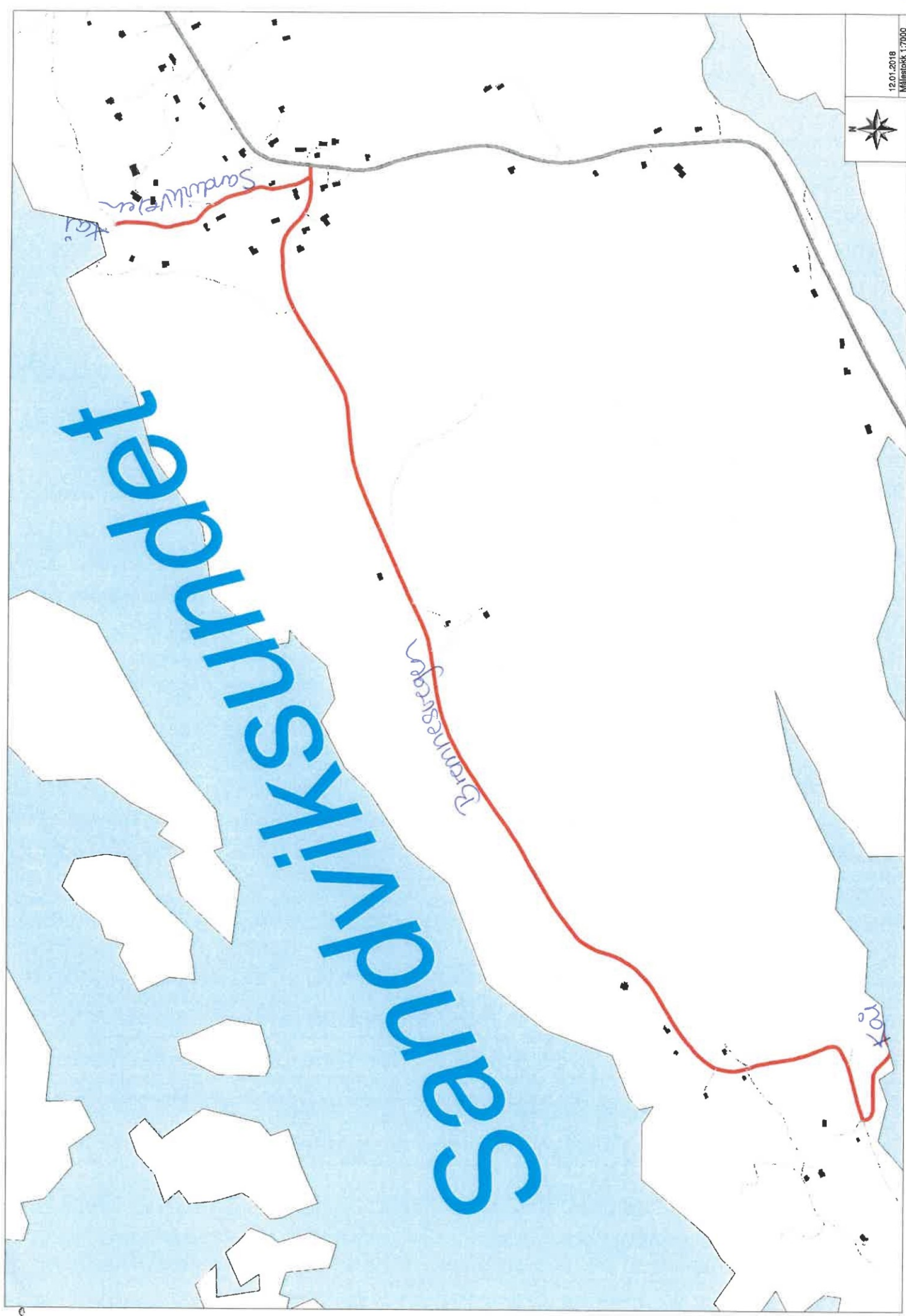
~~Keivik Põhikool~~
Kreolite graafik

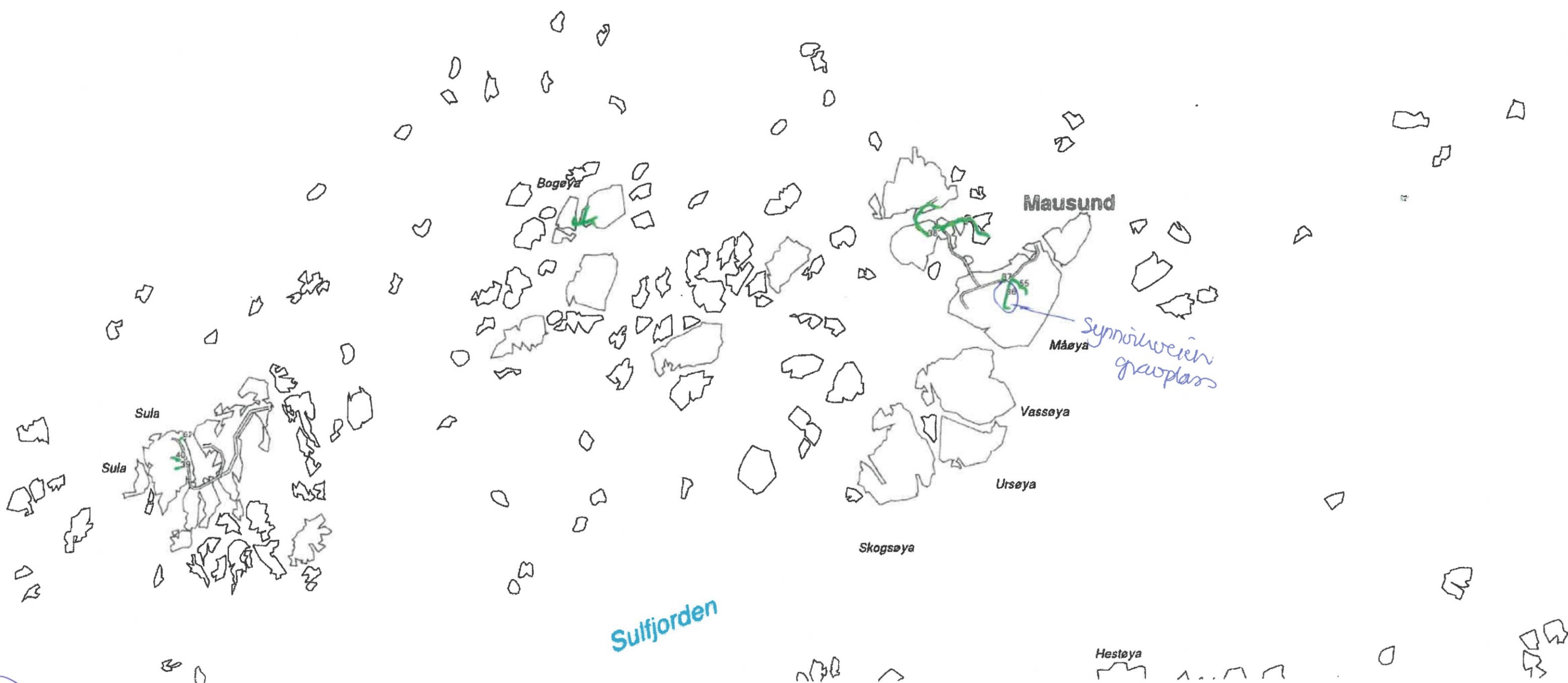


