



Utvalg: **Formannskap**

Møtested: Lekatun

Dato: 12.05.2017

Tidspunkt: 10:30

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 951 09 887. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Leka, 05.05.2017

Per Helge Johansen
ordfører

Solveig Slyngstad
rådmann

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
PS 30/17	Jordlovsbehandling, søknad om fradeling av nausttomt fra gnr 9 bnr 26		2017/92
PS 31/17	Dispensasjon til fradeling av en parsell til nausttomt, gnr 9 bnr 26, Hildur Fredriksen mfl.		2017/92
PS 32/17	Dispensasjon fra formål bolig i reguleringsplanen for Gangstøa hytte og boligområde		2017/128
PS 33/17	Felles overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan i Ytre Namdal		2016/313
PS 34/17	Innspill til Strategisk vegplan Trøndelag		2017/34
PS 35/17	Klage på vedtak om konsesjon med vilkår om boplikt på erverv av fast eiendom, gnr 2 bnr 2 Vedvika i Leka		2012/46



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	30/17	12.05.2017

Jordlovsbehandling, søknad om fradeling av nausttomt fra gnr 9 bnr 26

Rådmannens forslag til vedtak

Med hjemmel i jordloven §12 godkjennes fradeling av omsøkte nausttomt på ca 0,29da fra eiendommen gnr 9/26. Begrunnelsen for vedtaket framgår av saksvurderingen.

Dersom deling ikke er rekvirert innen tre år etter samtykke til deling er gitt, faller samtykke bort (jfr jordloven §12).

Vedtaket er gjort i hht. delegasjonsreglementet Del 2 §1 pkt. 10

Hjemmel for vedtak

Jordlovens §12 (deling)

Delegasjonsreglementet Del 2 §1 pkt. 10

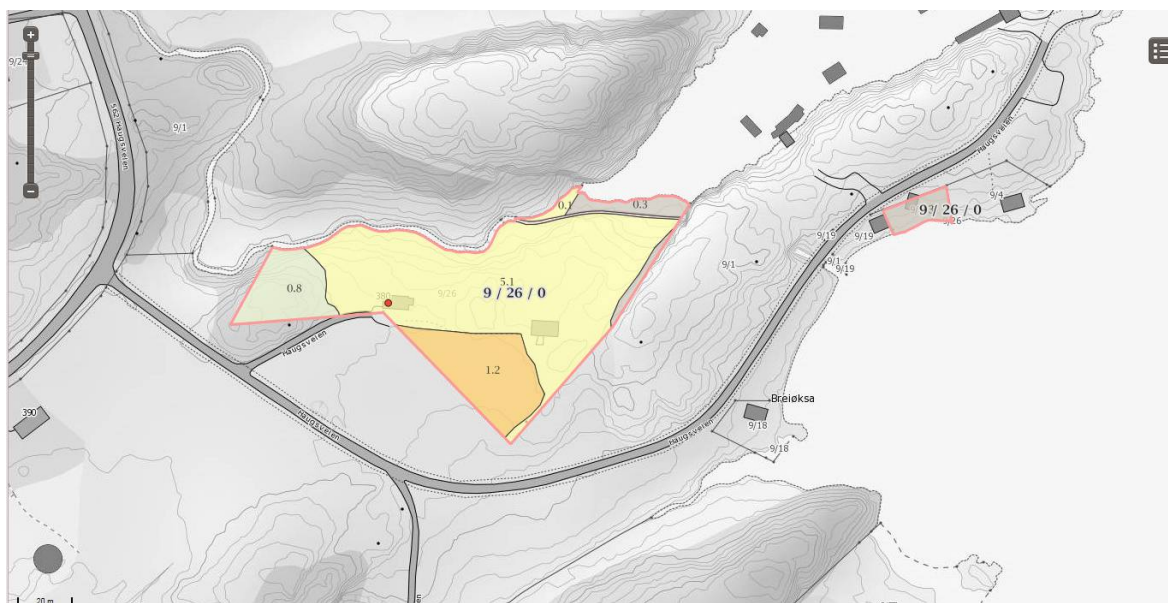
Dokumenter ikke vedlagt:

- Søknad/rekvisisjon for fradeling av nausteiendom 15.03.2017.

Saksopplysninger

Det søkes om naust eiendom tilknyttet landbrukseiendommen gnr9/bnr 26.

Eiendommen Solheim ligger innerst i bukta ved Haugssjøen. Nausttomta er en adskilt teig som ligger i naustrekken på østsiden av Haugssjøen.



Småbruket 9/26 består av totalt 8 da, fordelt på 1,2 da fulldyrka, 5,2 da innmarksbeite, 0,8 da uproduktiv skog og 0,6 da annet. Eiendommen mottar ikke produksjonstilskudd. Arealene er godt skjøttet. Nausttomta er på ca 0,29 da.

Lovgrunnlag og Planstatus

Fra Jordlovas §12 Deling kan siteres:

Deling av eigedom som er nytta eller kan nyttast til jordbruk eller skogbruk må godkjennast av departementet.

Ved avgjerd av om samtykke til deling skal givast, skal det leggjast vekt på om delinga legg til rette for ein tenleg og variert bruksstruktur i landbruket. I vurderinga inngår mellom anna omsynet til vern av arealressursane, om delinga fører til ei driftsmessig god løysing, og om delinga kan føre til drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området. Det kan leggjast vekt på andre omsyn dersom dei fell inn under formålet i jordlova.

Kommuneplanen: Arealene på gnr 9/2 og 9 ligger i LNFRb- sone9, med åpning for spredt bygging av boliger, fritidshus og næringsbygg. Følgende bestemmelser styrer arealbruken:

(5.11) *Rammen for planperioden i sone 9 (Haug) er 2 boliger, 2 næringsbygg, 3 fritidshus og 3 naust.*

Nyanlegg for, og fradeling til, slike formål skal styres inn mot eksisterende infrastruktur og anlegg av tilsvarende formål. Slike tiltak skal plasseres i god avstand fra landbrukets driftssenter og skal ikke føre til driftsmessige eller miljømessige ulemper for landbruket. (§ 11-11, pkt. 2)

- (5.16) *Forbudet mot tiltak innenfor 100-metersbeltet langs sjø gjelder ikke innenfor LNF(R)b-områdene for oppføring av naust. Ny naustbebyggelse skal lokaliseres til eksisterende områder med naustbebyggelse (jf. tabell s 16). Selvstendige tomter skal ikke være over 150 m² (§ 11-11 pkt 2). Bebygd areal (BYA) skal ikke overstige 49,5 m². Naust skal oppføres med saltak og takvinkel mellom 30-40 grader, maksimalt en etasje og maksimal mønehøyde 5,5m. Takutstikk mer enn 1 meter utenfor fasadeliv tillates ikke. Areal av vindusflate skal ikke overstige 3 % av hoved-planets bruksareal. Materialvalg og fargevalg skal være i samsvar med tradisjonell byggeskikk for naust. (§§ 11-11 pkt 2 og 4, 11-9 pkt 5 og 6).*

Omsøkte fradeling strider mot bestemmelse 5.16 om arealgrensen for størrelse på nausttomt i LNF(R)b-områdene.

Vurdering

Dette er ei gammel nausttomt som allerede har sin avgrensning. Det ideelle er fortetting i slike områder som er egnet til naustbebyggelse. For landbruksnæringen er det en fordel at det økonomiseres med naustarealer i LNF-områdene. Derfor er også satt bestemmelse i arealplanen om arealgrense på maksimalt 150 m² pr. selvstendig nausttomt. I det lange løp bidrar dette til mindre press på landbruksarealene. Utnyttelsesgrad må vurderes i hvert enkelt tilfelle mht de naturgitte forhold. Det er ikke gjennomført befarings på stedet. Saksbehandler kjenner således ikke til om det i dette tilfelle kan økonomiseres og kreves en fortetting av bebyggelsen. Dette er et forhold som bør vurderes i behandling av dispensasjonssaken.

Omsøkt fradeling vil ut fra saksbehandlers nåværende kjennskap til saken, ikke føre til drifts- og miljømessige ulemper for landbruket i området. Det er ingen registrerte kulturminner i området. Naturmangfold-loven §§ 8-12 har ikke avgjørende betydning i saken.

Konklusjon / tilråding

Med bakgrunn ovenstående kan fradeling av nausteiendommen tilrådes i henhold til jordlovens bestemmelser.

Gebyrer og avgifter

Gebyret for jordlovsbehandlingen er innkrevd i forkant.

Særutskrift/ Kopi av saksframlegg sendes

Hildur Helene Fredriksen, Haugsveien 380, 7994 Leka.

Leka, 02.05.2017

Solveig Slyngstad
rådmann



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	31/17	12.05.2017

Dispensasjon til fradeling av en parsell til nausttomt, gnr 9 bnr 26, Hildur Fredriksen mfl.

Vedlegg:

- 1 Rekvisisjon av oppmålingsforretning

Rådmannens forslag til vedtak

I hht til delegasjonsreglementet kap 2 § 3-12 og PBL §19 gis det dispensasjon fra arealplanens bestemmelser til å fradele eksisterende parsell til nausttomt fra gnr 9 bnr 26. Fradelingen godkjennes ihht PBL § 20-1 m).

Dersom delingene ikke er rekvirert innen tre år etter at samtykke til delingene er gitt, faller samtykket bort.

Hjemmel for vedtak

Delegasjonsreglementets kap 2§ 3-12

PBL §§ 19, 20-1 m og 26-1

NML

Andre dokumenter i saken

Se andre vedlegg i jordlovsbehandlingen 10.05.2017

Saksopplysninger

Leka Kommune har mottatt søknad om en fradeling fra eiendommen gnr 9 bnr 26, 7994 Leka i Leka kommune. Eier Hildur Fredriksen mfl.

Omsøkte parseller ligger i på Haug, 7994 Leka.

Oversiktskart fra matrikkelen gnr 9 bnr 26

The screenshot shows a web-based cadastral map interface. On the left, there is a search and filter panel with the following fields:

- Matrikkelenhet: Standard enheter Utløste enheter
- Matrikkelenhet: Gnr: 9 Bnr: 26 Pnr: Snr:
- Adresse: Adresseløst: Adressnavn: Nr: Bokstav: Uten bokstav
- Bygning: Bygningstyp: Løpnr:
- Hjemmelshaver: Fødsels- eller org.nr: Etternavn: Fornavn: (for)

Below the search panel is a table for 'Grunnseieendoms - 9 / 26':

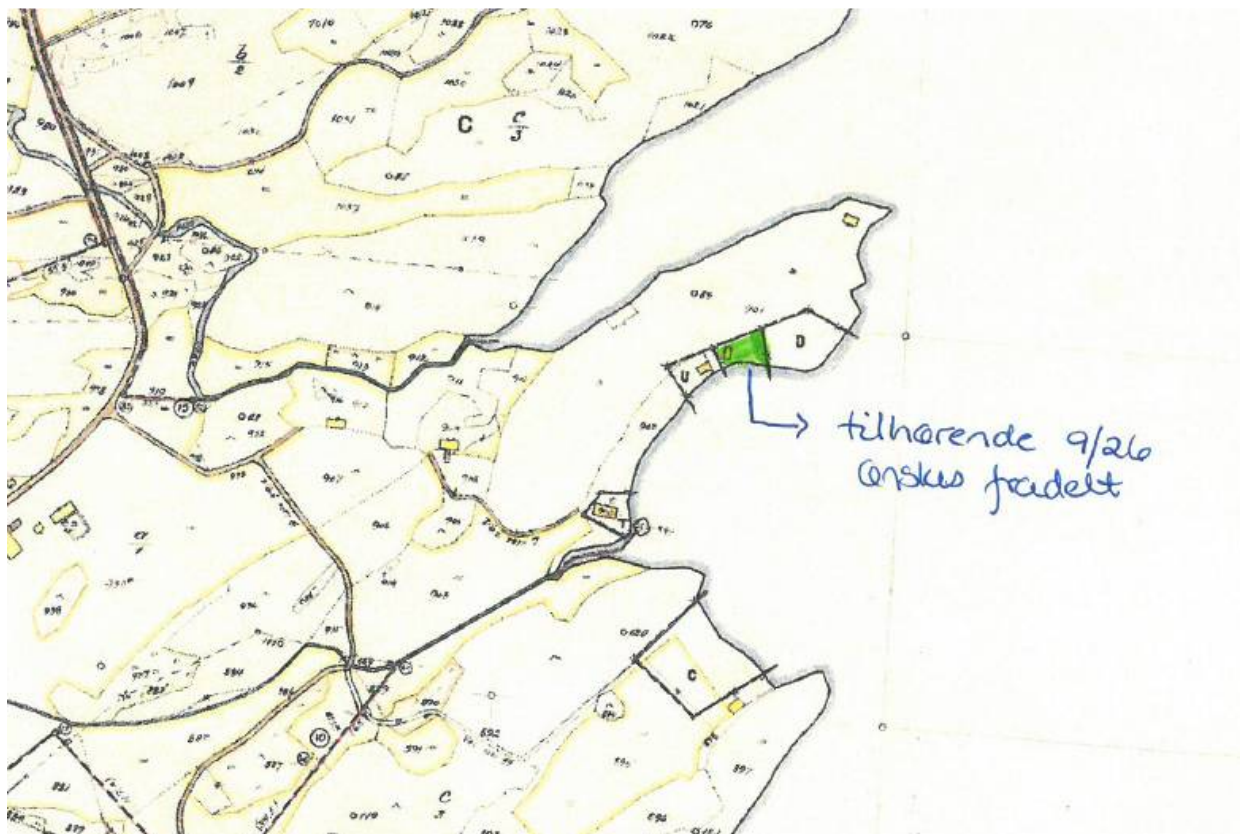
Egenskap	Verdi
Matrikelnr	9 / 26
Type	Grunnseieendoms
Kommune	1755 LØKA
Bokstav	SOLHEIM
Etableringsdato	18.06.1949
Area	7937,0
Skyld	0,05
Tryklyst	Ja
Status	
Adresser fra bruksheter	
Bygninger	

At the bottom of the interface, there is a table titled 'Matrikkelenheter (1)'. It contains one row of data:

Kommune	Type	Matrikelnr	Eierforhold	Etablert dato	Utløst	Area/Historisk oppgitt areal	Area/Historisk areal/ide
1755	Grunnseieendoms	9 / 26	FREDRIKSEN ARVID FRK (1 / 3)	18.06.1949	nei	7 937	Hoer fløve grenser, fløvegrense variant

Det er også ønske om å fradele en parsell til nausttomt. Nausttomta er allerede en egen teig innenfor gnr 9 bnr 26 som kun kan brukes til nausttomt. Teigen er ihht til jordskiftekart av 1941.

Bilde av jordskiftekart fra Haug fra 1941 hvor naustteigen vises. Den har vært bebygd.



Kart fra matrikkelen hvor fradelingen ønskes til naust gnr 9 bnr 26

Velkommen til Matrikkelen

Arbeid: Ve Konegion Matrikkelenhet Krets Veg Adresse Bygning Siftak Administrasjon Bruker Rapporter Hjelp

Armen kommune | Matrikkelenhet | Adresse | Bygning

Søk etter matrikkelenhet

Bestående enheter Utgåtte enheter

Matrikkelenhet

Gnr: 9 Bnr: 26 Prnr: Srr:

Adresse

Adressekode: Adressenavn: (fon)

Nei: Bolstat: Utten bolstat

Brukerheter: Tilleggsnavn: (fon)

Bygning

Bygningstyp: Lappet:

Hjemmelshaver

Fadels- eller org.nr: Eternavn: Fornavn: (fon)

Blerk Søk

Grunneieendom: 9 / 26

Egenskap	Verdi
Matrikelnr	9 / 26
Type	Grunneieendom
Kommune	1755 LØXA
Brukeravn	SOLHEIM
Etableringsdato	18.06.1949
Area	7927,0
Skyld	0,05
Tinglyst	Ja
Status	
Adresser	
Adresser fra brukerheter	
Bygninger	

Målestokk: 1:1324 Nord: 7 216 831,95 Øst: 623 282,81

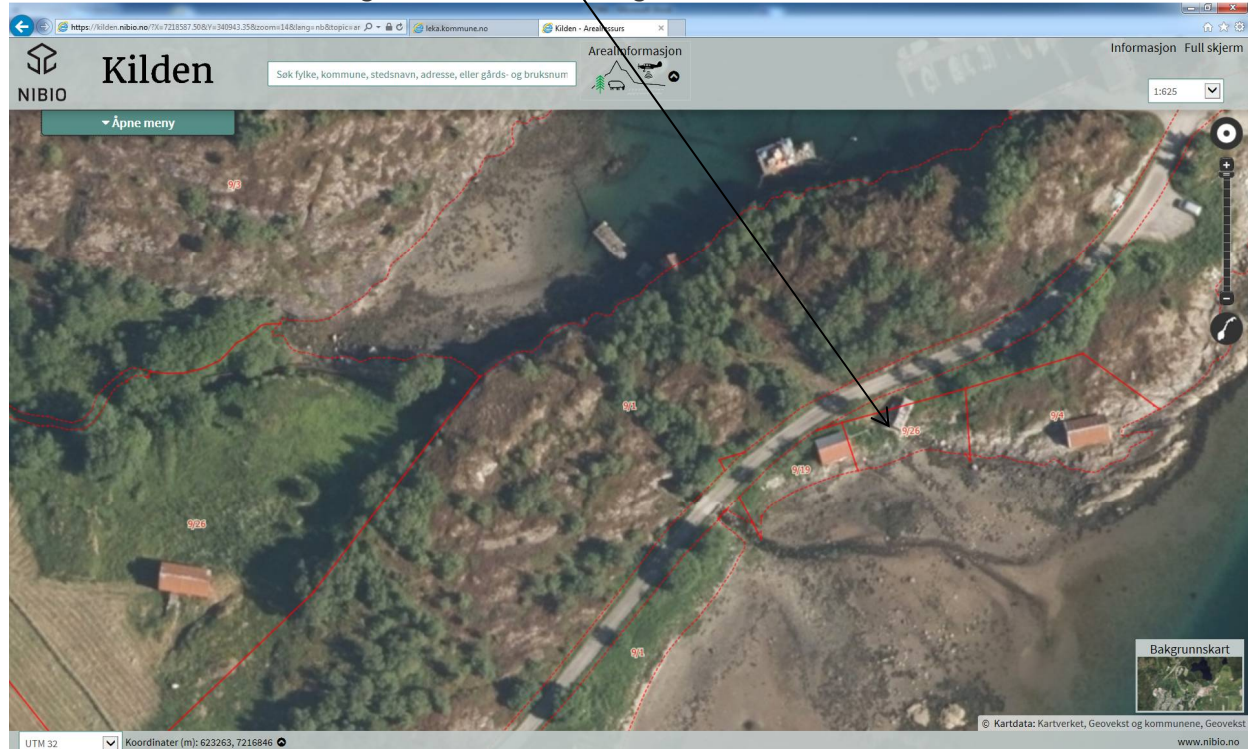
Bestående matrikkelenheter med gnr=9 og bnr=26												
Kommune	Type	Matrikelnr	Bierforhold	Etableringsdato	Utgått	Area/historisk oppgitt areal	Area/forhånds/historisk areal/side					
1755	Kommune	Grunneieendom	9 / 26	FREDRIKSEN ARVID FROK (1/3)	18.06.1949	Etabliert dato	Nei	Utgått	7 937	Area/historisk oppgitt areal	Area/forhånds/historisk areal/side	Ikken fulvte grenser, Hjelpekryss vinkant

Matrikkelenheter (1)

1994 of 4994

Navn: Annette T. Pettersen Kommune: 1755 LØXA Koordinatsystem: 22 - EUREF89 UTM Sone 32

Kart fra arealinfo med teigen av nausttomta gnr 9 bnr 26



Aktuelt område er i gjeldende arealplan (kommuneplanens arealdel) et LNF R b, S9 Haug- spredt bolig, fritids og næringsbebyggelse.