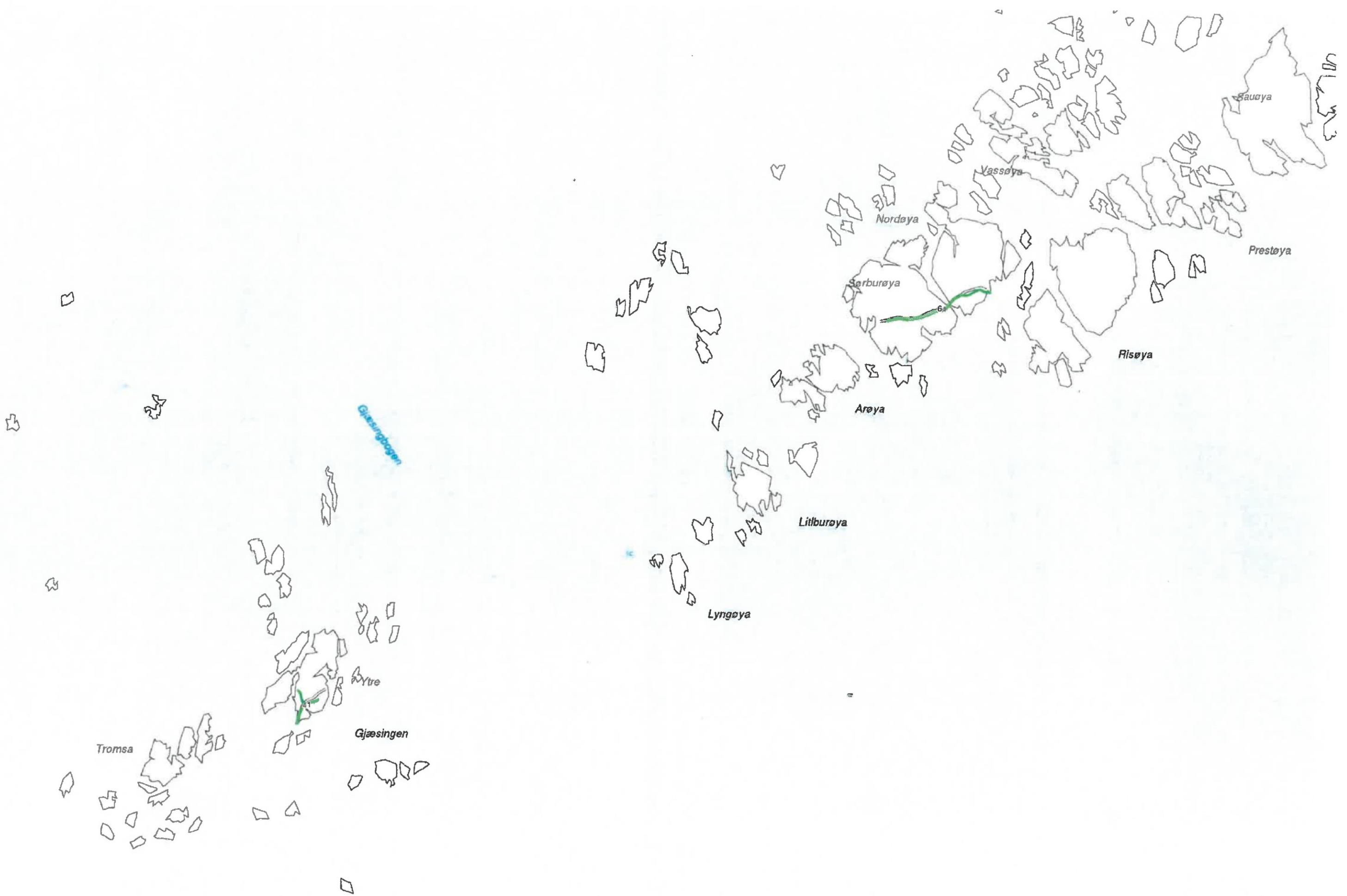


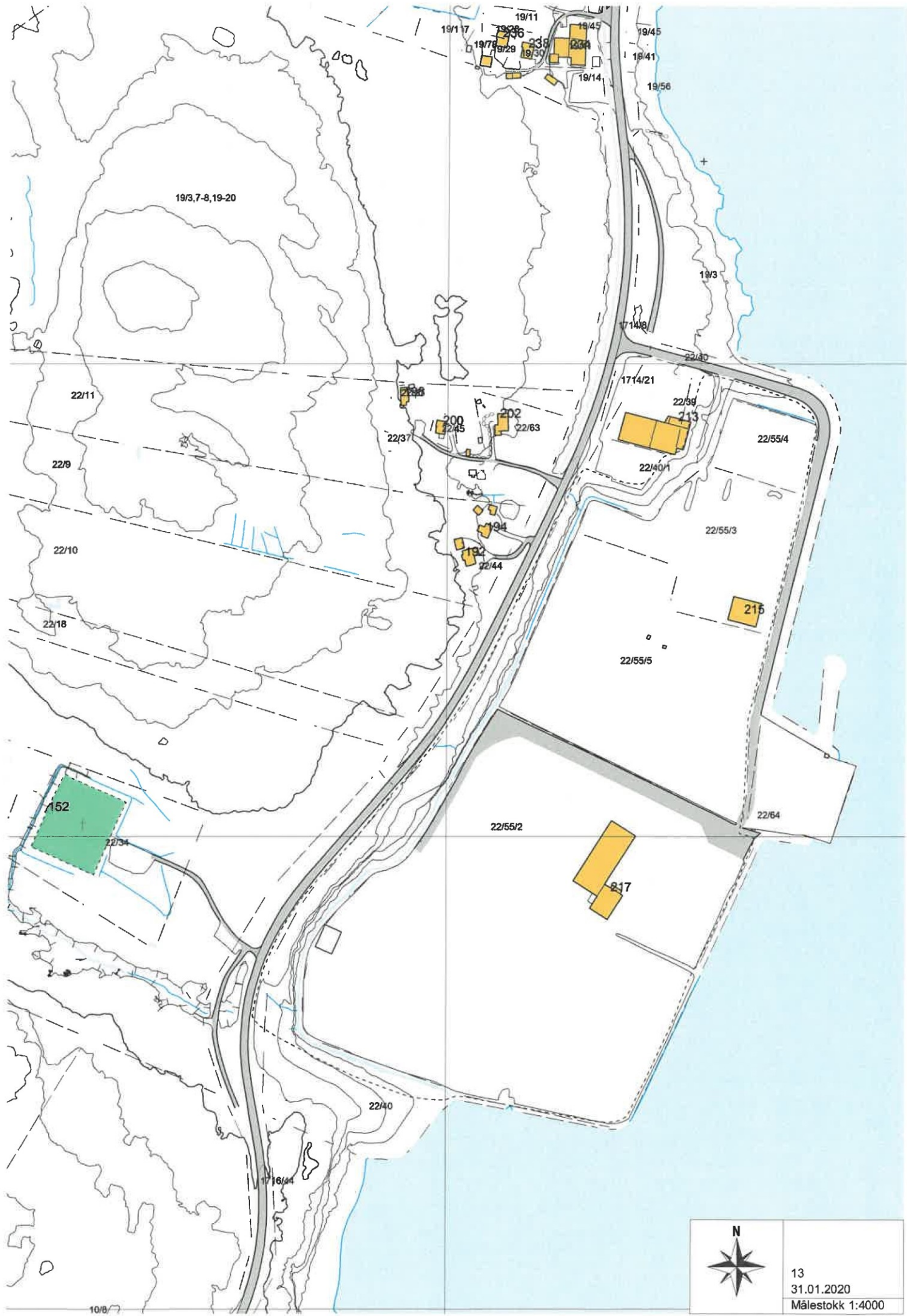
Handwritten notes in the bottom left margin, including the word 'Hälsö' and other illegible text.



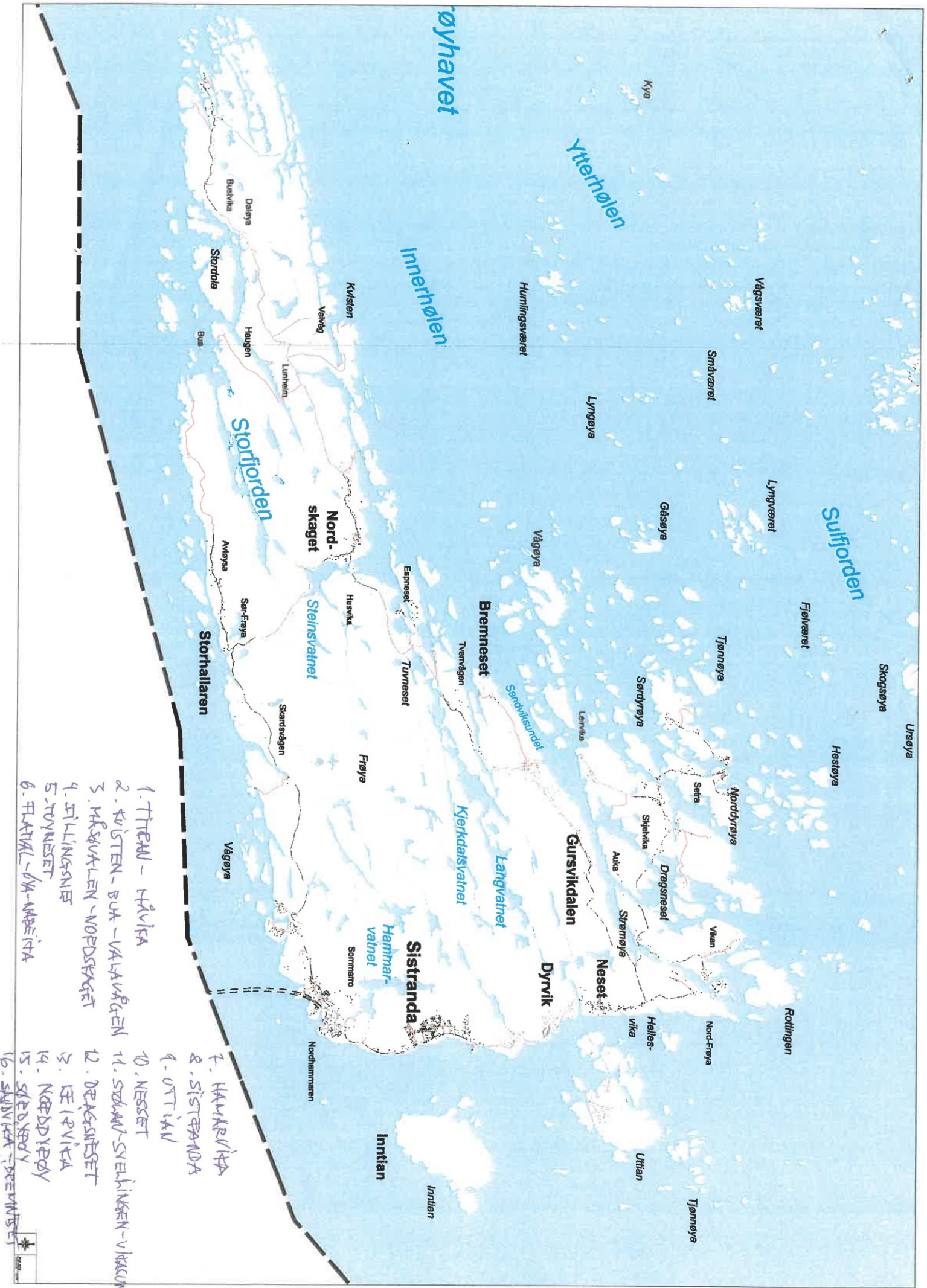








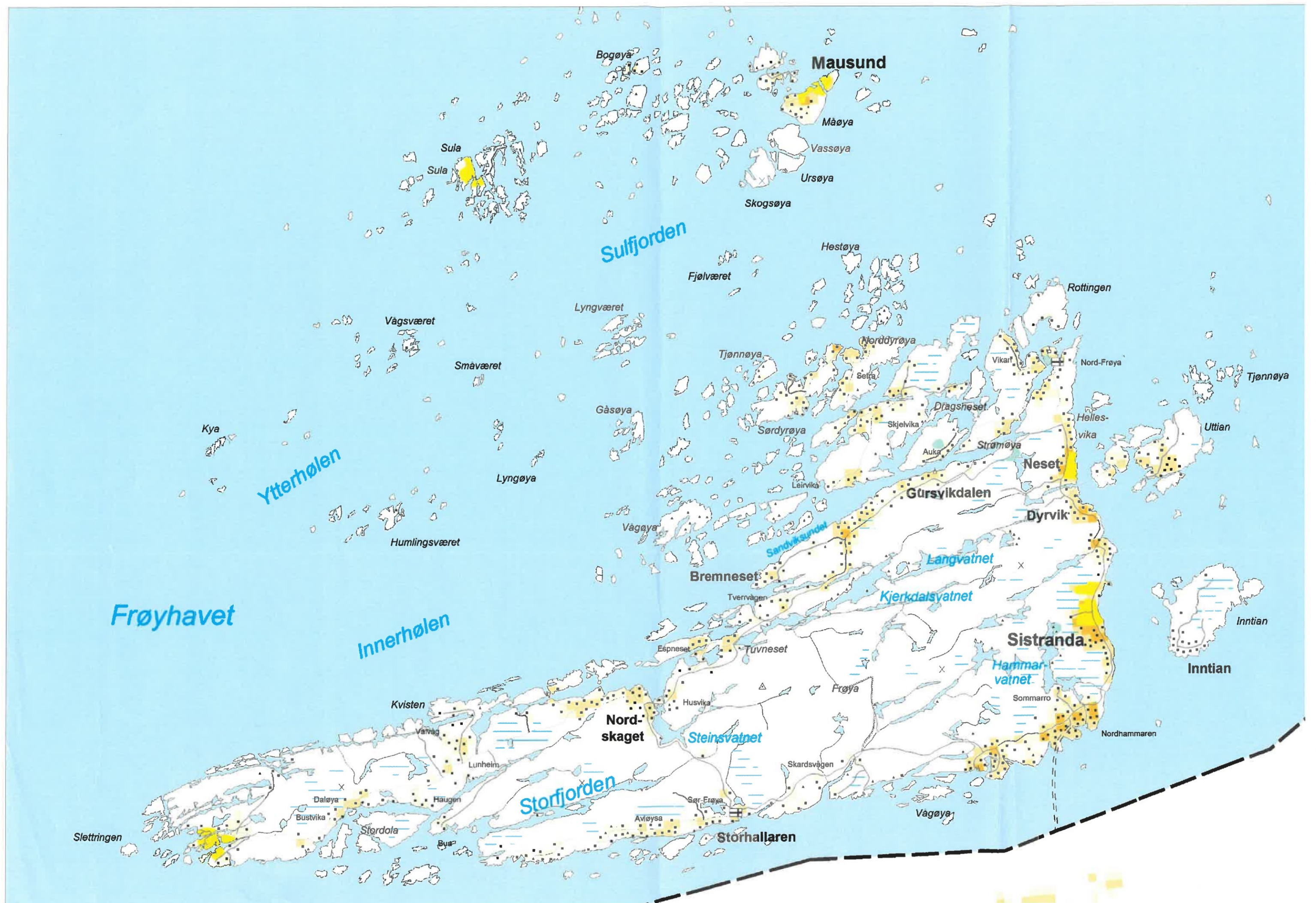
	13
	31.01.2020
	Målestokk 1:4000



- 1. TITEN - HÅVKA
- 2. KVISTEN - BUS - VALAVALGEN
- 3. MÅSVALLEN - NORDSKAGET
- 4. SILINGEN
- 5. TUVNESSET
- 6. FLAT - HÅ - MÅS