Det er gitt tillatelse til fradeling av 2 fritidstomter og 2 nausttomter innenfor S9 i planperioden. Det er også gjort en liten fradeling av en liten tilleggstomt til en boligomt, f-sak 74/16.

Fradeling av naust fra gnr 9 bnr 26 er den siste fradelingen av nausttomter som er innenfor rammen i denne planperioden.

Landbrukskontoret har behandlet saken etter jordloven. For opplysninger i saken, se F.sak i samme møte.

Vurdering

Den eksisterende parsellen, nausttomt, som ønskes fradelt er større enn hva bestemmelsene i arealplanen tillater pkt 5.16. Nausttomten er ihht til jordskiftekart fra Haug av 1941 og vil kun kunne brukes til nausttomt innenfor arealplanens bestemmelser. Det er gunstig å fradele samme parsell som er oppgitt i jordskiftekartet av 1941 og ikke endre på teigen, til tross for at arealet er større enn hva bestemmelsene i arealplanen tillater. Den vil da fortsatt være lik teigen i jordskiftekartet, men med et annet bruksnummer. Teigen er bebygget med naust.

Fradelingen av nausttomt er innfor rammen for området S9. Det gis dispensasjon fra arealplanens bestemmelser i pkt 5.16 til fradeling av eksisterende nausttomt. Den er ikke i strid med PBL § 26-1 og ihht PBL § 20-1 m.

I følge Artsdatabanken er det ingen kjente funn i området. Naturdatabasen er sjekket for sensitive arter unntatt offentlighet og jfr §8 i NML vil ikke tiltaket komme i konflikt med dette.

Konklusjon / tilråding

Ihht til vedtak

Gebyrer og avgifter:

Saksbehandling fradeling (PBL§20-1) pr tomt , kr 2070,-

kr 2070 ,-

Dispensasjon

kr 2100,-

Faktura vil bli ettersendt

Leka, 02.05.2017

Solveig Slyngstad
rådmann

Rekvisisjon av oppmålingsforretning

Søknadspliktige tiltak etter pbl § 20-1 bokstav m

Vedlegg J:	Kommunens sak-journalnr. Ar/saksnr. 2017/92	Oppdragnr. 12017
---------------	--	---------------------

Eiendom, byggested			
Gi 9	Bnr 26	Festestr.	Seksjonsnr.
Adresse		Postnr. 7994	Poststed LEKA

15 MAR 2017
L33

Ark.kode P
Ark.kode S
Saksbeh. APE
Kategori

Oppretting av matrikkelenhet	<input checked="" type="checkbox"/> Grunneiendom	<input type="checkbox"/> Anleggseiendom	<input type="checkbox"/> Festegrunn over 10 år	<input type="checkbox"/> Arealoverføring
------------------------------	--	---	--	--

Kategori
IKFL

Saksbehandling

A. Rekvisisjon av oppmålingsforretning ved opprettelse eller endring av matrikkelenhet.

B. Utsettelse av oppmålingsforretning etter pbl § 21-9 siste ledd.

C. Søknad om matrikulering med utsatt oppmålingsforretning (jf. matrikkeloven § 6 andre ledd, forskriften § 25). Kommunen setter en frist for når oppmålingsforretningen skal være fullført (fristen er maksimalt 2 år fra tillatelsesdato).

Ønsket dato for forretningen i C:

Kommentarer til avkrysningene A og B med begrunnelse for søknad i pkt. C

Fradeling av rausel tomt i hht kart.

Underskrift/Fakturaadresse *

Registrert eier/fester
Sandra Kvernø

Fakturaadresse Skeisvein 96	Postnr. 7994	Poststed Leika
Ev. org.nr.	Telefon 90522636	Faks
Sted Leika	Dato 14.03.17	E-postadresse Kvernøe_sandra@hotmail.com
		Underskrift Sandra Kvernø

* Gjelder tiltaket/forretningen "arealoverføring", underskriver andre aktuelle parter på side 2

Veiledning i bruk av rekvisisjon for søknadspliktige tiltak

Sakstype A	Utfylt rekvisisjon vedlegges byggesøknaden (vedlegg J) i underskrevet stand. Avkryssing for sakstype A medfører iverksetting av arbeid med oppmålingsforretning fra det tidspunkt tillatelse om oppretting eller endring av matrikkelenhet etter pbl § 20-1 pkt. m gis og/eller at vedtatt forhåndsbetalt gebyr er betalt. Det kan etter matrikkelovens § 35 avtales maatrikulering ut over leveringstide på 16 uker, men ikke lengre enn 2 år. Oppmålingsforretningen tar utgangspunkt i relevante saksdokumenter fra byggesaken.
Sakstype B	Utfylt rekvisisjon vedlegges byggesøknaden (vedlegg J) i underskrevet stand. Avkryssing for sakstype B medfører at iverksetting av arbeid med oppmålingsforretning, ut fra søkers valg jf. pbl § 21-9, utsettes i inntil tre år fra det tidspunkt tillatelse etter pbl § 20-1 pkt. m gis. Oppmålingsforretningen tar utgangspunkt i de relevante saksdokumentene fra byggesaken. På det tidspunkt rekvisisjonen ønskes å iverksette oppmålingsforretning, må en kopi av rekvisisjonen, med ønsket iverksettingstidspunkt, saks- og journalnummer samt rekvisisjonsadresse og underskrift, påføres rekvisisjonen og sendes inn til kommunen på nytt med avkryssing i boks A. NB! Ved oversittelse av fristen jf. pbl § 21-9 siste ledd, faller tillatelsen etter pbl § 20-1 bokstav m bort.
Sakstype C	Utfylt rekvisisjon vedlegges byggesøknaden (vedlegg J) i underskrevet stand. Avkryssing for sakstype C innebærer at rekvisisjonen samtidig med søknad om opprettelse eller endring av matrikkelenhet etter plan- og bygningsloven, søker om matrikkelføring med utsettelse av oppmålingsforretning etter matrikkelovens § 6 med tilhørende forskrift § 25, i inntil to år. NB! Kommunen er ansvarlig for iverksetting av oppmålingsforretningen når fristen utløper.

1. Rekvisisjonen gjelder oppretting eller endring av følgende matrikkelenhet(er)

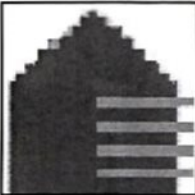
Gnr./Bnr./Festnr.	Eiendommens adresse	Postnr.	Poststed	Underskrift registrert eier
9/26		7994	Leka	HILDIR FREDRIKSEN
9/26		7994	Leka	Anne Fredrikse
9/26		7994	Leka	Tor-Arne Frøen

2. spesifikasjon av matrikkelenhet(er) som søkes opprettet

Opprinnelig eiendom(mer)			Ny eiendom			
Gnr./Bnr./Festnr.	Areal	Fradelt areal	Parsell	Areal	*Formål/næringsgr. **Areal status	Navn og adresse på registrert eier
9/26			1		Nauseb	Hildur Fredrikse mfl.

* Formål/Næringsgruppe = se opplysningsblanketten side 2
 ** Arealstrus = a) Egen eiendom, b) Tilleggsareal (ved tilleggsareal angi Gnr/Bnr til mottakereiendom),
 c) Sammenslåing (ved sammenslåing oppgi på egen linje areal og nr. på parseller i ny matrikkelenhet)



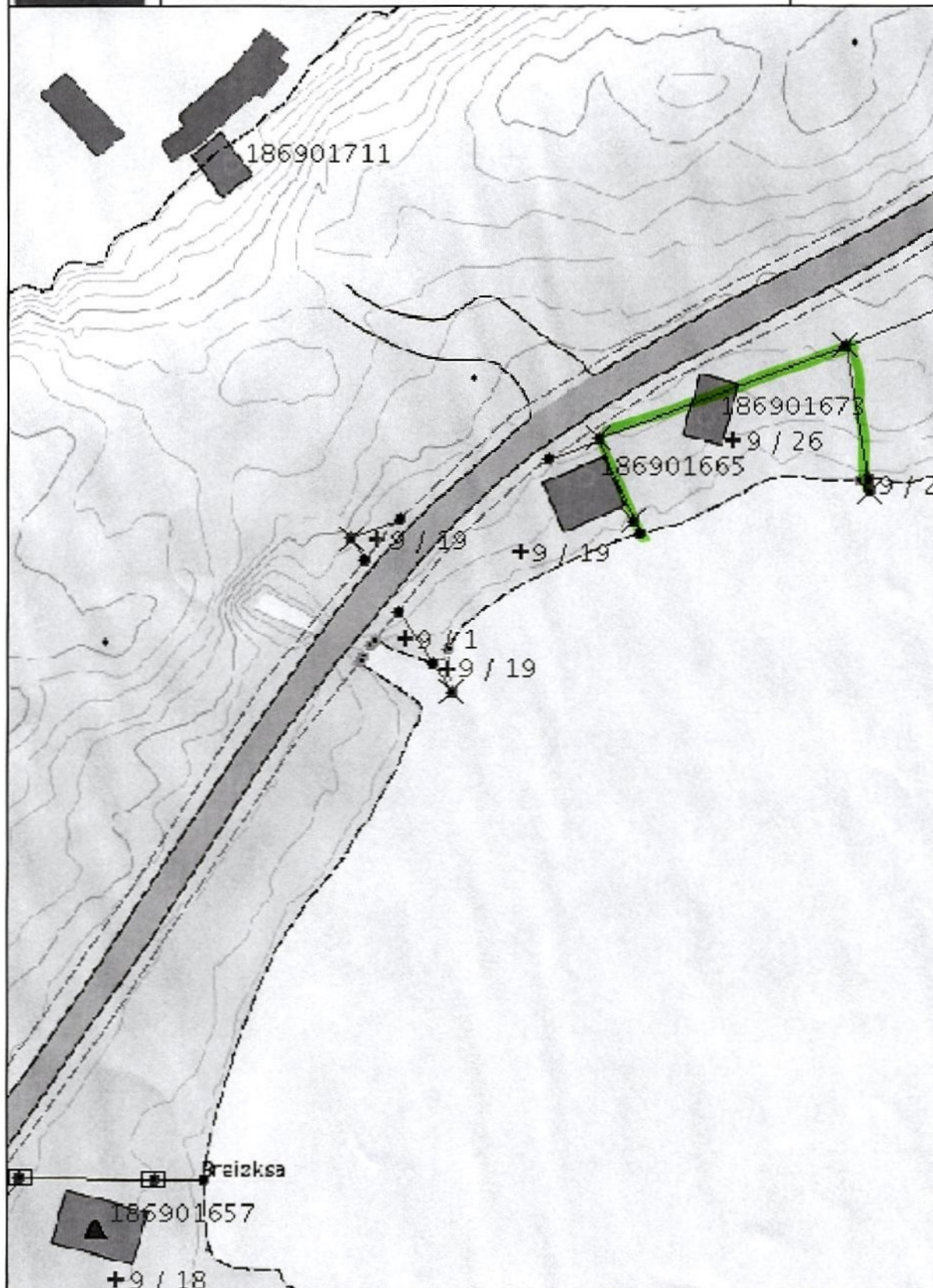


Kartutskrift

Målestokk 1:581



13m





Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	32/17	12.05.2017

Dispensasjon fra formål bolig i reguleringsplanen for Gangstøa hytte og boligområde

Vedlegg:

- 1 Søknad om dispensasjon fra arealformål reguleringsplan Gangstøa

Rådmannens forslag til vedtak

Ihht delegasjonsreglementets § 3-14 gis dispensasjon (jfr PBL§19) fra gjeldende reguleringsplanen Gangstøa hytte og boligområde, for tomt D1 fra boligformål til formål fritidsbolig.

Hjemmel for vedtak

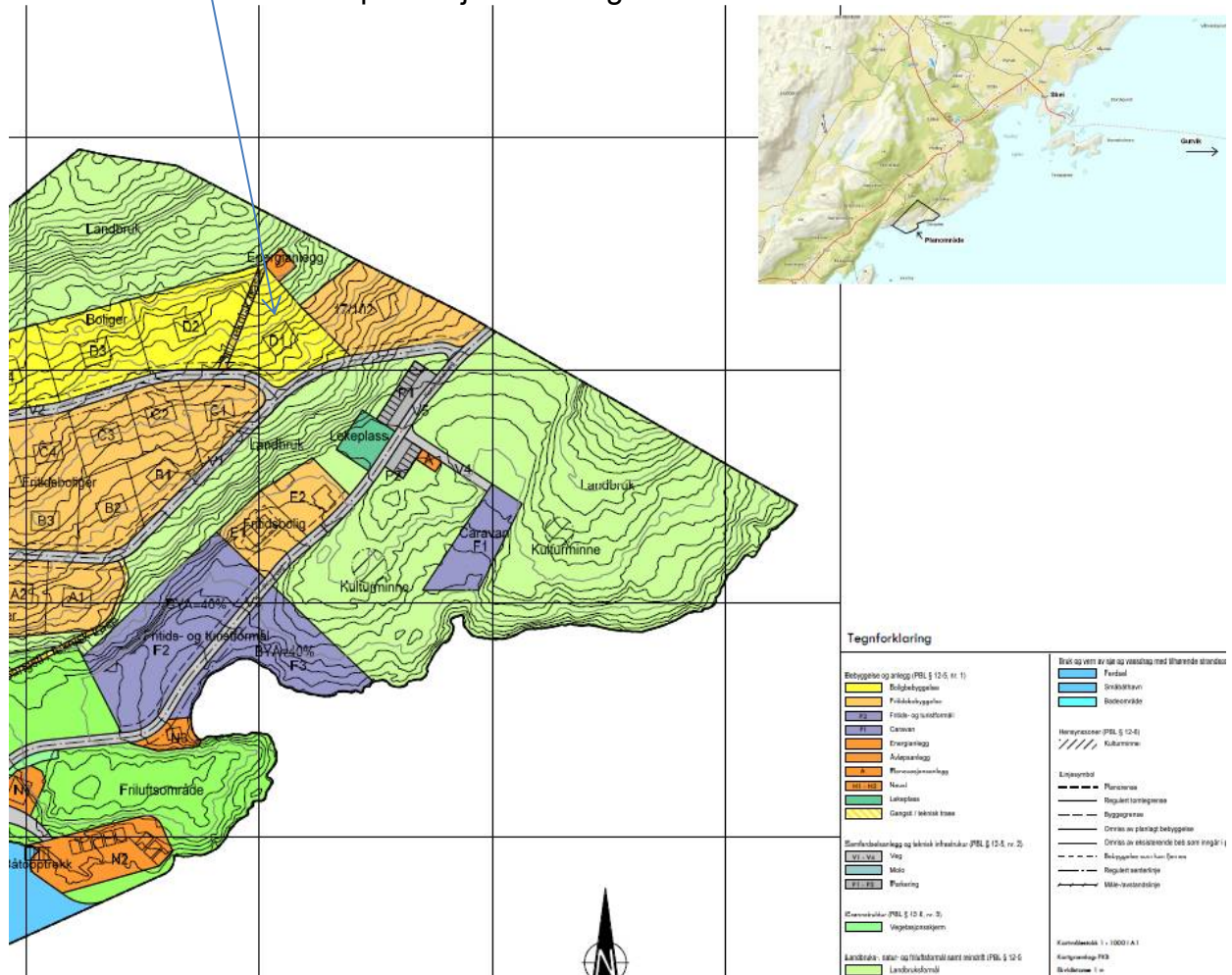
PBL, NML, reguleringsplan for Gangstøa hytte og boligområde

Saksopplysninger

Reguleringsplan for Gangstøa hytte og boligområde ble vedtatt i K.sak 79/11. Det ble gjort endring på bestemmelsene i K.sak 31/14.

Grunneier søker om dispensasjon fra formål bolig i reguleringsplanen for Gangstøa hytte og boligområde. Det søkes om dispensasjon fra reguleringsplanen for området for å sette opp en fritidsbolig på en tomt som er regulert til boligformål, tomt D1. Dette med bakgrunn i at det skal settes opp to utleiehytter i området.

Tomt som det ønskes dispensasjon fra boligformål til fritidsformål D1.



Tomten bak D1 er også en fritidstomt, slik at det er ikke vil være i konflikt med denne.

Planen ble vedtatt i 2011, med endring av bestemmelsen i 2014. Det har ikke vært noe stor påtrykk av boligtomter etter at planen ble vedtatt.

Leka kommune har i forbindelse med reiselivssatsingen vært aktiv ute for å stimulere til å få flere overnattingsplasser. Det er med bakgrunn i dette at initiativet har kommet for å sette opp to utleiehytter. Grunneier har fått støtte fra Innovasjon Norge til prosjektet og det ønskes realisert snarest.

Vurdering

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

Da området er lagt ut til et hytte- og boligområde, vil ikke en slik dispensasjon endre karakteren til området. Hensynet bak bestemmelsen blir ikke vesentlig til sidesatt ved at det dispenseres fra boligformål til formål fritidsbolig for tomt D1. Fordelen for å gi dispensasjon er større enn hva ulempene er, etter en samlet vurdering.

Saken er av en slik karakter, at det ikke vil være en risiko for naturmangfoldet og §§ 8-12 er vurdert i denne saken.

Konklusjon / tilråding

Ihht til vedtak

Gebyr:

Dispensasjon ihht PBL

kr 2100,-

Leka, 03.05.2017

Solveig Slyngstad
rådmann

Annette Pettersen

Fra: JAN ERLING PETERSEN <j-er-p@online.no>
Sendt: 3. mai 2017 14:04
Til: Annette Pettersen
Emne: JEP

Hei

Jeg søker herved om dispensasjon fra boligformål på boligtomt D 1 i reguleringdplanen for Gangstøa til fritidshus , da jeg ønsker å sette opp en utleiehytte på D 1.
Håper på et positivt svar

Mvh

Jan Erling Pettersen



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	33/17	12.05.2017

Høring av planforslag - Felles overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan i Ytre Namdal

Vedlegg:

- 1 Rusmiddelpolitisk handlingsplan 2017 pr 240417
- 2 Alkoholpolitiske retningslinjer i YN
- 3 Søknad om skjenkebevilling ambu-enkeltanledning YN

Rådmannens forslag til vedtak

Formannskapet vedtar at utarbeidet forslag til felles overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan m/ vedlegg legges ut på høring i perioden 11. – 19. mai.

Innspill vil bli behandlet og endelig planforslag med saksframlegg vil legges fram til innstilling i juni med endelig vedtak innen 01.07. 2017.

Hjemmel for vedtak

Delegasjonsreglementets kap II §1

Saksopplysninger

Forslaget om en felles rusmiddelpolitisk handlingsplan for BYN- kommunene ble første gang tatt opp som tema på møte i Kystgruppen den 20.10. 2015 med følgende vedtak:

"Rusmiddelpolitisk handlingsplan sitt notat ble gjennomgått, og politisk signal er å samordne dette i kommunene slik at en oppnår felles forståelse for aldersgrenser og åpningstider. Det oppfordres til videre arbeid rundt dette tema".

Bindal kommune vedtok å trekke seg ut av arbeidsgruppen da de var nesten ferdige med sin lokale plan.

Arbeidsgruppen og andre faggrupper innen rusfeltet i BYN ble invitert til å presentere et felles utfordringsbilde og forslag til mandat i Kystgruppens møte på Leka den 19.oktober i år. Etter workshop og felles drøftinger ble følgende vedtak enstemmig vedtatt i Kystgruppen:

"Kystgruppen ber rådmennene fremme felles sak til kommunestyrene om mandat til felles rusplan basert på forslag til mandat fra arbeidsgruppen og innspill fra workshop på Kystgruppemøtet den 19.10.16. Frist for vedtak om mandat settes til 15.12.16. Frist for ferdigstilling av plan settes til 01.07.17"

Arbeidsgruppens mandat:

Målsettingen er å utarbeide en helhetlig og felles "stemme" på rusfeltet i Ytre Namdal, i samsvar med øvrig planverk i kommune.

Dette innebærer:

- Felles satsinger for å heve debutalderen og forbygge skadevirkninger ved bruk av rusmidler.
- Felles alkoholpolitiske retningslinjer (aldersgrenser, skjenketider, søknadsskjema, frister, vilkår, ROS-analyse, mv).
- Felles strategi for et langsiktig holdningsskapende arbeid i samarbeid med politikere og ansatte i kommunene, politi, næringsliv, utelivbransje, samt lag, foreninger, foreldre og ungdom.

Vurdering

Formålet med en felles overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan er å utarbeide en helhetlig og felles strategi på rusfeltet i Ytre Namdal. Planen skal gi tydelige føringer ift. aldersgrenser, skjenketider, opplæring, kontroll, samt felles innsatser ift det holdningsskapende og forebyggende arbeid på rusfelte i BYN.

Planen skal være overordnet og sektorovergripende.

Planen skal være kortfattet, ha tydelige og konkrete mål slik at den kan fungere som et konkret arbeidsverktøy, som ikke gir rom for tvil og ulik praksis.

Planen vil ha hovedvekt på alkohol, men vil også omhandle illegale stoffer

Utfordringsbildet i planen skal beskrive felles utfordringer, eksempelvis tidlig debut, ruskulturen og holdninger hos foreldre.

Handlingsdelen i planen skal beskrive felles overordnede alkoholpolitiske retningslinjer, felles strategier for langsiktig holdningsskapende og forebyggende arbeid, de ulike aktørers rolle og ansvar samt behov for kompetanse på rusfeltet.

Tiltak på tjeneste- og individnivå skal ivaretas i de enkelte kommunes planverk.

Det skal være samsvar mellom den overordnede rusmiddelpolitiske handlingsplanen og kommunenes øvrige planer, for å sikre en helhetlig innsats.

Involvering av sentrale målgrupper i arbeidsprosessen:

For å sikre bred involvering og eierskapsfølelse fra berørte parter har det i tillegg til møtene i kystgruppen vært gjennomført dialogmøter/ workshop med sentrale målgrupper som næringslivsforeningen, handelsstanden, utelivsbransjen, lag og foreninger, foreldre og ungdom hvor følgende spørsmål har vært diskutert:

1. Hvilke aldersgrenser skal gjelde for ulike type arrangementer (fest, konserter, revy, mv.) med skjenkebevilgning i Ytre Namdal?
2. Hvilke skjenketider skal være gjeldene i Ytre Namdal? Herunder vilkår og rutiner for skjenkebevilling, håndheving av vilkår (fast og ambulerende) og skjenkekontrollens rolle? Hvordan sikre opplæring/ kompetanse til ansatte og frivillige?
3. Holdningsskapende arbeid i tilknytning til alkohol og illegale rusmidler. Hva kan vi gjøre?
4. Hvilke strategier skal føre til en hevet alkoholdebut for ungdommen i Ytre Namdal?

Forslag til tiltak i planen ble presentert for Kystgruppen den 29. mars. Arbeidsgruppen ber nå formannskapet i Vikna, Nærøy og Leka om å legge planforslaget ut til høring før endelig plan behandles i kommunestyrene i Leka, Nærøy og Vikna i juni og ferdigstilles innen 01.07. 2017.

Konklusjon / tilråding

I hht innstilling.

Leka, 26.04.2017

Solveig Slyngstad
rådmann



Felles overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan

Kommunene
Leka, Vikna og Nærøy
2017 – 2020

Innhold

1. Bakgrunn og forankring.....	3
1.1 Innledning.....	3
1.2. Arbeidet med planen	3
1.3 Vedtatt mandat.....	4
1.4 Øvrige føringer for planarbeidet.....	5
1.5 Lovgrunnlag	5
2. utfordringer	6
2.1 Gjennomsnittlig alkoholdebut Nord- Trøndelag.....	6
2.2 Foreldreholdninger og prosent av antall som har drukket seg beruset – Ungdomsskolen.....	6
2.3 Foreldreholdninger og prosent av antall som har drukket seg beruset – Videregående	7
2.4 Alkoholrelaterte problemer	7
2.5 Lokal statistikk fra politiet i Ytre Namdal	8
3. Felles satsingsområde, mål og strategier	8
3.1 Felles satsingsområde.....	8
3.2 Felles målsetting	9
3.3 Felles strategier	9
4. Handlingsdel/ tiltak	9
4.1. Langsiktig satsing gjennom et forpliktende samarbeid	9
4.2 Aldersgrenser.....	9
4.3 Skjenketider	10
4.4 Felles søknadsskjema og prosedyrer	10
4.5 Opplæring	10
4.6 Kontroll og vakthold.....	10
4.7 Holdningsskapende og forebyggende arbeid	11
5. Ansvarlig for gjennomføring og oppfølging av planen	11
5.1 Kommunenes rolle og ansvar	11
5.2 Skjenkekontrollens rolle og ansvar	12
5.3 Politiets rolle og ansvar.....	12
5.4 Salgs- og skjenkesteders rolle og ansvar.....	12
5.5 Frivillige organisasjoner/ lag og foreninger – rolle og ansvar	12
6. Ikrafttredelse, evaluering og varighet	12
7. Handlingsplaner i den enkelte kommune	12
8. Vedlegg.....	13
9. Aktuelle linker, referanser.....	13

1. Bakgrunn og forankring

1.1 Innledning

Felles rusmiddelpolitisk handlingsplan for BYN- kommunene (Bindal og Ytre Namdal) ble første gang tatt opp som tema på møte i Kystgruppen den 20.10. 2015. Bakgrunnen for dette forslaget var flere:

- Det var allerede etablert et godt interkommunalt samarbeid i BYN
- Tall fra Helse Nord- Trøndelag viser at BYN- kommunene er overrepresentert i psykisk helsevern både i forhold til barn, ungdom og voksne.
- På landsbasis har vi en svært lav debutalder på alkohol, 13,8 år i Vikna og 13,5 år i Nærøy.
- Kommunene i Ytre Namdal har mye av de samme utfordringene og en lik festkultur
- Unge og voksne i Ytre Namdal deltar på hverandres fest – og kulturarrangement
- Det er behov for rullering av allerede eksisterende rusmiddelpolitiske planene
- Kommunene i Ytre Namdal har pr. i dag ulike planer og en ulik praksis

Nord-Trøndelag har også vært ett av 3 pilotfylker som har vært med i prosjektet AAH – Ansvarlig Alkoholhåndtering. Helse- og sosialdirektoratet har vedtatt å videreføre Ansvarlig alkoholhåndtering (AAH) som en storsatsing i hele landet og handler om:

- Trygghet og folkehelse gjennom lokal forvaltning av alkoholpolitikken
- Innsatser for å unngå skjenking til mindreårige
- Unngå overskjenking
- Redusere rusrelatert vold

I lokale AAH- møter med representanter fra utesteder, arrangører av sommerfestivalene i BYN, politiet, skjenkekontrollen, samt ansatte fra ulike etater og sektorer, var tilbakemeldingene klare:

- *Det er et mål at kommunene samarbeider om denne satsingen og at de jobber for å ha like vilkår og rammer for sin alkoholpolitikk.*
- *Det er ønskelig med like kjøreregler ved arrangement i Bindal og Ytre Namdal (BYN).*
- *Sjenkebevilgerne i BYN bør samkjøre og ha mest mulig lik praksis.*

Med bakgrunn i tilbakemeldinger framkommet i disse møtene, fattet kystgruppen følgende vedtak i møte den 20.10.15

”Rusmiddelpolitisk handlingsplan sitt notat ble gjennomgått, og politisk signal er å samordne dette i kommunene slik at en oppnår felles forståelse for aldersgrenser og åpningstider.

Det oppfordres til videre arbeid rundt dette tema”.

1.2. Arbeidet med planen

Lederforum i BYN (helse- og sosialsjefene eller tilsvarende) valgte følgende fagpersoner til å delta i arbeidsgruppen for en interkommunal overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan:

Ivar Kvalø:	Helse- og sosialsjef, Vikna kommune
Venke Strat Thorsen:	Saksbehandler næring og kultur, Leka kommune
Solrunn Urdshals:	Enhetsleder rus- og psykiatri, Nærøy kommune
Anne Lene Gregersen:	Folkehelsekoordinator, Nærøy kommune
Erik Stovner:	Lensmann i Nærøy og Vikna
Heidi Rønning:	Interkommunal ruskoordinator i Bindal og Ytre Namdal
Reidun Gutvik Korssjøen:	Samhandlingskoordinator i Bindal og Ytre Namdal

I utgangspunktet var det et mål å utarbeide en felles rusmiddelpolitisk handlingsplan for alle de 4 BYN- kommunene, men Bindal valgte å trekke seg ut av arbeidsgruppen da de var nesten ferdige med sin lokale plan.

For å sikre felles politisk forankring av arbeidet med planen, ble en presentasjon av vårt felles utfordringsbilde på rusfeltet og forslag til mandat, lagt fram for Kystgruppen i Ytre Namdal den 19.oktober 2016. Etter workshop og felles drøftinger ble følgende enstemmig vedtatt i Kystgruppen:

”Kystgruppen ber rådmennene fremme felles sak til kommunestyrene om mandat til felles rusplan basert på forslag til mandat fra arbeidsgruppen og innspill fra workshop på Kystgruppemøtet den 19.10.16.

Frist for vedtak om mandat settes til 15.12.16

Frist for ferdigstilling av plan settes til 01.07.17”

Mandatet ble behandlet og vedtatt i kommunestyrene i Leka, Nærøy og Vikna i løpet av desember 2016 – mars 2017.

Arbeidsgruppen gjennomførte to dialogmøter den 14. og 15. februar med innledende presentasjon av bakgrunn og utfordringsbilde, samt en workshop hvor deltakerne jobbet ut ifra ulike problemstillinger. Til det første møtet var foreldre v/ FAU, ungdomsråd og elevråd invitert. Kvelden etter var målgruppen utelivsbransjen, lag og foreninger.

Tiltakene som legges fram i denne overordnede rusmiddelpolitiske planen, er et resultat av workshop i kystgruppen, de to dialogmøtene, samt drøftinger i arbeidsgruppen med utgangspunkt i nasjonale føringer, kunnskap om skadevirkninger og lokal statistikk.

1.3 Vedtatt mandat

Målet er å utarbeide en helhetlig og felles strategi på rusfeltet i Ytre Namdal i samsvar med øvrig planverk i kommune.

Dette innebærer:

- Felles satsinger for å heve debutalderen og forbygge skadevirkninger ved bruk av rusmidler.
- Felles alkoholpolitiske retningslinjer (aldersgrenser, skjenketider, søknadsskjema, frister, vilkår, ROS-analyse, mv).
- Felles strategi for et langsiktig holdningsskapende forebyggende arbeid i samarbeid med politikere og ansatte i kommunene, politi, næringsliv, utelivsbransje, samt lag, foreninger, foreldre og ungdom.

Sentrale spørsmål i arbeidet vil være:

1. Hvilke aldersgrenser skal gjelde for ulike type arrangementer (fest, konserter, revy, mv.) med skjenkebevilgning i Ytre Namdal?

2. Hvilke skjenketider skal være gjeldene i Ytre Namdal? Herunder vilkår og rutiner for skjenkebevilling, håndheving av vilkår (fast og ambulerende) og skjenkekontrollens rolle? Hvordan sikre opplæring/ kompetanse til ansatte og frivillige?
3. Holdningsskapende og forebyggende arbeid i tilknytning til alkohol og illegale rusmidler. Hva kan vi gjøre?
4. Hvilke strategier skal føre til en hevet alkoholdebut for ungdommen i Ytre Namdal?

1.4 Øvrige føringer for planarbeidet

- *Målgruppen for planen er politikere, ledere, utelivsbransjen og alle innbyggerne i Ytre Namdal.*
- *Planen skal være overordnet og sektorovergripende.*
- Planen skal være kortfattet, ha tydelige og konkrete mål og tiltak slik at den kan fungere som et konkret arbeidsverktøy, som ikke gir rom for tvil og ulik praksis.
- Planen vil ha hovedvekt på alkohol, men tiltakene omhandler også illegale rusmidler.
- *Utfordringsbildet i planen skal beskrive felles utfordringer med bakgrunn i lokal statistikk.*
- *Handlingsdelen i planen skal beskrive felles tiltak på rusfeltet i Ytre Namdal, inkludert alkoholpolitiske retningslinjer, behov for styrket samarbeid, opplæring og kontroll, felles strategier for et langsiktig holdningsskapende og forebyggende arbeid samt behov for kompetanse på rusfeltet.*
- *De ulike aktørers rolle og ansvar for gjennomføring og oppfølging av planen skal beskrives.*
- Tiltak på tjeneste- og individnivå omhandles ikke i planen, da det ivaretas i den enkelte kommunes planverk. Det skal være samsvar mellom den overordnede rusmiddelpolitiske handlingsplanen og kommunenes øvrige planer for å sikre en helhetlig innsats på rusfeltet i Ytre Namdal.

1.5 Lovgrunnlag

- Lov om omsetning av alkoholholdig drikk med videre av 1989 med tilhørende forskrifter og merknader samt endringer av 2015 med forskrifter trådt i kraft 1.1.2016.
- Lov om folkehelsearbeid av 2011
- Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester av 2011

Med hjemmel i alkohollovens § 1-7d skal kommunen utarbeide en alkoholpolitisk handlingsplan. Planen skal rulleres hvert 4. år av det nyvalgte kommunestyret.

Folkehelseovens formålsparagraf beskriver at formålet med Folkehelseoven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, og utjevner sosiale helseforskjeller. Det er viktig å se rusarbeid i tilknytning til folkehelsen da folks rusvaner i stor grad har innvirkning på flere sider ved folkehelsen.

Helse- og omsorgstjenestelovens formål omhandler blant annet kommunenes ansvar for å fremme helse, forebygge, behandle og tilrettelegge for mestring av sykdom, skade, m.v., samt fremme sosial trygghet og forebygge sosiale problemer. Illegale rusmidler og alkohol bør ses i sammenheng, blant annet fordi tidlig alkoholdebut øker risikoen for bruk av illegale rusmidler.