- 7. HÅNKEVÅ
- 8. SISTRANDA
- 9. OTTAN
- 10. NESSET
- 11. STOR - SELINGEN - VIKSUND
- 12. DRAGNESSET
- 13. LEPVÅ
- 14. NORDVÅ
- 15. SELVÅ
- 16. SUNDVÅ - DRAGNESSET



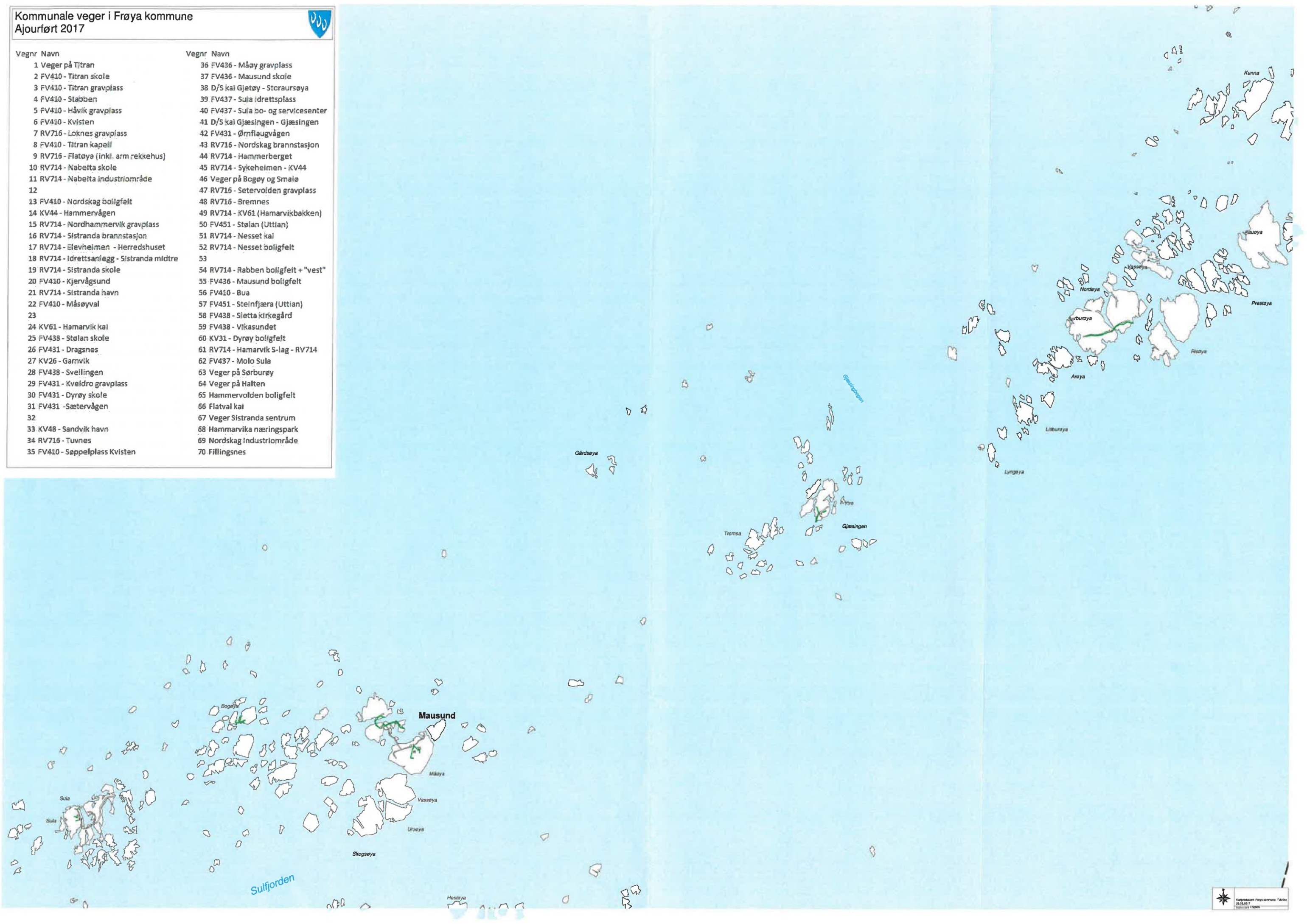


Kommunale vegger i Frøya kommune
Ajourført 2017



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

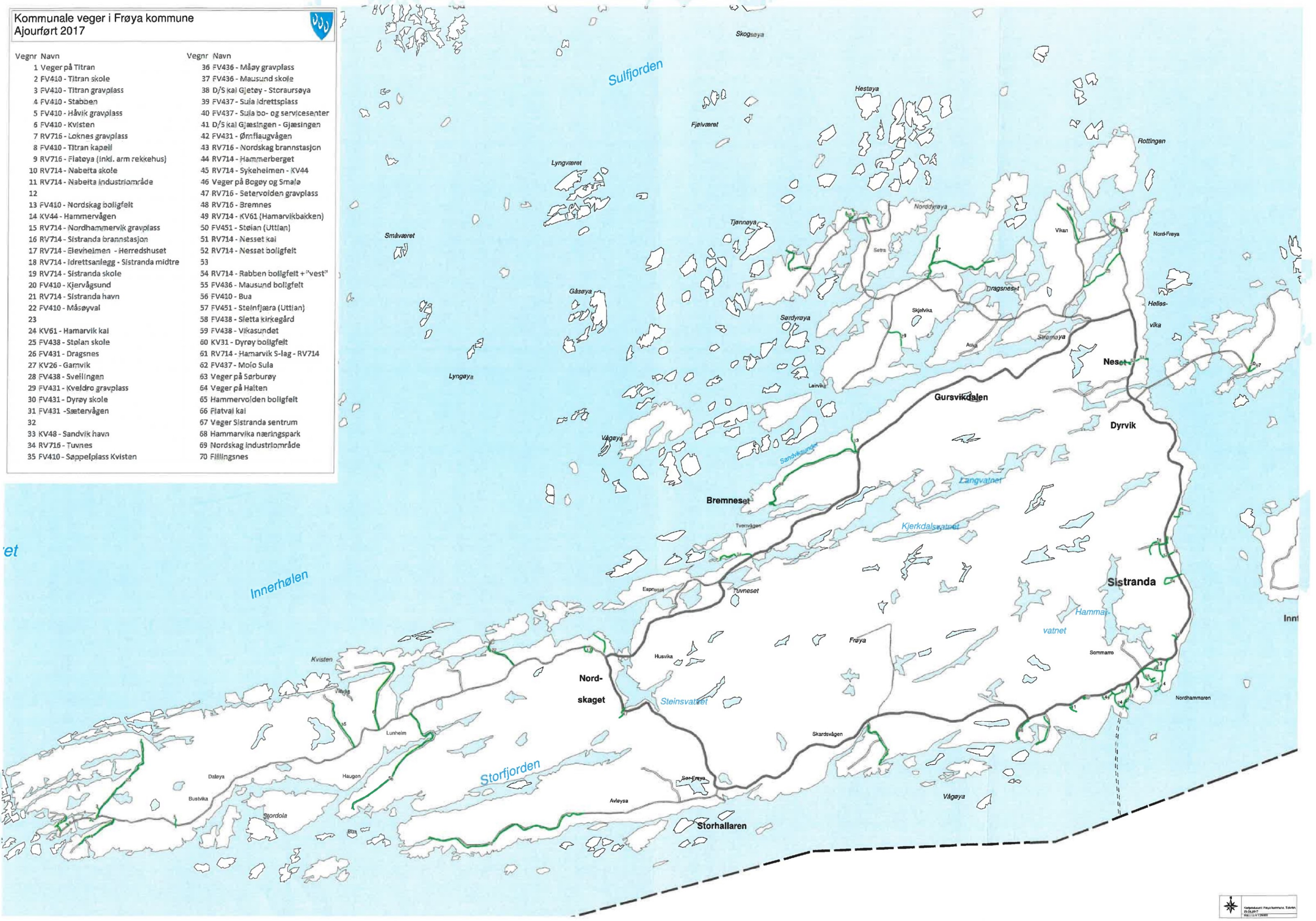
Vegnr	Navn
36	FV436 - Måøy gravplass
37	FV436 - Mausund skole
38	D/S kai Gjetøy - Storaursøya
39	FV437 - Sula idrettsplass
40	FV437 - Sula bo- og servicesenter
41	D/S kai Gjæsing - Gjæsing
42	FV431 - Ørnflaugvågen
43	RV716 - Nordskog brannstasjon
44	RV714 - Hammerberget
45	RV714 - Sykeheimen - KV44
46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



Kommunale vegger i Frøya kommune
Ajourført 2017



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



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Arvid Hammernes
Arkivsaksnr.: 17/1536

Arkiv: Q14

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Hovedutvalg for drift
Kommunestyret

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

Forslag til vedtak:

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

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

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

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

Vedlegg:

Vedtak fra teknisk hovedutvalg, formannskapet og kommunestyret fra 1985

Liste med vegnummer og vegnavn

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

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

Uttalelser fra berørte – oversikt over uttalelsene:

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

Forslag til hovedplan veg, utarbeidet 2009

Plan for utbedring og vedlikehold av kommunale veier, utarbeidet 08.11.18

Kart

Saksopplysninger:

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

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

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