2. utfordringer

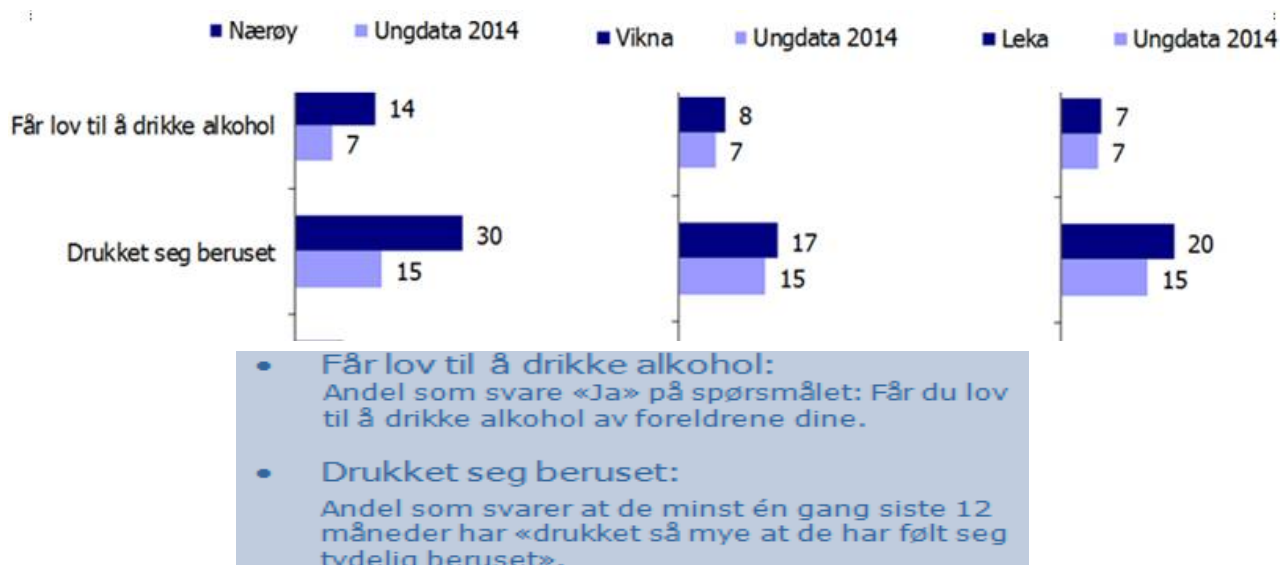
2.1 Gjennomsnittlig alkoholdebut Nord- Trøndelag

Gjennomsnittlig debutalder	10. trinn
Frosta	15,0
Snåsa	14,9
Grong	-
Stjørdal	14,1
Verdal	14,0
Inderøy	13,8
Verran	14,4
Nærøy	13,5
Overhalla	14,3
Vikna	13,8
Namsos	***
Meråker	13,3
Totalt	14,0

Kommentarer:

Denne statistikken viser at gjennomsnittlig alkoholdebut 10. trinn er 13, 8 i Vikna og 13,5 i Nærøy. Tallene fra Leka er ikke offentliggjort på grunn av lavt datagrunnlag.

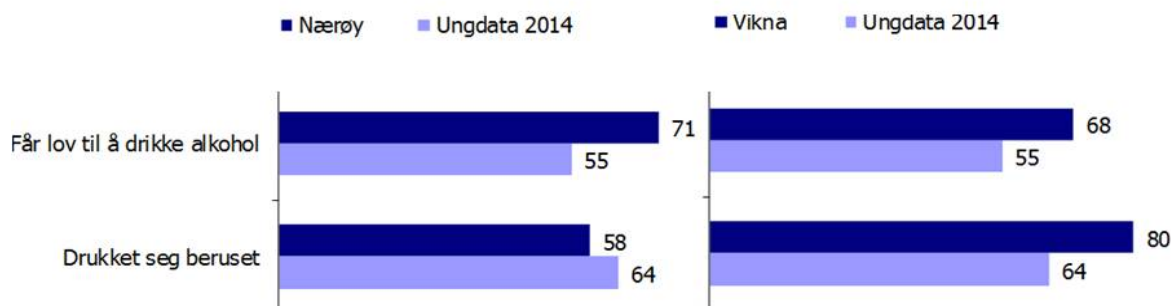
2.2 Foreldreholdninger og prosent av antall som har drukket seg beruset – Ungdomsskolen



Kommentarer:

Tall fra Ungdata- undersøkelsen 2015 viser at kommunene i Ytre Namdal ligger over landsnittet i forhold til hvor mange som har drukket alkohol på ungdomsskolen. Nærøy kommune utpeker seg særlig med en dobling av landsnittet. Det gjenspeiles i foreldrenes holdninger som viser at dobbelt så mange sier de får lov til å drikke alkohol i Nærøy som i landet for øvrig.

2.3 Foreldreholdninger og prosent av antall som har drukket seg beruset – Videregående



Kommentarer:

Tallene fra de videregående skolene viser en økning i andelen som har drukket seg beruset. Denne statistikken viser at Vikna ligger over landssnittet mens Nærøy ligger under. Det er rimelig å anta at en av forklaringene til dette er at er Val videregående skole i Nærøy er en internatskole, mens Ytre Namdal videregående skole i Vikna har flere hybelboere. Også her ser vi at foreldrenes aksept i forhold til å drikke alkohol, er høyere hos oss enn i landet for øvrig.

2.4 Alkoholrelaterte problemer

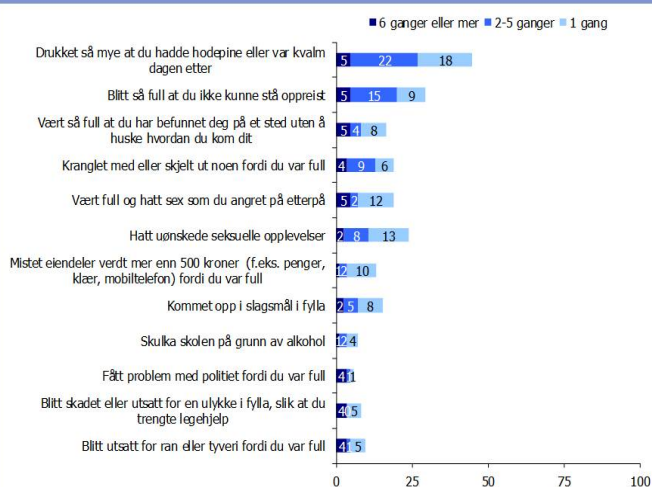
Statistikkene nedenfor viser alkoholrelaterte problemer blant andelen som har drukket seg beruset. Statistikken viser også at andelen problemer øker med andelen som har drukket seg beruset. Blant de som har drukket seg beruset øker blant annet andelen som har hatt sex de angret på fra 19 % på Nærøy ungdomsskole til 33 % på Ytre Namdal videregående skole.

Nærøy ungdomsskole

Vikna ungdomsskole

A.3.4 Alkoholrelaterte problemer:

Hvor mange ganger har du gjort eller opplevd følgende i forbindelse med at du har drukket alkohol?

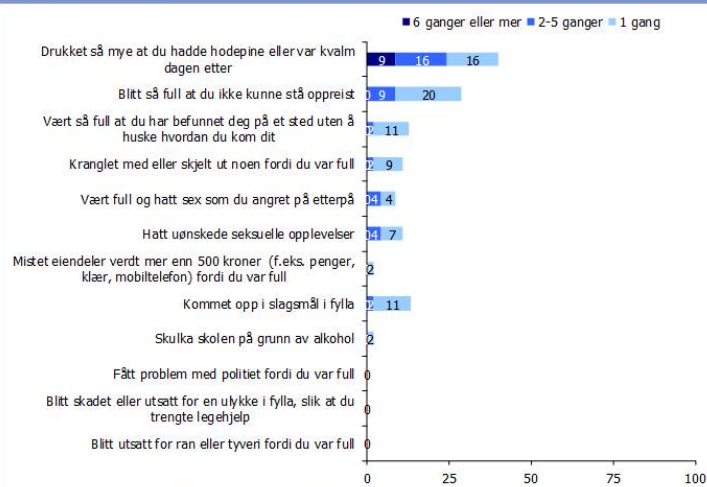


Prosentandelen er beregnet blant de som i modul A.3.1 svarer at de har drukket alkohol på spørsmål om debutalder. Svaralternativet «Aldri» vises ikke i figuren.

ungdata

A.3.4 Alkoholrelaterte problemer:

Hvor mange ganger har du gjort eller opplevd følgende i forbindelse med at du har drukket alkohol?



Prosentandelen er beregnet blant de som i modul A.3.1 svarer at de har drukket alkohol på spørsmål om debutalder. Svaralternativet «Aldri» vises ikke i figuren.

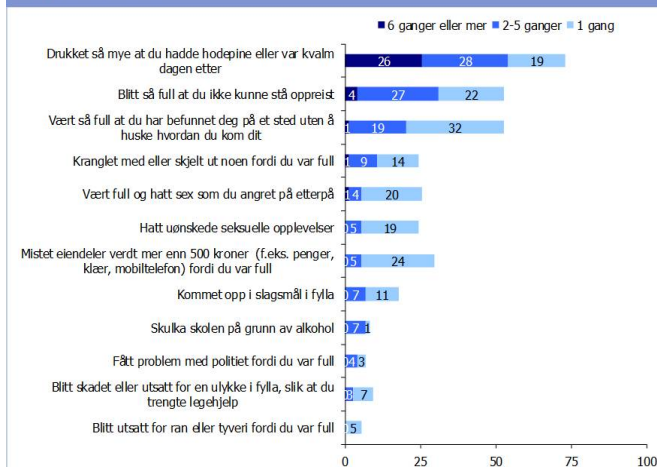
ungdata

Val videregående skole

Ytre Namdal videregående skole

A.3.4 Alkoholrelaterte problemer:

Hvor mange ganger har du gjort eller opplevd følgende i forbindelse med at du har drukket alkohol?

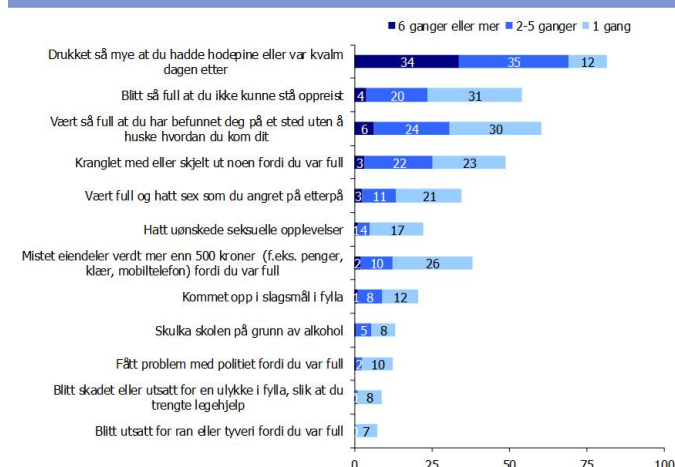


Prosentandelen er beregnet blant de som i modul A.3.1 svarer at de har drukket alkohol på spørsmål om debutalder. Svaralternativet «Aldri» vises ikke i figuren.

ungdata

A.3.4 Alkoholrelaterte problemer:

Hvor mange ganger har du gjort eller opplevd følgende i forbindelse med at du har drukket alkohol?



Prosentandelen er beregnet blant de som i modul A.3.1 svarer at de har drukket alkohol på spørsmål om debutalder. Svaralternativet «Aldri» vises ikke i figuren.

ungdata

2.5 Lokal statistikk fra politiet i Ytre Namdal

Politiet opplyser at antallet som bruker narkotika i Ytre Namdal virker å være ganske stabilt. Uro - aksjoner og etterretning viser liten endring i gruppen som misbruker narkotika. Det er cannabis og amfetamin som i hovedsak benyttes. Det registreres ikke vinningskriminalitet i Ytre Namdal for å finansiere narkotikabruk, men politiet mener det er viktig å opprettholde og styrke det forebyggende arbeidet opp imot bruk av illegale rusmidler. Det er også viktig med fokus og samarbeid med treningssentre i forhold til bruk av anabole steroider i Ytre Namdal.

Alkohol er den største utfordringen for å sikre trygge lokalsamfunn. Alkohol er katalysator i voldssaker. 4 av 5 voldsmenn og 2 av 3 voldsoffer er beruset av alkohol. Alkohol øker også risikoen for å bli både gjerningsmann og offer i sedelighetsaker.

Alkohol er den enkeltfaktoren som har størst innvirkning på etterspørsel av politi. Politiet mener at ordens – og kriminalitetsutfordringene med alkohol skyldes at mange miljøer i Trøndelag har en kultur som tilsidesetter to bestemmelser i alkoholloven: 18 års – grensen og grensen for skjenking av alkohol til åpenbart berusede personer.

3. Felles satsingsområde, mål og strategier

3.1 Felles satsingsområde

- ✓ Kommunene i Ytre Namdal jobber sammen om å utarbeide en helhetlig og felles strategi på rusfeltet i samsvar med øvrig planverk i kommunene.
- ✓ Denne felles satsingen inkluderer et langsiktig holdningsskapende samarbeid hvor forebygging og tidlig innsats står sentralt.

3.2 Felles målsetting

Målsettingen med en felles rusmiddelpolitisk handlingsplan er å heve debutalderen, hindre overskjenking, salg og skjenking til mindreårige og forebygge skadevirkninger ved bruk av rusmidler i Ytre Namdal.

3.3 Felles strategier

Kommunene i Ytre Namdal søker å imøtekomme felles målsetting ved hjelp av følgende strategier:

- ❖ **Felles alkoholpolitiske retningslinjer**
 - Felles aldersgrenser, skjenketider, søknadsskjema, vilkår (søknadsfrist, gebyr, krav om opplæring, vakthold, kontroll, ROS-analyse)
- ❖ **Felles langsiktig holdningsskapende og forebyggende arbeid**
 - I samarbeid med politikere og ansatte i kommunene, politi, næringsliv, utelivsbransje, lag, foreninger, foreldre og ungdom.

4. Handlingsdel/ tiltak

4.1. Langsiktig satsing gjennom et forpliktende samarbeid

En viktig bakgrunn for vedtak om en felles overordnede rusmiddelpolitisk handlingsplan i Ytre Namdal, er erkjennelsen av at kommunene i Ytre Namdal har mye av de samme utfordringene, og at ulike rusmiddelpolitiske planer og ulik praksis i kommunene er uheldig. Realisering og gjennomføring av en felles plan kan likevel være krevende. Det utfordrer ansatte og politikere i kommunene, politi, næringsliv, utelivsbransje, lag, foreninger, foreldre og ungdom til **å stå sammen om å ta grep**. En felles innsats forutsetter et forpliktende samarbeid basert på felles vilje og evne til samarbeid. Alkoholpolitikk er et felt hvor de ulike aktørene kan ha motstridende interesser og lett kan "peke på" andre som den viktigste aktøren til å ta ansvar. Innsatser for å heve debutalderen, hindre overskjenking, salg og skjenking til mindreårige og forbygging av skadevirkninger og rusrelatert vold er både et individuelt og samfunnsmessig ansvar, men verken ansvarsfraskrivning eller "å peke på" andre bidrar til retningsendring eller konstruktivt samarbeid. Skal vi lykkes, er vi avhengige av at alle aktører arbeider mot felles mål.

En felles plan er en god begynnelse på **et langsiktig forpliktende samarbeid** i Ytre Namdal – et samarbeid som sannsynliggjør større gjennomslagskraft og sikrer utelivsbransjen like vilkår. En felles plan vil også ha **en signaleffekt overfor innbyggerne** i Ytre Namdal hvor viljen til å satse på forebygging og tidlig innsats også synliggjøres gjennom felles rusmiddelpolitiske virkemidler.

4.2 Aldersgrenser

Aldersgrenser er ett av flere virkemidler for å heve debutalderen, hindre slag og skjenking til mindreårige som er regulert gjennom lov og forskrifter. Politiforskriften tilsier at det er 15 års aldersgrense for å gå på en offentlig fest. Dette gjelder imidlertid offentlige fester **uten** skjenkebevilling. Alkoholoven § 1-5 fastslår at det er 18-årsgrense for salg og skjenking av øl og vin og 20-årsgrense for salg og skjenking av brennevin.

I Ytre Namdal skal følgende **aldersgrenser** gjelde for ulike type arrangementer **med** skjenkebevilgning:

- Offentlig fest med skjenkebevilling: 18 års aldersgrense
- Kulturelle arrangement (revy, teater, festivaler, konserter, quiz- kvelder): 15 års aldersgrense forutsatt at skjenking og konsumering foregår i eget skjenkeområde med styrket vakthold. Arrangører har full anledning til å heve aldersgrensen også ved kulturelle arrangement.
- Ved kulturelle arrangement gjelder ordinære skjenketider for skjenking av alkohol.

4.3 Skjenketider

Skjenketider er et annet viktig virkemiddel for å regulere alkoholpolitikken. Fram til nå har kommunene i Ytre Namdal hatt ulike skjenketider, noe som har vært uheldig – spesielt for utelivsbransjen. Ved å satse bredt på flere ulike tiltak, invitere utelivsbransjen til et tettere samarbeid for å skape et tryggere regime samt pålegge dem opplæring i Ansvarlig vertskap, vedtas følgende **skjenketider** i Ytre Namdal:

- Skjenking er tillatt til kl. 02.00 (på de lovlige dagene). Dette gjelder for både øl, vin og brennevin.

4.4 Felles søknadsskjema og prosedyrer

Kommunene i Ytre Namdal har pr. i dag ulike søknadsskjema for ambulerende skjenkebevilling. Sammen med planen er det nå utarbeidet et felles søknadsskjema som kommunene i Ytre Namdal skal benytte. Kommunene skal følge samme prosedyrer for behandling av søknadene. Det er viktig at søknadsfristen på minimum 3 uker overholdes, da politiet skal gis melding og skjenkekontrollen skal ha informasjon om arrangementene for å ha mulighet til å utøve kontroll.

Følgende gjelder for **søknadsprosedyrer** om ambulerende skjenkebevillinger i Ytre Namdal:

- Kommunene i Ytre Namdal benytter felles søknadsskjema og prosedyrer for behandling av søknader om skjenkebevilling, herunder minimum 3 ukers søknadsfrist. Søkerne betaler et gebyr på kr. 350, som settes på fond og etter søknad skal gå til alternative arrangement for ungdom.

4.5 Opplæring

Det er behov for å sikre tilstrekkelig opplæring og kompetanse til ansatte og frivillige for å hindre overskjenking og salg til mindreårige.

Følgende opplæring skal tilbys til ansatte og frivillige som søker faste og ambulerende skjenkebevillinger:

- De som har faste bevillinger og de som er skjenkeansvarlige på sommerfestivalene skal ha gjennomført e-læringskurs i Ansvarlig Vertskap. Kostnaden dekkes av kommunen.
- Dette kurset anbefales og tilbys gratis også til styreleder i lag og foreninger.

4.6 Kontroll og vakthold

Alle arrangører er ansvarlige for å sikre **trygghet og kontroll** ved gjennomføring av ulike arrangement. Ved større arrangement skal følgende gjelde i Ytre Namdal:

- I forbindelse med større arrangement, eksempelvis sommerfestivalene, skal arrangør utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse som sendes politiet til godkjenning. Politiet kan også pålegge arrangør styrket vakthold ved slike arrangement.
- Skjenkekontrollen skal utføre ekstra kontroller under sommerfestivalene.

4.7 Holdningsskapende og forebyggende arbeid

Følgende satsinger skal gjennomføres for å styrke det **holdningsskapende og forebyggende arbeid** i tilknytning til tidlig debut av alkohol og bruk av illegale rusmidler i Ytre Namdal:

- Det nedsettes en gruppe som får i oppdrag å utarbeide en egen "merkevare" som eies av uteliv, lag og foreninger, kommunene, m.v. i Ytre Namdal - med et klart og positivt budskap som fokuserer på trygghet og trivsel for alle, og som viser at vi står sammen om "å bry oss".
Merkevaren spres via sosiale medier, på kommunenes hjemmesider, som brosjyrer, mv. Her kan det tas utgangspunkt i AAH- materialet, tidligere utarbeidet brosjyre fra politiet og kommunene i Ytre Namdal, lokal statistikk og fakta om skadevirkningene ved alkohol og andre rusmidler. Det er viktig å inkludere næringslivet og ungdommene i dette arbeidet slik at dette blir en felles satsing som beskriver hvordan vi ønsker å ha det i Ytre Namdal.
- Gjennomføre felles markeringer og holdningskampanjer.
- Det skal etableres rusfrie tiltak for og med ungdom under 18 år, samt tiltak for å fange opp ungdom i faresonen.

5. Ansvarlig for gjennomføring og oppfølging av planen

5.1 Kommunenes rolle og ansvar

- Kommunene er ansvarlige for å videreføre satsingen på Ansvarlig Alkoholhåndtering (AAH) i Ytre Namdal i tett samarbeid med næringsliv, utelivsbransje, lag og foreninger, foreldre og ungdom. Dette inkluderer at kommunene får et særlig ansvar for oppfølging av vedtatt alkoholpolitikk:
 - følge opp vedtatte rutiner og prosedyrer - spesielt i forbindelse med søknader om skjenkebevilling
 - tilrettelegge for gratis kurs i Ansvarlig vertskap (e-læring) for næringsliv, lag og foreninger
 - sikre at gebyret for skjenkebevilling går til tiltak for ungdom
 - følge opp brudd av vedtatt alkoholpolitikk og avvik jfr. nye regler om prikkbelastning i Alkoholloven
- Kommunene skal ta initiativ til utvikling av egen merkevare og holdningskampanjer i samarbeid med næringsliv, politi, ungdom, foreldre, lag og foreninger.
- Kommunene skal styrke fokuset på tidlig innsats og holdningsskapende arbeid i helsestasjon, barnehager og skoler ved å formidle kunnskap om skadevirkninger i møter og samtaler med foreldre og ungdom. Det er et mål at ingen skal ta skade av egne eller andres rusmiddelvaner.
- Kommunene skal styrke det forebyggende arbeidet blant ungdom ved å sikre tilstrekkelige ressurser og kompetanse, etablere alternative aktiviteter for og med ungdom samt etablere tiltak for å komme i kontakt med – og fange opp ungdom i faresonen.
- Kommunene skal videreføre Hasjavvenningsprogrammet og samarbeide med politiet om oppfølging av ruskontrakter.
- Kommunene skal etablere et samarbeid med Antidoping Norge for forebyggende arbeid.

5.2 Skjenkekontrollens rolle og ansvar

- Skjenkekontrollen har ansvar for å påse at lover, forskrifter, vedtatt lokal alkoholpolitikk og avtalt frekvens på skjenkekontroller følges.

- Skjenkekontrollen skal gjennomføre stikkprøver/ ekstra kontroller ved alle sommerfestivalene i Ytre Namdal

5.3 Politiets rolle og ansvar

- Politiet skal videreføre sitt forebyggende arbeid gjennom:
 - Undervisning i skoler, aksjoner, m.v.
 - Bekymringssamtaler med ungdom og foreldre
 - Ruskontrakt for ungdom
 - Synlig patruljering og tilstedeværelse ved arrangement og utesteder

5.4 Salgs- og skjenkesteders rolle og ansvar

- Salgs- og skjenkesteder i Ytre Namdal:
 - skal påse lover, forskrifter og vedtatt lokal alkoholpolitikk følges og praktiseres
 - skal gjennomføre pålagt opplæring i Ansvarlig vertskap for å skape trygghet og kompetanse hos personalet for å vurdere hver enkelt gjest og dermed unngå bl.a. overskjenking og salg/tilbud om alkohol til mindreårige
 - oppfordres til å delta aktivt i et felles samarbeid om trygge oppvekstvilkår og utemiljø i Ytre Namdal, utvikling av felles merkevare, holdningskampanjer, m.v.

5.5 Frivillige organisasjoner/ lag og foreninger – rolle og ansvar

- Frivillige organisasjoner, lag og foreninger:
 - skal påse at lover, forskrifter og vedtatt lokalpolitikk følges
 - oppfordres til å gjennomføre tilbud om opplæring i Ansvarlig vertskap for bidra til økt bevisstgjøring om ansvarsforhold, lovverk, hvordan overholde regler og rutiner i praksis
 - oppfordres til å delta aktivt i et felles samarbeid om trygge oppvekstvilkår / utemiljø i Ytre Namdal
 - oppfordres til bevisstgjøring om ansvarsforhold i forbindelse med utleie av lokaler
- Frivillige lag og foreninger som er hoved- eller med- arrangører for sommerfestivalene i Ytre Namdal, er ansvarlige for å påse at skjenkeansvarlige gjennomfører kurs i Ansvarlig vertskap.

6. Ikrafttredelse, evaluering og varighet

Planen trer i kraft 01. 07. 2017 og revideres om 3 år.

Planen evalueres årlig i planperioden. Helse- og sosialsjefene er ansvarlig.

7. Handlingsplaner i den enkelte kommune

Da denne planen er en interkommunal og overordnet plan, vil tiltak på individnivå bli ivaretatt i lokale handlingsplaner i den enkelte kommune. For å sikre en helhetlig innsats på rusfeltet i Ytre Namdal, skal det være samsvar mellom denne overordnede rusmiddelpolitiske planen og kommunenes lokale handlingsplaner.

8. Vedlegg

1. Felles alkoholpolitiske retningslinjer for kommunene i Ytre Namdal
2. Felles søknadsskjema for skjenkebevilning for kommunene i Ytre Namdal

9. Aktuelle linker, referanser

Lov om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. (Alkoholloven) av 02.06. 1989, sist endret 01.07. 2016

Lov om folkehelsearbeid (Folkehelseloven) av 24.06. 2011

Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. av 24.06. 2011

Kompetansesenter Rus – Midt-Norge: <http://www.stolav.no/korus>

Ansvarlig alkoholhåndtering i Nord- Trøndelag:

<https://stolav.no/korus/rusmiddelforebygging-og-folkehelsearbeid/rusmiddelforebygging-i-voksenbefolkningen/ansvarlig-alkoholhandtering-i-nord-trondelag>

Rapport fra arbeidet med Ansvarlig alkoholhåndtering, Nord-Trøndelag:

https://stolav.no/PublishingImages/Sider/KoRus/AAH_rapport_2016_enkeltsider.pdf -

Kommunetorget: <http://www.kommunetorget.no/>

Statens institutt for rusmiddelforskning – SIRUS:

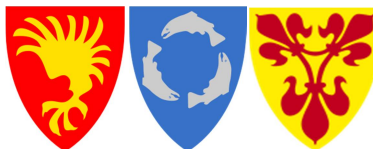
<http://forskning.no/institusjon/statens-institutt-rusmiddelforskning-%E2%80%93-sirus-0>

AV-OG-TIL, en kampanjeorganisasjon om alkoveitt: <https://avogtil.no/>

JUVENTE, en organisasjon av, for og med ungdom som ønsker en verden basert på menneskeverd og solidaritet der rusmidler ikke skaper problemer: <http://juvente.no/>

Hasjavvenningsprogrammet: <http://www.hasjavvenning.no/>

Informasjon om tiltak i kommunene i Ytre Namdal finnes på kommunenes hjemmesider



ALKOHOLPOLITISKE RETNINGSLINJER

Lokal forskrift i perioden 2017 – 2020 om:

- **Aldersgrenser**
- **Åpningstider for serverings- og skjenkesteder**
- **Salgs- og skjenketider for alkoholholdig drikk**

Forskriften er vedtatt av kommunestyre, sak med hjemmel i Serveringsloven, Alkoholoven, Alkoholforskriften og felles vedtatt rusmiddelpolitisk handlingsplan i Ytre Namdal

Generelt

De enkelte søknader om salgs- og skjenkebevillinger for alkoholholdig drikk, skal i tillegg til overordnet lovverk, behandles i overensstemmelse med de alkoholpolitiske prinsipper som er uttrykt i felles overordnet rusmiddelpolitisk handlingsplan for kommunene i Ytre Namdal.

Denne har som målsetting å heve debutalderen, hindre overskjenking, salg og skjenking til mindreårige og forebygge skadevirkninger ved bruk av rusmidler.

Kommunene i Ytre Namdal skal benytte vedlagt felles søknadsskjema og prosedyrer for behandling av søknader om skjenkebevilling, herunder minimum 3 ukers søknadsfrist.

Arrangement og aldersgrenser

- Offentlig fest med skjenkebevilling: 18 års aldersgrense
- Kulturelle arrangement (revy, teater, festivaler, konserter, quiz- kvelder): 15 års aldersgrense forutsatt at skjenking og konsumering foregår i eget skjenkeområde med styrket vakthold. Arrangører har full anledning til å heve aldersgrensen også ved kulturelle arrangement.
- Ved kulturelle arrangement gjelder ordinære skjenketider for skjenking av alkohol.

Salg og aldersgrenser

Salg, utlevering og skjenking av alkoholsvak drikk og alkoholholdig drikk i gruppe 1 og 2 må ikke skje til personer under 18 år, og salg, utlevering og skjenking av alkoholholdig drikk i gruppe 3 må ikke skje til personer under 20 år (Alkoholoven § 1-5 og alkoholforskriften § 2-4).

Åpningstider

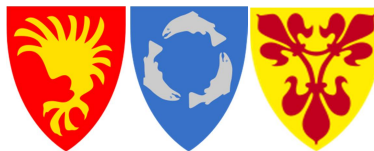
Serverings- og skjenkesteder kan på alle ukedagene ha åpnet fra kl. 08.00 til kl. 02.30

Tiden for skjenking av alkoholholdig drikk - alkoholovens § 4-4

- Skjenking av alkoholholdig drikk i gruppe 1 og 2 (alkohol under 22 volumprosent):
Alle ukedager **fra kl. 08.00 til kl. 02.00.**
Skjenking av alkoholholdig drikk i gruppe 3 (alkohol over 22 volumprosent):
Alle ukedager **fra kl. 13.00 til kl. 02.00.**

For øvrig skal skjenketiden for alkoholholdig drikk følge skjenkestedets åpningstid, dog slik at skjenkingen skal opphøre senest 1/2 time før stedet skal stenge. Det kan ikke i noe tilfelle skjenkes alkoholholdige drikk senere enn kl. 02.00.

På overnattingssteder kan det skjenkes alkoholholdig drikk i gruppe 1, 2 og 3 til overnattingsgjester uten hensyn til begrensningene i denne paragrafen.



Kommunene Leka, Vikna og Nærøy

Salgstider for alkoholholdig drikk gruppe 1 i Ytre Namdal skal være som følger:

- Fra kl. 08.00 til kl. 20.00 mandag til fredag
- Fra kl. 08.00 til kl. 18.00 på dager før søn- og helligdager unntatt dagen før Kristi Himmelfartsdag.
- Fra kl. 08.00 til kl. 15.00 på jul -, påske -, pinse - og nyttårsaften
- Salg og utlevering av alkoholholdig drikk gruppe 1 skal ikke skje på søn - og helligdager, 1. mai og 17. mai vedtatt ved lov.
- Forbudet mot salg av alkoholholdig drikk på stemmedagen ble opphevet i nasjonal lovgivning den 12.12.14.

Alminnelig skjenkebevilling ved enkeltanledning

Alminnelig skjenkebevilling ved enkelt anledning til offentlige (åpne) arrangement gis avrådmannen, jfr. Kommunens delegasjonsreglement.

Ambulerende skjenkebevilling

Ambulerende skjenkebevilling til lukket selskap gis av rådmannen, jfr. retningslinjer og fullmakt.

Reaksjoner ved overtredelse av alkoholloven m/forskrifter / brudd på gjeldende bestemmelser

Bevillingsinnehavers brudd på gjeldende bestemmelser kan medføre inndragning av bevillingen eller sanksjoner som gjelder for en kortere eller lengre periode. Ved vurdering av sanksjoner må kommunen ta utgangspunkt i alkoholforskrift om prikkbelastning (Kap 10).

Dersom retningslinjer for skjenking brytes ved enkeltanledninger, vil det ikke innvilges skjenkebevilling ved neste tilsvarende arrangement.

Forsterket fokus på opplæring, kontroll og vakthold i Ytre Namdal

- De som har faste bevillinger og skjenkeansvarlige på sommerfestivalene skal ha gjennomført e-læringskurs i Ansvarlig Vertskap. Kommunen tilretteretter og dekker kostnaden.
- Dette kurset anbefales og tilbys gratis også til styreleder i lag og foreninger.
- I forbindelse med større arrangement, eksempelvis sommerfestivalene, skal arrangør utarbeide en risiko- og sårbarhetsanalyse som sende politiet til godkjenning. Politiet kan også pålegge arrangør styrket vakthold ved slike arrangement.
- Skjenkekontrollen skal utføre ekstra kontroller under sommerfestivalene i Ytre Namdal.

Gebyr til forebyggende tiltak barn/ungdom

Gebyr for ambulerende bevilling og bevilling for enkeltanledninger settes til kr. 350, - pr. gang. Kommunene i Ytre Namdal har vedtatt at gebyret skal settes på fond hvor man kan søke om tilskudd til rusfrie arrangement for barn og unge.

Ikrafttredelse

Disse bestemmelsene trer i kraft fra og med

Tidligere vedtatt kommunal forskrift om åpningstider for serveringssteder og salgs- og skjenketid for alkoholholdig drikk opphører fra samme tidspunkt.

Evaluerings

Rutiner ved tildeling av salgs- og skjenkebevillinger skal evalueres i begynnelsen av hver valgperiode sammen med kommunenes rusmiddelpolitiske handlingsplan.

Linker til alkoholloven og alkoholforskriften:

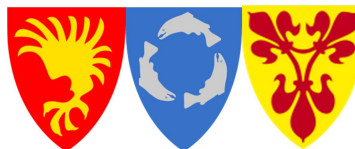
Alkoholloven: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1989-06-02-27>

Alkoholforskriften: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-06-08-538/>

Vedlegg nr. 1 Høringsutkast

Felles overordnede rusmiddelpolitiske retningslinjer 2017 - 2020

Kommunene Leka, Vikna og Nærøy



Søknad om skjenkebevilling	
UTVIDET <input type="checkbox"/>	KOMMUNE: _____ Løpenummer: _____ Arkivsaknummer: _____ Mottatt dato: _____ Saksbehandler: _____
AMBULERENDE (Lukket selskap) <input type="checkbox"/>	
ENKELTANLEDNING (Åpent arrangement) <input type="checkbox"/>	

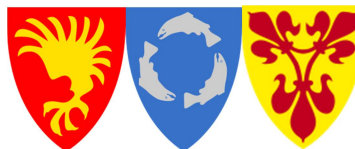
1. BEVILLINGSSØKER

Navn/ firma/ forening		Fødselsdato/Organisasjonsnummer:	
Stedsadresse:		Telefon:	
Postnr.	Poststed:	E-post:	

TYPE ALKOHOL:	Øl i kl 2	Vin	Brennevin	
Dato for arrangementet:	høyst 4,7 %	under 22 %		Bevilling til vin kan bare gis dersom det også er gitt bevilling for øl. Bevilling til brennevin kan bare gis dersom det også er gitt bevilling for øl og vin.
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ØNSKET SKJENKETID:	Fra kl	Til kl
Alkoholholdig drikk under 22 % (øl, vin rusbrus ol.)		
Alkoholholdig drikk over 22 % (brennevin)		

SKJENKEAREAL (Beskriv området det søkes bevilling for, angi m ² , plassering av bar, evt. uteareal/ kart, rømningsvei, m.v.)
OPPLYSNINGER OM ARRANGEMENTET: (Beskriv type arrangement, aldersgrense, maks antall gjester, avkreves gjestene betaling, m.v.)



2. NAVN PÅ SKJENKEANSVARLIG:

Navn:		Fødselsnr.
Stedsadresse:		Telefon:
Postnr.	Poststed:	E-post:

3. NAVN PÅ STEDFORTREDER SKJENKEANSVARLIG:

Navn:		Fødselsnr.
Stedsadresse:		Telefon:
Postnr.	Poststed:	E-post

4. BEKREFTELSE OG UNDERSKRIFT

Jeg bekrefter at ovenstående opplysninger er riktige og forplikter meg herved til å besørge at bestemmelser i alkoholloven og dens forskrifter blir overholdt.	
Sted, dato	Bevillingssøkers underskrift, evt. firmastempel

Skal søknad om skjenkebevilling behandles, må den være mottatt minst 3 uker før gjennomføring.
 Saksbehandlingsgebyr: kr. 350,- går i sin helhet til et fond for rusfrie tiltak for ungdom.
 Ved tildeling av skjenkebevilling til offentlig fest, skal aldersgrensen for å delta være 18 år.

Skjenkeansvarlig er ansvarlig for utøvelsen av bevillingen og skal sørge for at det ikke skjer brudd på alkohollovgivningen i forbindelse med skjenkingen, og har ansvar for å gi alle som skjenker alkoholholdig drikk nødvendig kunnskap om regelverket og påse at de overholder dette.

Disse bestemmelsene gjelder for skjenkingen:

- Skjenking eller utlevering av brennevin til personer under 20 år eller skjenking eller utlevering til personer under 18 år av annen alkoholholdig drikk, inkludert lettøl og lettvin, må ikke skje. De samme aldersgrenser gjelder for den som skjenker alkoholholdig drikk.
- Alkoholholdig drikk må ikke skjenkes til åpenbart beruset person eller på en slik måte at en gjest må antas og bli åpenbart beruset.
- Det må påses at gjester ikke nyter medbragt alkoholvare, og at de ikke tar med seg alkoholvarer når de forlater skjenkelokalet.
- Det må ikke skjenkes ut over tillatt skjenketid, og ikke skjenkes/ nyttes utenfor det området bevillingen er gitt.
- Arrangøren er ansvarlig for gjestene som er til stede i lokalet, og i området i umiddelbar nærhet under og etter arrangementet. Dersom en person som er åpenbart påvirket av rusmidler befinner seg på skjenkestedet, har arrangøren plikt til å sørge for at personer som trenger det får nødvendig bistand.