Rådmannen la fram saken med følgende innstilling til vedtak:

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

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

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

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

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

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

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

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

Pkt. 3: Gjennomgående grendaveger.

Pkt. 4: Hovedveger i kommunale boligfelt.

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

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

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

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

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

Vurdering:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Knut Arne Strømøy
Arkivsaksnr.: 19/2326

Arkiv: 223

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GRENDALAGSFOND - ENDRING AV KRITERIENE/KORONATILTAK

Forslag til vedtak:

- 1 Frøya kommune åpner for at alle frivillige lag og organisasjoner kan søke Grendalagsfondet til dekning av driftsutgifter på grunn av inntektsbortfall. Dette gjelder så lenge sentrale pålegg i forbindelse med koronakrisen varer. Søknader behandles i henhold til kriteriene som fremgår av saksutredningen.**
- 2 Lag og organisasjoner som ikke omfattes av sentrale krisepakker kan søke.**

Ordningen offentliggjøres umiddelbart etter vedtak i formannskapet.

Søknadene behandles administrativt av en gruppe nedsatt av kommunedirektøren.

Søknadene behandles fortløpende

Formannskapet orienteres om eventuelle tildelinger jevnlig.

Vedlegg:

Saksprotokoll KST

Saksopplysninger:

Frøya kommunestyre vedtok i sak 145/19 å avsette kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond. Det ble videre fastsatt kriterier for tildeling. Disse fremgår av vedlegg.