Kommunen kan foreta kontroll av skjenkevirksomheten ved uanmeldt besøk av kommunens kontrollør. Kontrolløren vil ta kontakt med de ansvarlige før eller etter kontrollen, og kan oppholde seg i skjenkelokalet så lenge det ansees nødvendig for å observere om det finner sted brudd på skjenkebestemmelsene.

Melding til politiet: I henhold til politiloven § 11 skal politiet gis melding om alle typer arrangement. Videre skal de uttale seg om hvorvidt det kreves vaktstyrke ved arrangementet og størrelsen på denne for å avvikle arrangementet.

Vedlegg nr. 2 Høringsutkast

Felles overordnede rusmiddelpolitiske retningslinjer 2017 - 2020

Kommunene Leka, Vikna og Nærøy



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	34/17	12.05.2017

Innspill til Strategisk vegplan Trøndelag

Vedlegg:

- 1 Grunnlagsdokument samferdselstrategi i Trøndelag - Fylkesveger i Nord-Trøndelag høringsutkast 17032017

Ordførers forslag til vedtak

For Leka kommune er det viktig at fylkesvei Foldereid- Kjelleidet – Bogen til Skei prioriteres. I det ligger fergekaier både i Gutvik og på Skei.
For øvrig støtter vi felles innspill, RYPIN, Kystgruppen og Region Namdal.

1. Leka er en øykommune uten fastlandsforbindelse. Ferga er hovedveien. Fartøy og fergekaier har stor betydning for regularitet.
Leka kommune krever at det i sambandet Skei-Gutvik i alle anbudsrunder legges inn krav om hellukket fartøy med salong over dekk og universell utforming. Fartøyet må ikke være dårligere enn dagens fra 2001 med kapasitet på 38 pbe. Fergekaier må være tilpasset så fartøyet kan sikre god regularitet også under krevende værforhold.

Dagens reserveferje er gammel og har dårlig regularitet og må bygges ut. Reservefartøy må oppgraderes til akseptabel standard slik at dagens regularitet opprettholdes.
2. Hurtigbåten Foldafjord er eneste alternativ til bil. Den må sikres videre med minst like godt fartøy og rutetabell som i dag - ikke dårligere, heller se på muligheter for forbedring. Dvs. raskere og billigere.
3. Veistrekningen fra Foldereid til kryss på Årsandøy og fra Bogen til Skei må prioriteres i kommende plan.
4. 1 km gang- og sykkelvei i området Husby.

Hjemmel for vedtak

Delegasjonsreglementet kap II § 1.

Saksopplysninger

Leka er en øykommune uten fastlandsforbindelse. Ferga er hovedveien.

I 1964 ble fergeforbindelsen Skei- Gutvik etablert. Da ble det veiforbindelse for første gang til Leka kommune. Før det var det kun lokalbåt. Første fartøyet var M/F Leka som hadde kapasitet til 9 biler. I 1980 kom det en større ferge med kapasitet til 16 pbe(personbilenheter) og i 2001 kom dagens ferge.

Nåværende fartøy har kapasitet til 38 pbe og er en hellukket pendel ferge. Den har salong over dekk, heis og Shuttle driftL (Doble vribare propeller i begge ender).

Grunnet trang inn- utseiling med sving ved begge fergekaier er M/F Leka spesiallaget for sambandet Skei- Gutvik. Det ble også lagt vekt på en trygg og lukket ferge fordi det ofte er sterk vind og vanskelige værforhold på Lekafjorden.

Nå skal Lekaferja ut på anbud igjen fra i år og for 2 år. Deretter på nytt for en lenger periode. Lekaferja har vært en av 4 ferjer i «Helgelandspakken». Nå endres det til en ny pakke hvor Lekaferja kommer inn i en fergepakke for Trøndelag.

Hurtigbåt er eneste alternativ til bil. Den er viktig å utvikle til å bli enda bedre, gjerne ved å kutte ned reisetiden mellom Leka og Namsos. Bedre rabattordninger for tur – retur, familie vil gjøre tilbudet mere konkurransedyktig til bil. Hurtigbåt er i dag beskrevet som miljøversting. I fremtidige løsninger jfr det grønne skiftet er det naturlig å se på alternative energikilder til dagens diesel. En forlengelse av ruten fra Leka og nordover til Vennesund anbefales å utprøves. Der er det et stort passasjergrunnlag og det er dårlige forbindelser nordover til Brønnøysund.


Veistrekningen fra Foldereid til kryss på Årsandøy og fra Bogen til Skei er dårligste veistrekning fra E6 til Leka kommune. Disse vil vi be om at legges inn i og prioriteres med opprusting og utbedring.

Konklusjon / tilråding

I hht innstilling.

Leka, 04.05.2017

Per Helge Johansen
ordfører



Grunnlagsdokument for samferdselsstrategi i Trøndelag

HØRINGSUTGAVE



Fylkesveger i Nord-Trøndelag

Fylkestingets vegprioriteringer inn i Trøndelag

17 mars 2017

- et ansvar for **FYLKESTINGET**
i Nord-Trøndelag





Innhold

1	Om dokumentet	3
2	Samferdsel i Nord-Trøndelag.....	4
2.1	Fylkesvegnettet	4
2.2	Fylkeskommunens øvrige transportansvar	5
2.3	Andre aktører i transportsystemet.....	6
3	Mål.....	7
4	Strategi for fylkesvegene	7
5	Oppnådde resultater i fylkesvegplanen 2014-2017	9
5.1	Investeringer.....	9
6	Trafikkforvaltning	11
6.1	Trafikkbelastning	11
6.1	Fartsnivå	12
7	Trafikksikkerhet	13
7.1	Ulykkessituasjonen.....	13
8	Miljø.....	15
8.1	Nasjonale og lokale målsetninger	15
8.2	Klimaplan for Nord-Trøndelag.....	16
8.3	Bekjempelse av skadelige fremmede arter	16
8.4	Oppfølging av EUs vanndirektiv	16
8.5	Støy.....	16
8.6	Luftforurensing.....	17
8.7	Veg gjennom gårdstun	17
8.8	Flom og skred	17
9	Drift og vedlikehold	17
9.1	Kontraktstyper og strategi.....	18
9.2	Kostnader, bevilgninger og forfall	20
9.3	Bæreevne og telerestriksjoner	23
9.4	Drenering.....	23
9.5	Salting	23

9.6	Fjellskjæringer/tunnel	23
9.7	Fergedrift	23
9.8	Vedlikehold av bruer	26
9.9	Asfaltdekker - reasfaltering	27
9.10	Kontraktstrategi.....	28
10	Vegutstyr	28
10.1	Veglys.....	28
10.2	Oppmerking og skilting.....	28
10.3	Rekkverk	28
11	Trekkrør i forbindelse med utbedring og nybygging.....	29
12	Asfaltstrategi – forsterkning til 10 tonn bæreevne med asfalt.	30
12.1	Trafikksikkerhet i forsterkningsprosjekter	32
13	Bruer og fergekaier – investeringsbehov	32
13.1	Bruer i så dårlig forfatning at de må skiftes ut.....	32
14	Fornyingsprosjektet.....	33
14.1	Gjennomføring av resterende arbeider på igangsatte fornyingsprosjekt.....	34
14.2	Foreslåtte nye fornyingsprosjekt.....	35
15	Gang- og sykkeltrafikk	38
15.1	Satsing på sykkel på pendlerstrekninger	39
15.2	Medfinansiering og tilskudd for bygging av gang- og sykkelveger.....	39
16	Store prosjekt	40
16.1	Strekningvise investeringer.....	40
16.2	Tilpasning statlige prosjekt.....	46
16.3	Investeringsbehov i byområdene langs E6 i Nord - Trøndelag.....	46
17	Handlingsprogram	48
17.1	Strekningvise investeringer.....	48
17.2	Mindre investeringstiltak	51
17.3	Planlegging	55
18	Definisjoner	56
	Referanser	57



1 Om dokumentet

I Nord-Trøndelag har vi rullert fylkesvegplanen hvert fjerde år. Planene har vist strategier for investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegnettet og har inneholdt en handlingsplan for investeringer. Om ikke Trøndelagsfylkene skulle slått seg sammen fra 2018, ville det vært naturlig å legge fram en fylkesvegplan for tidsrommet 2018 – 2021 til behandling for fylkestinget sommeren 2017. Nå har vi i stedet brukt tidligere års metode for utarbeidelse av en fylkesvegplan til å lage et dokument som vil være grunnlag for en felles samferdselsstrategi for hele Trøndelag. Dokumentet gjelder fylkesvegnettet i kommunene Leksvik - Stjørdal-Meråker og nordover.

Et godt tilrettelagt vegnett skal bidra til å nå Trøndelags mål om utvikling og vekst i hele fylket. Dokumentet skal bidra til at vi får en bærekraftig areal- og samfunnsutvikling, å utvikle attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder og livskraftige distrikter.

Dokumentet synliggjør behov og prioriteringer for investeringer, drift og vedlikehold av vegnettet. Med et dokument som viser retning for vegene i Nord - Trøndelag, unngår vi et vakuum når det gjelder inngåelse av kontrakter og forberedelser for investeringer i overgangen fra to til ett Trøndelagsfylke.

Dokumentet er også en informasjonskilde for andre offentlige etater, interessegrupper og vegbrukere i sin alminnelighet om hva som ligger til grunn for politiske beslutninger og administrativ behandling av innspill og søknader som angår fylkesvegene.

Det viktigste grunnlaget for dokumentet er Strateginotat for Fylkesvegplan 2018-2021ⁱ som ble behandlet i fylkestinget i juni 2016 (fylkesting-sak nr. 16/38), skriftlige innspill fra kommunene og gjennom dialogmøter med kommunene våren 2016. Noen lag og organisasjoner har også gitt innspill til planen.

Prinsippene som ble lagt i de to siste planperiodene gjennom fylkesvegplan for 2010-2013ⁱⁱ (fylkestingsak nr. 11/55) og fylkesvegplan for 2014-2017ⁱⁱⁱ (fylkestingsak nr. 11/55) ligger som et bakteppe også for dette dokumentet.

Penger avsatt til vedlikehold har i mange år ikke vært stort nok til å hindre forfall på vegnettet. Ønskes en standardheving på eksisterende vegnett er dette kostnadskrevende. Inngåtte driftskontrakter gir økonomiske bindinger for flere år framover.

Det ligger store forventinger til investeringer i innspillene fra kommunene. Forslaget til handlingsprogram bakerst i dokumentet lister opp investeringsbehov og viser de høyest prioriterte tiltakene for vegnettet i nordre del av Trøndelag.

Dokumentet er utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen.

2 Samferdsel i Nord-Trøndelag

Samferdselstilbudet internt i Nord-Trøndelag og over fylkesgrenser består av infrastruktur som bredbånd, veger, flyplasser, jernbane, båt- og fergekaier. Her tilbys et rutetilbud for tog, båt, buss og fly, samt skystilbud gjennom taxi, skoleskyss, tilbringertransport og transport for funksjonshemmede. En god infrastruktur er viktig for transport av informasjon, gods og folk og nødvendig for regional utvikling.

Dette dokumentet omhandler bare ett av elementene innen samferdsel; selve fylkesvegnettet. De øvrige delene av transportsystemet vil bare kort bli omtalt i dette kapittelet.

2.1 Fylkesvegnettet

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

I forbindelse med forvaltningsreformen og overtakelsen av riksveger i 2010, ble fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag delt i 4 funksjonsklasser A-, B- C- og D-veger se vedtak i fylkestingsak sak nr. 11/55

I samme fylkestingsak ble også Rammeplan for avkjørslar fastsatt. (se vedlegg 1) Funksjonsinndelinga regulerer prinsippene rundt standard for drift og vedlikehold, hvilke regler som skal gjelde for avkjørselstillatelser og avstand til byggegrense, reklameskilting og annen skilting. Slike overordnede prinsipp har bidratt til mer likebehandling og reduserte antall enkeltsaker i saksbehandlingen. Følgende kriterier ble vurdert i arbeidet med funksjonsinndelingen:

- Administrative grenser (kommune-, fylkes- og riksgrense)
- Administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter og skoler
- Trafikkmengde – andel lange kjøretøy
- Næringstrafikk – logistikk-knutepunkt
- Persontransport (arbeidspendling)
- Fritidstrafikk
- Beredskap (alternative kjøreruter)

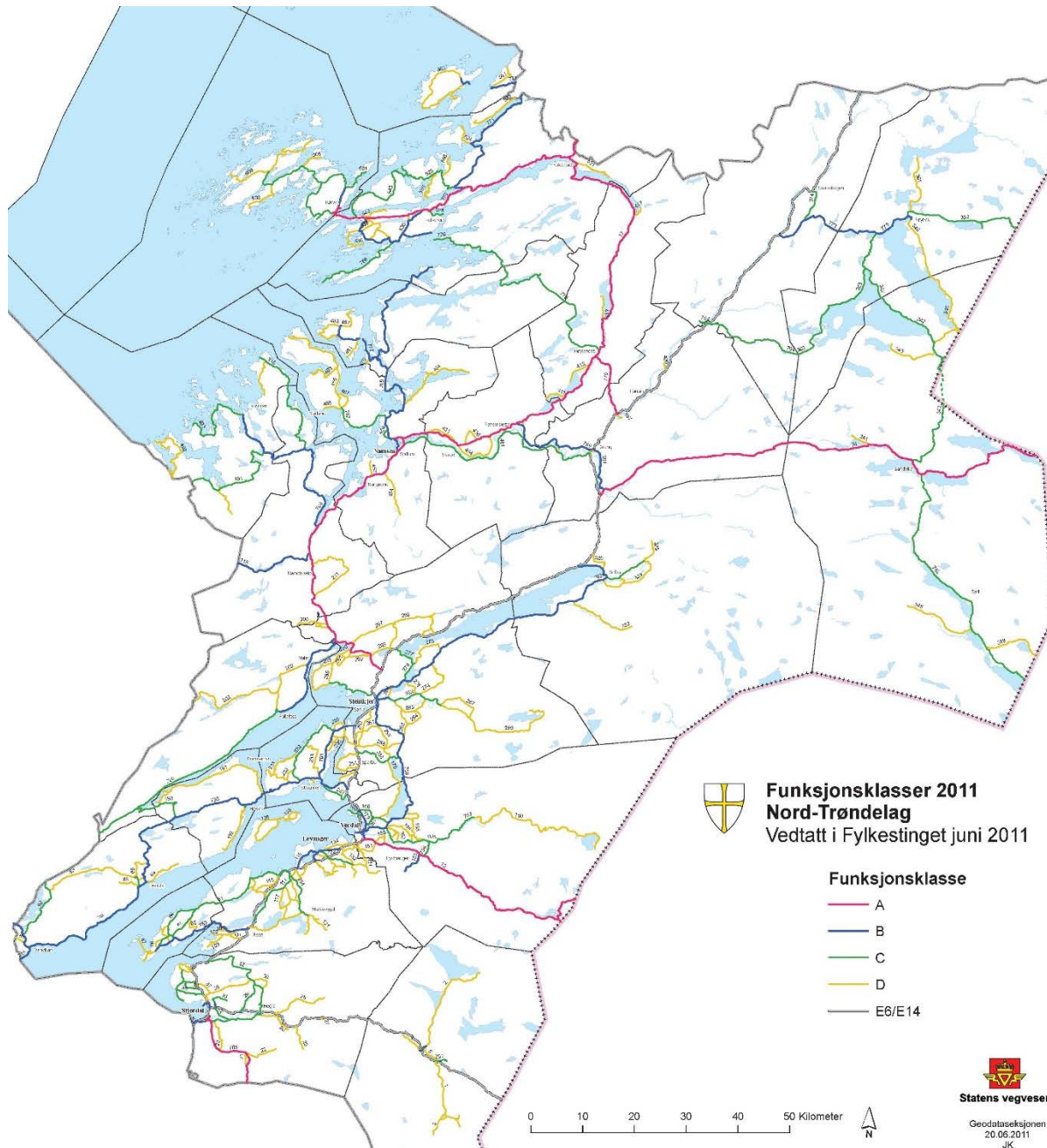
	Vegkategori	Andel
A	Regionale hovedveger med tilnærmet riksvegfunksjon	5- 15 %
B	Veger mellom kommunesenter og veger som har regional funksjon (næringstrafikk og/eller felles bo- og arbeidsmarked)	15-25 %
C	Forbindelse til større tettsted eller kommunesenter, alternative veger for veger med regional funksjon	20- 30 %
D	Lokalveg som forbinder bygder/grender og har lokal hovedfunksjon	30- 50 %

Tabell 1 Klasseinndeling og fordeling av fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag

Gjeldende funksjonsinndeling ser ut til å ha truffet relativt bra, og opprinnelig inndeling er ikke endret i de to påfølgende rulleringene fylkesvegplanen. Det er kommet noen få innspill om ønskede endringer. Systemet for inndeling av fylkesvegnettet i et samlet Trøndelag må vurderes under ett, og ingen endringer foreslås i dette dokumentet.



Trøndelag fylkeskommune (TFK) vil få ansvar for 6000 km fylkesveg. Litt over halvparten av dette er veger i Nord-Trøndelag. Av den totale mengden i Trøndelag omhandler dette dokumentet 3004,3 km fylkesveg, med 677 bruer, 4 tunneler, 161 km gang- og sykkelveger, 50 km fortau, 10000 gatelyspunkt og 13 fergekaier. Nord- Trøndelag fylkeskommune drifter 6 fergesamband.

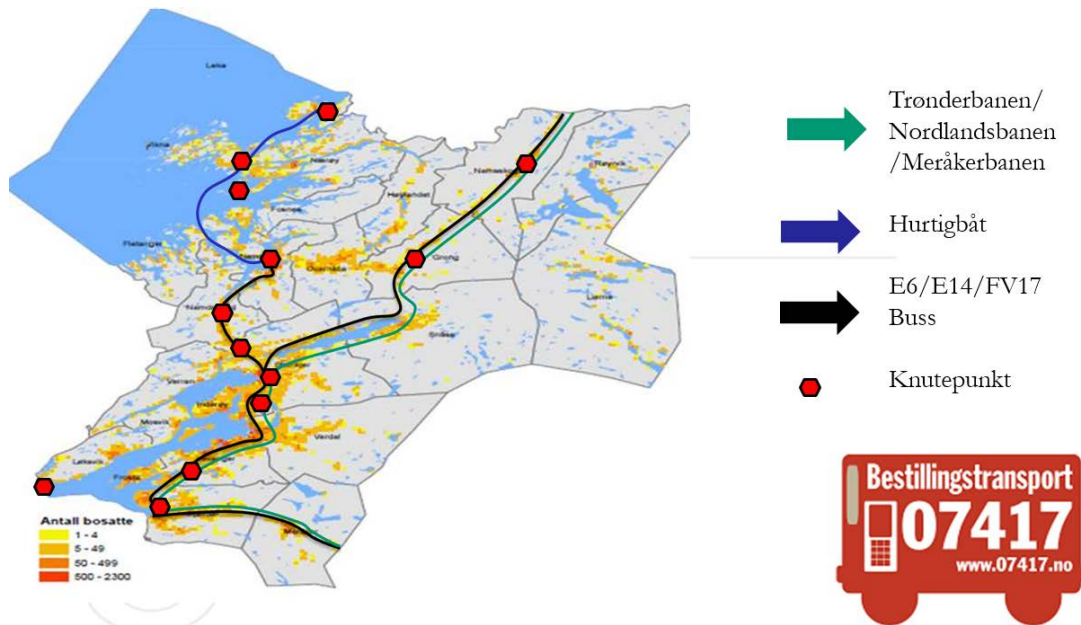


Figur 1 Fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag

2.2 Fylkeskommunens øvrige transportansvar

Fylkeskommunen har et lovpålagt ansvar for all skolekjøring. I Nord-Trøndelag har det lokale busstilbudet i kommunene i stor grad vært samkjørt med skoleskys. I tillegg tilbys servisettransport til nærmeste tettsted og tilbringertransport og bestillingstransport mot et Y-formede stamrutenett. Stamrutenettets vestre Y-arm går med hurtigbåt og buss mellom Leka-Namsos –Steinkjer. Den østre Y-arma går med buss og tog mellom Namsskogan- Grong - Steinkjer. Mellom Steinkjer og Stjørdal

(Trondheim) utgjør toget stamruta. Parallelt med det offentlige buss- og togtilbudet kjøres buss mellom Namsos og Stjørdal i privat regi.



Figur 2 stamrutenettet for kollektivtransport gjennom Nord- Trøndelag

I tillegg legges det til rette for transport for funksjonshemmede (TT transporten) i hele fylket. Fylkeskommunen har løyve/konsesjonsmyndighet for taxikjøring og for all transportvirksomhet i næring som drives fra fylket. Hurtigbåtforbindelsen Namsos-Rørvik-Leka er Nord-Trøndelag fylkeskommune sitt ansvar, og sammen med Sør-Trøndelag fylkeskommune har fylkeskommunen ansvar for hurtigbåtsambandet mellom Vanvikan og Trondheim. I Sør-Trøndelag har mye av disse samferdselsoppgavene vært levert av det heleide fylkeskommunale foretaket AtB, mens de har vært utført i egenregi i Nord- Trøndelag.

Kollektivsystemet vil gradvis samordnes i hele Trøndelag fra 2018. Fellesnemda for Trøndelag vil i møte 27 april 2017 gjøre vedtak om hvordan dette skal bli.

2.3 Andre aktører i transportsystemet

Fylkeskommunen har ikke direkte ansvar for de øvrige delene av transportsystemet i fylket, men er aktivt med i debatten om transportsystemet som helhet. Vi har mulighet til påvirkning i gjennom innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan og utlysninger av persontransport på tog og fly.

Staten har ansvar for 352 km riksveg i Nord-Trøndelag med 207 bruer og 6 tunneler. E6 er 285 km mellom fylkesgrensene i nord og sør, og E14 fra Stjørdal til riksgrensen ved Storlien er 67 km. Det er ingen fergesamband på riksvegene i Nord-Trøndelag. Det er gang- og sykkelveganlegg langs 43 km av riksvegene.

Det er også et betydelig kommunalt og privat vegnett i fylket.

På Lovdata.no ligger veginformasjon for alle de offentlige vegene i landet fylkesvis. Her finnes opplysninger om høyde-, tyngde- og lengdebegrensninger på ulike vegstrekninger.



Flere godsoperatører og staten ved Jernbanedirektoratet og Bane NOR har ansvar for skinnegang og togtilbud også i Trøndelag.

Det er en rekke gods- og fiskerihavner i langs kysten og i flere av fjordene. Kommunale eller interkommunale havnevesen har ansvaret for disse.

Avinor AS eier og har ansvar for Værnes, Namsos og Rørvik lufthavner. Av disse drives Trondheim lufthavn Værnes kommersielt, mens Rørvik lufthavn (Ryum) og Namsos lufthavn er avhengig av statlige tilskudd.

En rekke andre aktører som private, næringsliv, organisasjoner og offentlige er interessenter til transportsystemet. Disse er brukere, leverandører, premissgivere og arbeidstakere som høres og gir innspill når transportsystemet står på dagsorden.

3 Mål

Nord-Trøndelag fylkeskommune sitt overordnede mål i transportpolitikken er

- å tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Målene konkretiseres gjennom kravspesifikasjonene som settes i drifts- og vedlikeholdskontrakter og gjennom de prioriteringene som gjøres av investeringstiltak i handlingsprogrammet.

4 Strategi for fylkesvegene

Sommeren 2016 vedtok fylkestinget et strateginotat¹ som la grunnlaget for de strategiene som arbeidet med dette dokumentet skulle bygge på.

Med unntak av Fv. 17/ fv.720-prosjektet og tiltak på to bruer, vil de aller fleste av tiltakene som ble vedtatt utført i inneværende planperiode være ferdigstilt ved utgangen av 2017. Det er derfor meget viktig å synliggjøre og gjøre prioriteringer for investeringstiltak på vegnettet i den nordligste delen av Trøndelag framover.

Mange av kontraktene for fylkesvegene og nødvendige planprosesser pågår over flere år. Uten planer for 2018 og de nærmeste årene etter sammenslåinga av Trøndelagsfylkene ville det på vegsida oppstå et vakuum når det gjelder inngåelse av kontrakter for drift, vedlikehold og investeringer. Vi trenger dette dokumentet for å sikre effektiv bruk av personressurser og penger i norddelen av Trøndelag og i Statens vegvesen.

Vi må legge opp til strategier som gjør at midlene avsatt til vegformål benyttes mest mulig optimalt, og det er viktig å finne en balanse mellom å ivareta investert vegkapital og å bygge ny infrastruktur. Trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet må også ivaretas på en best mulig måte.

Aktivitetsnivået må tilpasses de økonomiske rammene. Det er en målsetning stadig å finne mer økonomisk smarte måter å gjøre ting på. Men potensialet for innsparinger er nok ikke så stort at det kan hindre redusert aktivitetsnivå om de økonomiske rammene reduseres.

Et forslag til fordeling av investeringsmidler i ulike programområder ble presentert for fylkestinget i strateginotatet juni 2016 (fylkesting-sak nr. 16/38) Forslaget til fordeling er endret etter deres innspill, spesielt i forhold til økt satsing på gang- og sykkelveger se Figur 3 Forslag til prosentvis fordeling av investeringsmidlene framover, som følge av strategivedtak i fylkestinget juni 2016. Større investeringstiltak som Bompengeprojektet Fv.17/ fv. 720 er ikke med i denne oversikten.

Prosentvis fordeling av øvrige investeringstiltak (unntatt store investeringstiltak som delfinansieres med bompenger)		Foreslått fordeling etter politisk behandling av strateginotat i 2016
1)	Strekningvis investeringer (a + b)	45
	a) Strekningvis prosjekt	15
	b) Fornyingsprosjekt	30
2)	Mindre investeringstiltak (a+b+c+d)	50
	a) Mindre utbedringer (i + ii + iii+iv+v)	25
	i) Forsterkning 10 tonn asfalt	2
	ii) Punktvis forsterkning	
	iii) Punktvis utbedring	5
	iv) Bruer	16
	v) Tilpasning Statlige prosjekt	2
	b) Tilrettelegging for Gange- og sykkel (i + ii)	17
	i) Prioriterte gang og sykkelveger	12
	ii) pendlertrafikk/ medfinansierte tiltak	5
	c) Trafikksikkerhetstiltak (i + ii)	6
	i) Trafikksikkerhetstiltak fylkesveg	5
	ii) Trafikksikkerhetstiltak kommuneveg	1
	d) Miljø og servicetiltak	1
	e) Kollektivtransport og universell utforming	1
3)	Planlegging	5
	Sum investeringer (1 + 2 + 3) i prosent	100

Figur 3 Forslag til prosentvis fordeling av investeringsmidlene framover, som følge av strategivedtak i fylkestinget juni 2016. Større investeringstiltak som Bompengeprojektet Fv.17/ fv. 720 er ikke med i denne oversikten.

Det er klare regler for hvilke tiltak som skal dekkes over drift- og vedlikeholdsbudsjettene innenfor de årlig statlige tildelingene, og hvilke tiltak som kan finansieres med låneopptak. Investeringstiltak kan finansieres med lån og kan defineres som tiltak som løfter vegens standard i forhold til opprinnelig standard.

I kapittel 017 om handlingsprogrammet, foreslås prioriteringer innenfor hvert av programområdene.

I tidligere fylkesvegplaner har foreslått aktivitet vært tilpasset fylkets økonomiplan. For å sikre handlekraft har det også vært satt opp ei marginalliste (ei plussliste) innenfor hvert programområde. Med marginallistene ga planen politisk forankring til å gjennomføre tiltak utover handlingsprogrammet om et tiltak av en eller annen grunn måtte utsettes eller kuttes ut, eller om prioriterte tiltak kostet mindre enn antatt.

I dette dokumentet tas det ikke utgangspunkt i noen økonomiplan. Handlingsplanen vil inneholde flere tiltak enn hva det ser ut til å være rom for i de foreliggende økonomiske prognosene. Før en



samferdselsplan for Trøndelag foreligger, vil de årlige budsjettene vise hvilke tiltak som vil bli gjennomført det påfølgende året. Handlingsprogrammet gir en indikasjon om hvilke planleggingstiltak som må gjennomføres, avhengig av omfanget av tiltaket.

I sak 16/37, ga fylkestinget sine innspill til Nasjonal transportplan^{iv}, der hovedbudskapet var behovet for økte bevilgninger til fylkeskommunene for å håndtere etterslep og økte drift og vedlikeholdskostnader på fylkesvegene. Fylkestinget støttet statens foreslåtte økte prioritering av drift og vedlikehold og tiltak for å utbedre forfall på riksveger. Men dette behovet er minst like stort på fylkesvegnettet.

På driftssida har behovet for midler økt med ny skjerpet driftsstandard og overtakelse av gang- og sykkelveger, gatelys og ferister i inneværende fylkesvegplanperiode.

5 Oppnådde resultater i fylkesvegplanen 2014-2017

Nedenfor er det redegjort for enkelte hovedtrekk og oppnådde resultater i inneværende planperiode. For å kunne betrakte hele perioden er prognoser for 2016 og 2017 gjengitt.

5.1 Investeringer

Følgende resultater er oppnådd i inneværende vegplanperiode (2014-2017) på investeringsiden:

											2017 kr	
Fylkesveginvestering 2014-17		FVP 2014-17	FVP 2014-17	FVP 2014-17	FVP 2014-17	2014	2015	2016	2017	2014-2017	AVVIK	Oppfylld
		Fylke	Fylke	Kommune	Kommune	Forbruk	Forbruk	Forbruk	Til disp.	Antatt forbruk	FVP -	i %
Bev.kode		2013-kr	2017-kr	2013-kr	2017-kr	2017-kr	2017-kr	2017-kr	2017-kr	2017-kr	Antatt forbruk	
Sum Q310	Strekningsvis investering med bompenger	340 000	377 864			58 784	73 824	29 985	210 025	372 618	5 246	99 %
Sum Q310	Strekningsvis investering	230 000	255 614	0	0	80 473	130 359	53 381	180 253	385 967	-130 353	151 %
Sum Q320	Mindre utbedringer	0	0	0	0	6	14	-3	-16	1	-1	
Sum Q324	Forsterkning 10 t asfalt	170 000	188 932	0	0	120 481	43 261	25 539	26 432	215 713	-26 781	114 %
Sum Q325	Bruer	90 000	100 023	0	0	8 353	30 694	22 485	26 666	88 198	11 825	88 %
Sum Q326	Punktvis forsterkning	10 000	11 114	0	0	2 612	4 975	146	2 517	10 251	863	92 %
Sum Q327	Flaskehals/andre tiltak	4 000	4 445	0	0	1 679	0	2 028	2 500	6 206	-1 761	140 %
Sum Q330	G/S-veger	56 975	63 320	13 060	14 514	53 310	43 334	10 118	33 137	139 899	-62 065	180 %
Sum Q340	Trafikksikkerhetstiltak	24 000	26 673	0	0	12 341	13 329	4 557	9 869	40 095	-13 422	150 %
Sum Q350	Miljø- og servicetiltak	4 000	4 445	0	0	1 010	2 425	700	5 630	9 765	-5 320	220 %
Sum Q360	Kollektivtiltak	6 000	6 668	0	0	4 026	1 333	510	1 722	7 591	-923	114 %
Sum Q370	Planlegging	40 000	44 455	0	0	9 284	4 118	2 079	4 600	20 081	24 373	45 %
Sum		974 975	1 083 553	13 060	14 514	352 360	347 666	151 524	503 335	1 296 386	-198 318	118 %

Tabell 2: Oversikt over investeringer i 2014 og 2015 samt prognose for 2016 og 2017 (beløp i 1000 kr)

Nedenfor er avvikene på noen av programområdene forklart:

- Strekningvis investeringer. Hovedårsaken til høyere forbruk enn planlagt i Fylkesvegplanen for 2014-2017 er økte kostnader på Steinfjelltunnelen, ras på fv. 17 Bangsund og at utbedring av humpene på fv.17 Asp – Dyrstad ikke var med i planen. Utbedring av fv. 543 Klungvik – Ottersøy ble overført fra fylkesvegplanen for 2010-2013.

Som tabellen viser, er måloppnåelsen på 118 %, og det er betydelige avvik mellom investeringsområdene.

- Forsterkning 10 tonn asfalt. Merforbruk skyldes prosjekt som ikke ble sluttført i forrige planperiode og som dermed belastet denne planperioden.
- Bruer. Mindreforbruk skyldes innsparinger på Røyrvikelv og Byafosdammen bruer, mens kostnadene på Arnøybrua har økt. Midjobrua og Ranembrua er utsatt i påvente av valg av tiltak (som betyr mer omfattende tiltak enn det som var antatt i fylkesvegplan for 2014-2017).
- G/S-veger. Flere gang- og sykkelveger ble overført fra forrige planperiode og fullført i denne. G/S-vegen fv. 762 Fagerheim – Vibe ferdigstilles i løpet av 2017.
- Planlegging. En god del av avviket her er endrede regnskapsrutiner. I løpet av planperioden er kostnadene til byggeplanlegging som tidligere ble ført som planleggingsmidler, nå blitt tatt inn i kostnadene til utbyggingsprosjektene.

Kostnaden med trekkør for bredbåndfiber inngår ikke i kostnadene som er beregnet for å få økt bæreevnen til 10 tonn med asfalt.



Tabellen under viser måloppnåelse ved å sammenligne status fra utgangen av forrige vegplanperiode (2010-2013) med forventet status ved utgangen av 2017:

Målekriterium	Status per 31/12 2013	Forventet status pr 31/12 2017
Lengde fylkesveg i km	3004,3	3005
10 tonn tillatt aksellast i km	2489,3	2499
Fast dekke i km	2379	2455
Lengde grusdekke i km	625	549
Lengde fv. med ÅDT minst 300 og grusdekke i km	10	2
Antall underganger med fri høyde <4m ¹	7	7
Gjennomsnittlig antall trafikkulykker med personskaade pr. år i perioden 2008 – 2015 /	137	Forventet status /måltall finnes ikke for 2017 enda
Antall ulykkespunkt (mer enn 4 trafikkulykker på 100 m veg på 5 år)	0	1
Antall personer utsatt for luftforurensning over nasjonale mål	0	0
Antall plaget av vegtrafikkstøy fra fylkesveg	1229	Beregnes i løpet av 2017
Antall som har over 42 dBA innedørs støynivå p.g.a fylkesvegtrafikk	0	Beregnes i løpet av 2018
Lengde gang/sykkelveg langs fylkesveg i km	161	177
Antall gårdstun med fylkesveg gjennom gårdstunet ²	56	54

Tabell 3 som viser måloppnåelse i form av endring i status i løpet av planperioden 2014-2017

6 Trafikkforvaltning

Flere sider av samfunnet påvirkes av biltrafikken direkte og indirekte. Direkte negative konsekvenser av trafikken er ulykker, miljøbelastninger og at trafikken legger beslag på mye areal. Om det ble lagt til rette for at folk heller ville velge andre transportformer enn bil, ville dette bidratt positivt på miljøet generelt og enkeltpersoners helse og trivsel. I dette kapittelet blir noen av de områdene der vegtrafikk har en betydning omtalt, og også hvordan fylkeskommunen som vegeier samarbeider om og påvirker ikke-vegfaglige samfunnsoppgaver.