Vurderinger:

I den siste tiden har kommunen fått henvendelse fra flere frivillige lag og organisasjoner som sliter med faste utgifter på grunn av inntektsbortfall under koronakrisen.

Kommunedirektøren foreslår derfor at det åpnes for å søke dekning av driftsutgifter for å holde driften i gang der frivillige lag og organisasjoner får problemer med løpende utgifter på grunn av sviktende inntekter og manglende finanser.

Frivillige lag og organisasjoner bør derfor kunne søke ordningen der de kan dokumentere at driften stopper opp eller i verste fall må innstille på grunn av inntektsbortfallet.

Ordningen er tenkt å bidra til å avhjelpe driften av hus og anlegg der utgifter som strøm, husleie, forsikringer, avdrag og andre faste utgifter som ikke kan dekkes opp på grunn av ekstraordinær inntektssvikt.

Kriterier:

- Gjelder frivillige lag og organisasjoner hjemmehørende i Frøya kommune.
- Lagene må kunne dokumentere utgifter og at de selv ikke har mulighet til å dekke disse.
- Inntektsbortfall må dokumenteres.
- Virkningen for laget/organisasjonen må beskrives.
- Søknadene behandles individuelt.

Saksprotokoll

Utvalg:	Kommunestyret	
Møtedato:	05.11.2019	
Sak:	145/19	Arkivsak: 19/2326

SAKSPROTOKOLL - GRENDALAGSFOND

Vedtak:

1. Frøya kommune lyser ut kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond. Søknadsfrist er 1. Mai hvert år.
2. Søknader må tilfredsstillе kriterier som beskrevet i saken.
3. Søknader legges fram for en politisk beslutning.

Enstemmig.

4. Følgende endring i pkt. 2 i kriteriene:

Tiltakene må ha en utforming som tilrettelegger for flest mulig, og enn universell utforming bør tilstrebes

Vedtatt med 19 mot 3 stemmer.

5. Dekning av 50% tiltaket maksimalt 100.000 kr Pr år

Vedtatt med 19 mot 3 stemmer.

Behandling:

Kommunestyrets behandling i møte 05.11.19:

Rep. Knut Arne Strømøy erklærte seg inhabil som tjenestemann.

Arvid Hammernes ble enstemmig valgt som setteordfører i behandling av saken.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av borgelig gruppe:

Endring pkt 2:

Tiltakene må ha en utforming som tilrettelegger for flest mulig, og enn universell utforming bør tilstrebes.

Vedtatt med 19 mot 3stemmer avgitt av *Dordi Hammer, Ola Vie og Steven Crozier.*

Tillegg:

Dekning av 50% tiltaket maksimalt 100.000 kr Pr år

Enstemmig.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av Sv og R:

Postadresse:
7260 SISTRANDA

Besøksadresse:
Rådhusgata 25
SISTRANDA

Telefon: 72 46 32 95
Telefaks:

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Knut Arne Strømøy
Arkivsaksnr.: 19/2326

Arkiv: 223

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GRENDALAGSFOND

Forslag til vedtak:

- Frøya kommune lyser ut kr. 2 000 000 i et Grendalagsfond.
- Søknader må tilfredsstille kriterier som beskrevet i saken.
- Søknader om tilskudd på mindre enn kr. 40 000 behandles administrativt og meldes som ref. sak til nytt hovedutvalg for kultur. Søknader over dette beløpet legges fram for en politisk beslutning.

Vedlegg:

Ingen

Saksopplysninger:

Kommunestyret vedtok i sitt møte 23.5.2019 å sette av kr. 2 000 000 til et grandalagsfond. Midlene hentes fra Havbruksfondet.

På Frøya har vi pr. i dag registrert 22 grendalag og velforeninger som alle gjør en formidabel innsats for sine lokalsamfunn. I realiteten er alle innbyggere på Frøya medlem av et grendalag.

Størrelsen på lagene er naturlig ulik nok da innbyggertallene varierer stort, men felles for dem alle er at de legger ned en stor innsats for å skape aktivitet og trivsel i grenda eller på øya si.

Vurdering:

For å skape møteplasser lokalt legger lagene ned en enorm dugnadsinnsats og store summer på å holde sine forsamlingshus i stand. Forsamlingshus som brukes som sosiale treffsted samtidig som folk i grendene har et sted å leie lokalt både til barnedåp, konfirmasjon og bryllup.

Rådmannen er av den oppfatning at «grendalagsfondet» primært bør brukes til å fremme trivselstiltak i grendene med fokus på møteplasser, folkehelse og fysisk aktivitet for hele befolkningen, med spesielt med fokus på barn og unge.

Nye tiltak /treffsteder må ha en universell utforming.

I forhold til anlegg og tiltak for fremme aktivitet og fysisk helse kan søkerne kontakte kommunen med tanke på om tiltakene kommer inn under «nærmiljøanlegg» i ordningen for spillemidler der det kan søkes om tilskudd på 50% av total kostnad inntil kr. 600 000. Når det gjelder spillemidler kan disse søkes en gang i året, men det hindrer ikke noen i å utarbeide en søknad for godkjenning i kommunen. Dette kan gjøres gjennom hele året.

Det finnes også andre tilskuddsordninger, både private og offentlige som kan kombineres med «grendalagsfondet».

I tillegg til tiltak for aktivitet mener også rådmannen at det kan søkes midler til prosjekter som formidler lokal historie på en tilgjengelig måte for innbyggerne.

Fondet har en total sum på kr. 2 000 000 og rådmannen finner det mest hensiktsmessig at søknadene behandles fortløpende, på den måten kan organisasjoner som sitter på planer få realisert disse raskt samt at organisasjoner og lag slipper flere frister å forholde seg til.

Rådmannen mener det er flott om to eller flere organisasjoner/grendalag kan samarbeide for å utløse større engasjement og dugnadsinnsats.

Rådmannen er innstilt på at søkere kan søke om dekning av inntil 50% av tiltaket og at resten må dekkes gjennom egne midler, andre tilskudd og dugnadsinnsats som prises med kr. 150 pr persontime og kr. 300 pr med maskinelt utstyr.

Tiltak det søkes om må i tillegg til en beskrivelse også inneholde et budsjett for tiltaket. Omsøkt tiltak må beskrives skriftlig, samt inneholde tegninger, kart og formelle tillatelser, for eksempel, byggetillatelse, grunneieravtaler, fremdriftsplan ol.

Rådmannen mener at søknader om tilskudd på mindre enn kr. 40 000 kan behandles administrativt og meldes til formannskapet. Søknader over dette beløpet saksbehandles og legges fram for en politisk beslutning.

Rådmannen har utarbeidet forslag til følgende kriterier:

Grendalagsfondet – kriterier:

Hvem kan søke:

- Grendalag i Frøya kommune.
- Organisasjonene må være åpne og ikke utestenge grupper eller personer på grunn av religion, etnisk bakgrunn, sosial tilhørighet eller politisk syn.
- Organisasjonen må kunne dokumentere minst 12 medlemmer.

Hva kan det søkes om:

- Trivselstiltak i grendene, sosiale møteplasser.
- Tilrettelegging for idrett, lek og friluftsliv.
- Tiltak for formidling av lokal historie som er tilgjengelig for allmenheten.
- Det kan IKKE søkes om midler til drift.
- Tiltakene må ha universell utforming.

Søknaden:

- Må inneholde en beskrivelse og et budsjett for tiltaket.
- Inneholde kart og formelle tillatelser, for eksempel byggetillatelse, grunneieravtale fremdriftsplan ol.
- Oversikt over dugnad som beregnes til kr. 150 pr. persontime og kr. 300 pr. time med maskinelt utstyr som traktor, gravemaskin ol.

Det kan søkes om:

- Dekning av 50% av tiltaket maksimalt kr. 100 000.
- Halvparten av innvilget tilskudd kan utbetales på forskudd, resten ved ferdigstillelse.
- Blir ikke prosjektet realisert må utbetalt tilskudd tilbakebetales.

Prioritert rekkefølge av søknader:

1. Tiltak rettet mot barn og unge
2. Tiltak rettet mot alle innbyggere på Frøya.
3. Nye aktiviteter.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/631

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

ORDFØRERS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/637

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

REFERATSAK

Forslag til vedtak:

Referatet tas til orientering.

Vedlegg:

NVES tilbakemelding på orientering om hensynssone og hensynsperiode for hubro – Frøya vindkraftverk



Norges vassdrags- og energidirektorat
NVE
Vestre Rosten 81
7075 TILLER

<i>Deres ref.</i>	<i>Vår ref.</i>	<i>Arkivkode</i>	<i>Sted, dato</i>
AJK	18/3265	S82	Sistranda, 06.04.2020

NVES TILBAKEMELDING PÅ ORIENTERING OM HENSYNSSONE OG HENSYNSPERIODE FOR HUBRO - FRØYA VINDKRAFTVERK

I formannskapsmøtet i Frøya kommune – 03.04.2020 – ble Frøya vindkraftverk og forstyrrelse av hubro i hekkeperioden diskutert.

Dette pga at Frøya kommune er kopimottaker av følgende dokumenter:

- Klage fra Norsk Ornitologisk Forening (NOF) på vedtak om godkjenning av brudd på vilkår i MTA-plan for Frøya vindkraftverk av 27.03.20 og
- Klage til OED på vedtak om godkjenning av brot på vilkår i MTA-plan for Frøya vindkraftverk fra Naturvernforbundet i Trøndelag av 24.03.20

MTA med detaljplan ble behandlet i Frøya kommunestyres møte 13.12.2018 – sak 166/18. Kommunestyret fattet følgende vedtak (punkt 5):

Formuleringer som *så langt det er mulig* er uklare retningslinjer. Forstyrrelser i hekkeperiode for hubro skal unngås. Forstyrrelser av hubro i hekkeperioden 31.01 til 01.10 skal ikke forekomme.

I klagebehandlingen av saken – møte 11.04.2019 – sak 52/19, vedtok kommunestyret å fastholde vedtaket.

I den endelige MTA med detaljplan ble i hensynsperioden fastsatt til 20. mars - 15. august.

20.03.20 mottok NVE en *orientering* fra TrønderEnergi Vind, der forstyrrelse av hubro var tema. TrønderEnergi Vind beskrev hvordan de, *så langt det er mulig*, skulle følge MTA og spesielt punkt 7.4 – oppfølging/ tiltak i anleggs- og driftsfasen.

I NVE sitt svar, mottatt 24. mars 2020, bekrefter NVE at de foreslåtte tiltak fra TrønderEnergi Vind er i tråd med de krav og føringer som er satt og lagt til grunn i NVEs godkjenningsvedtak av 28.03.2019 og OEDs vedtak av 06.06.2019.

Frøya kommune er overrasket over at NVE ikke har merknader til de foreslåtte vurderingene og tiltakene fra TrønderEnergi Vind. Frøya kommune er bekymret for at hubroens hekkeperiode blir forstyrret av anleggsarbeidet, og ber derfor om at dette blir vurdert på nytt.

Med hilsen
Frøya kommune

Kristin Strømskag
Ordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 20/632

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

KOMMUNEDIREKTØRENS ORIENTERING