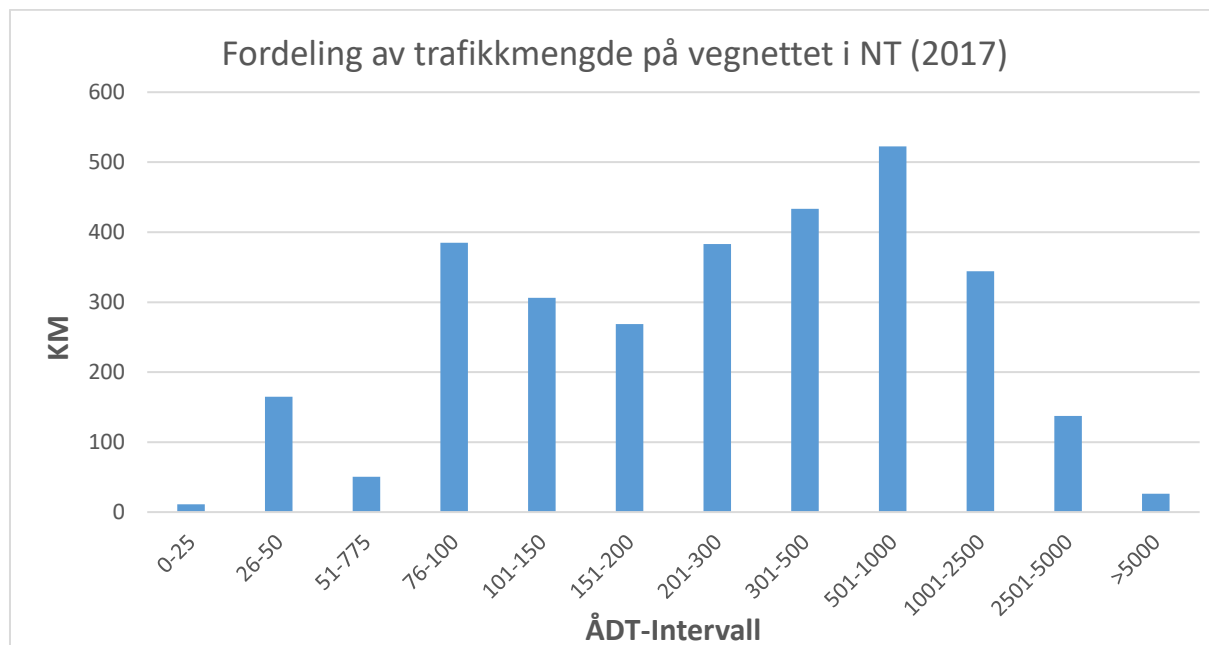
6.1 Trafikkbelastning

Statens vegvesen har i mange år hatt omfattende trafikktegninger på vegnettet. Vi har 23 såkalte nivå 1 punkt der trafikken telles kontinuerlig hele året, derav 13 på fylkesveg. I tillegg telles trafikken 1-2

¹ Det må bygges nye konstruksjoner for å oppnå krav til fri høyde i de sju gjenstående undergangene.

² Grunnlag for tallet er skiltregisteret – skiltet gårdstun

uker i gangen i 4 ganger hvert 4 år i 22 punkter på fylkesvegnettet. Trafikktellinger er grunnlaget for beregning av årsmiddelt trafikk (ÅDT), en viktig parameter for prioriteringer av tiltak og drift og vedlikehold. Det er totalt 5 sykkeltellepunkt i Nord-Trøndelag, og i løpet av 2017 vil det bli etablert tre nye. Trafikkutviklingen i 2016 var en økning på 3,4 % på fylkesveg og 3,3 % på riksveg.



Figur 4 Trafikkbelastningen på fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag

6.1 Fartsnivå

Lavere fart er det billigste og mest virkningsfulle trafikksikkerhetstiltaket. Beregningsmodeller viser at antall trafikkulykker med personskade vil reduseres med 10 prosent dersom høyeste tillatte fart på fylkesvegene reduseres fra 80 til 70 km/t. Selv med vårt relativt lave ulykkestall vil det innebære at samfunnet årlig vil spare 10 - 15 millioner kroner i ulykkeskostnader i Nord-Trøndelag.

Nye fartsgrensekriterier kom i 2011. Disse førte blant annet til at flere strekninger fikk nedsatt fartsgrensen til 70 km/t. Strekninger innenfor en radius på 2 km fra skoler fikk fartsgrense 60 km/t der det ikke var eget gang-/sykkeltilbud til skolebarn.

Fartsgrensene på fylkesvegnettet framgår av Tabell 4 nedenunder

Fartsgrense	< 50 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80 km/t
Andel av fylkesvegnettet	2 %	5 %	15 %	2 %	76 %

Tabell 4 Andel av fylkesvegnettet med ulike fartsgrenser pr januar 2017



7 Trafikksikkerhet

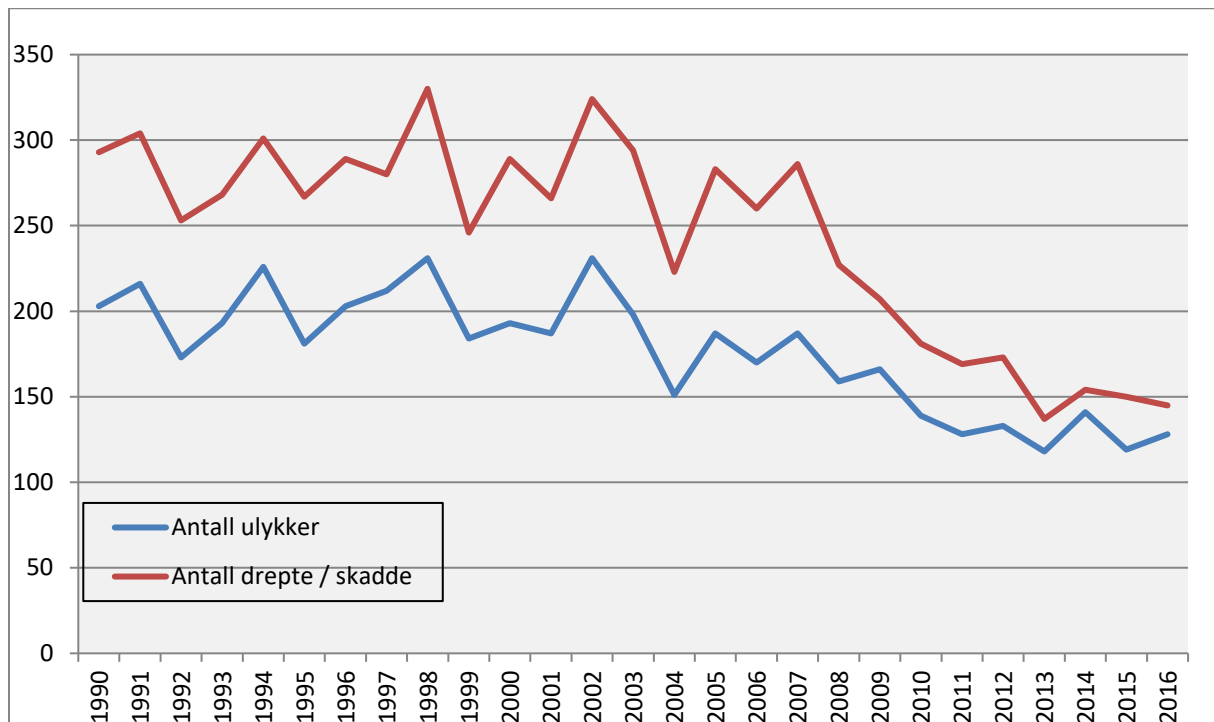
I 1970 omkom 560 personer i vegtrafikkulykker. I 2015 var dette tallet 117 – en reduksjon i årlig antall drepte på om lag 80 prosent og det laveste tallet siden 1947 da kjøretøyparken bare utgjorde om lag 3,4 prosent av dagens. Til tross for at trafikkarbeidet er nesten firedoblet i denne perioden, er også risikoen for å bli drept per kjørt kilometer redusert med 95 prosent. Med samme risiko som i 1970 ville om lag 2 200 personer blitt drept i vegtrafikken i 2015. I alle transportetatene brukes det store ressurser for å styrke sikkerheten. Siden de fleste alvorlige ulykkene skjer innenfor vegsektoren, foreslås en økning av innsatsen innenfor spesielle trafikksikkerhetsinvesteringer vesentlig. I samspill mellom flere aktører vil økt kontrollvirksomhet, bedre opplæring, en sikrere bilpark og fysiske veg-/trafikksikkerhetstiltak, bidra til at antall drepte eller hardt skadde reduseres ytterligere, uavhengig av trafikkvekst.

Behov for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvegene er også knyttet til samfunnets krav til et effektivt, trafikksikkert og miljøvennlig transportsystem.

Fylkeskommunen følger opp vegtrafikklovens § 40 a ved at fylkets trafikksikkerhetsutvalg har ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg vedtar en egen handlingsplan for trafikksikkerhet som følger fylkesvegplanperioden. Mål og visjoner i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet følges opp i fylkets trafikksikkerhetsarbeid. I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017 er målet for antall drepte og hardt skadde på landsbasis satt til maksimalt 500 i 2024. For Nord-Trøndelag er målet maksimalt 17 personer drept eller hardt skadd i 2024.

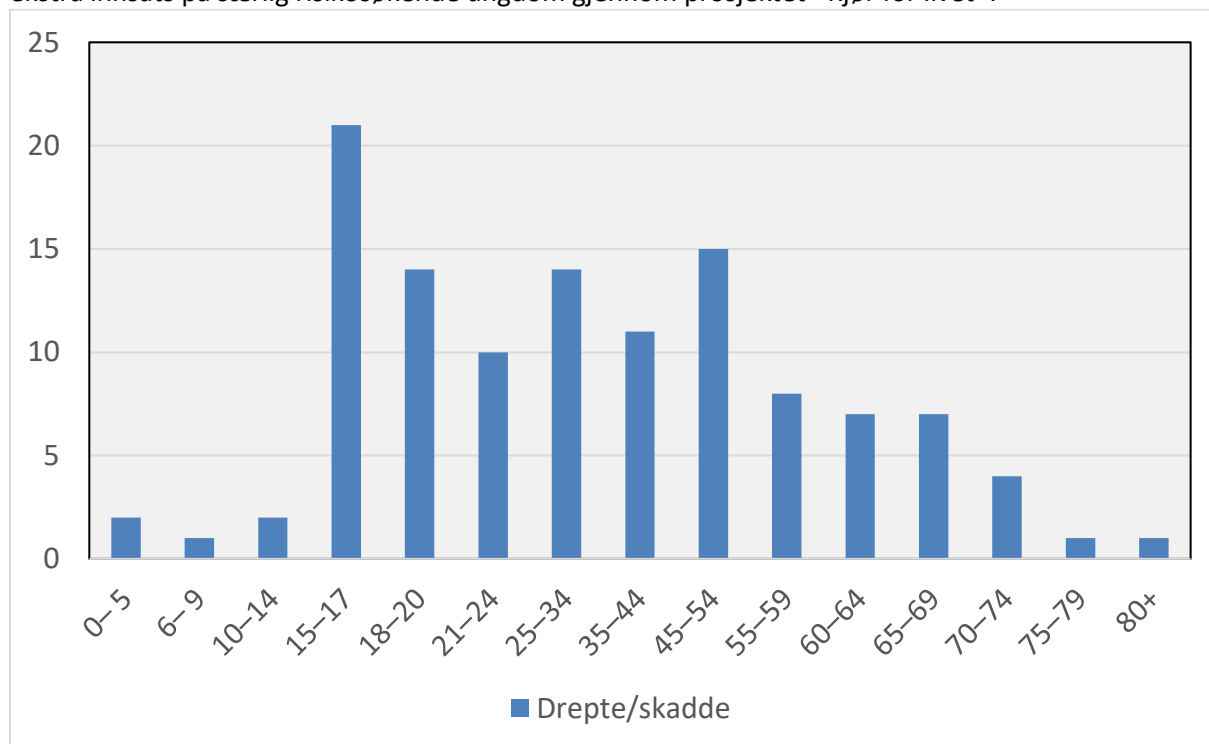
7.1 Ulykkesituasjonen

Figuren nedenunder viser at ulykkesutviklingen i Nord-Trøndelag har en klar positiv tendens.



Figur 5 Ulykkesutviklingen i Nord-Trøndelag 1990-2016 (alle politirapporterte ulykker på veg åpen for allmenn ferdsel)

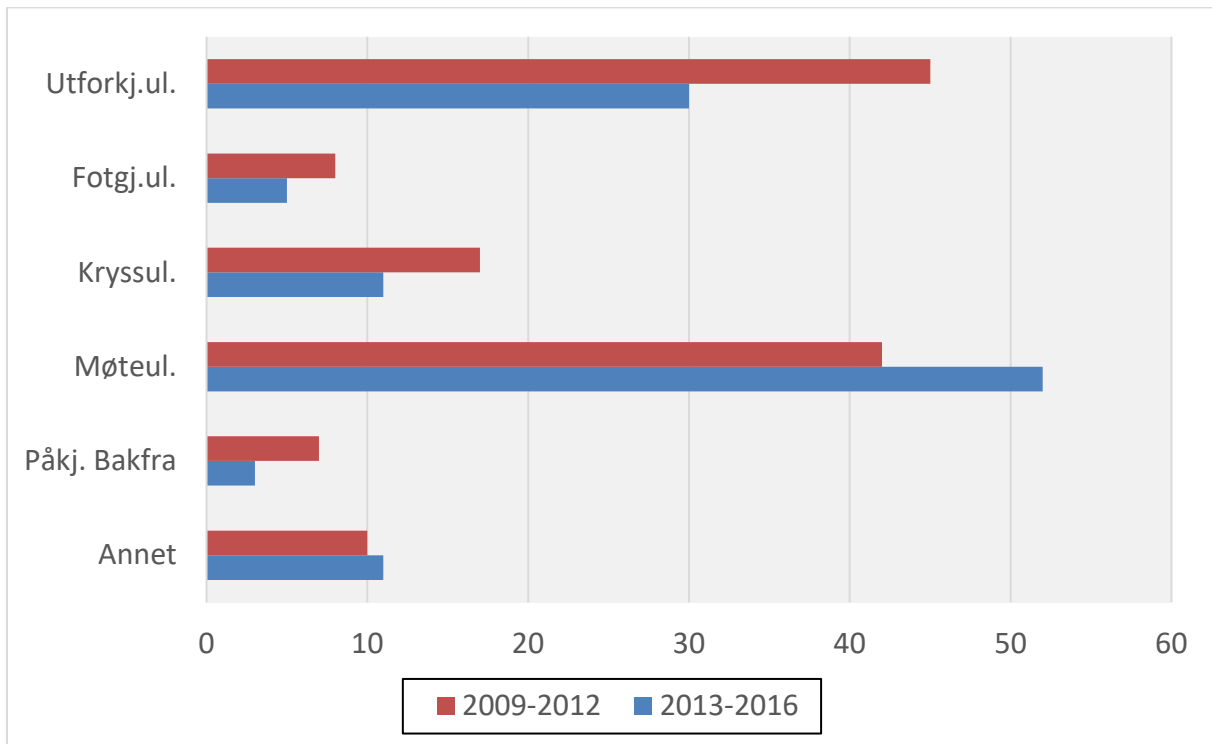
Fortsatt er flest ungdommer som forulykkes, men statistikk viser også at menn i aldersgruppen 45-54 år i økende grad involveres i ulykker. Slik statistikk viser hvor en kan oppnå størst effekt med forebyggende tiltak. Fokus på ungdommer og trafikal opplæring i grunnskolen den viktigste forebyggende innsatsen. Fylkets trafiksikkerhetsutvalg har i samarbeid med Trygg Trafikk satt inn en ekstra innsats på særlig risikosøkende ungdom gjennom prosjektet «Kjør for livet».



Figur 6 Ulykker med personskader i Nord-Trøndelag 2016 fordelt på alder (alle politirapporterte ulykker på veg åpen for almen ferdsel)

Figur 7, under, viser at møteulykker og utforkjøringsulykker dominerer.

Ulykkesbildet i Nord-Trøndelag kjennetegnes av at en uforholdsmessig stor del av ulykkene skjer utenfor tettbygd strøk der fartsgrensen er over 60 km/t. Dette er typisk landevegsulykker/utforkjøringsulykker, de er spredt geografisk og det er vanskelig å forutse hvor neste ulykke kommer. Ofte skyldes de stor fart, rus eller distraksjoner. Nord-Trøndelag toppe lista i antall utforkjøringsulykker pr kjørte kilometer i landet. Dette er ulykker det er vanskelig å bygge seg bort i fra, men det kan settes inn tiltak som reduserer konsekvensene av førerfeil, som blant annet rekkverk eller utslakking av sideterreng.



Figur 7 Drepte og hardt skadde fordelt på uhellstype (alle politirapporterte ulykker på veg åpen for almen ferdsel)

Figuren ovenfor rapporterer ikke på sykkelulykker eller motorsykkelulykker. Sykkelulykker er sterkt underrapportert, og alvorlighetsgraden i sykkelulykkene har blitt større med stadig flere el-sykler. Ved Chalmers Tekniska högskola i Gøteborg gjennomføres det et stort forskningsprosjekt på sykkelulykker. Det er viktig å følge opp denne framover for å få råd om hvordan infrastrukturen kan tilpasses denne økende transportformen.

Fylkeskommunen samarbeider med motorsykkelmiljøet og har flere møter i året i MC-Forum med Norsk Motorcykel union og Statens vegvesen. Trafikksikkerhetstiltak som er tilpasset motorsyklister vil også være nyttig for andre trafikanter, spesielt syklistene. I møtene i MC-Forum er spesielt underskinner på autovern, tidlig utbedring eller skilting av fare ved grus eller olje i vegbanen og synlighet tema.

Folk bor og ferdes i kommuner, der skjer også trafikkulykkene. Kommunenes innsats for å bevisstgjøre og begeistre, men først og fremst bidra til å forebygge ulykker og redde liv er den viktigste innsatsen. Gjennom prosjektet «trafikksikker kommune» bidrar Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunen til å koordinere og motivere kommunene til slik målrettet trafikksikkerhetsinnsats.

8 Miljø

8.1 Nasjonale og lokale målsetninger

I gjeldende Nasjonal transportplan er et hovedmål for miljø at «Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet». Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker og miljø. Nødvendige tiltak i forhold til dette er avhengig av et bredt samarbeid mellom statlige, regionale og lokale myndigheter. De nasjonale målene er basert på tålegrenseprinsippet som igjen er

basert på naturens tåleevne. Klimaendringer og tap av biologisk mangfold er de største miljøutfordringene innen transportsektoren.

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

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

8.2 Klimaplan for Nord-Trøndelag

I Fylkeskommunens klimaplan for Nord-Trøndelag er det satt opp flere strategier innenfor samferdselsområdet som skal bidra til å redusere klimautslipp. For fylkesvegplanen er følgende strategier relevante:

- Sammenhengende utbygging av vegruter
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett omkring tettstedene
- Aktiv bruk av samordnet areal- og transportplanlegging i tettstedene
- Krav om miljøvennlige kjøretøy i drift- og vedlikeholdskontraktene.
- Krav om miljømessig (og trafiksikkerhetsmessig) optimal vegsalting i drift- og vedlikeholdskontraktene.

8.3 Bekjempelse av skadelige fremmede arter

For å stanse tap av biologisk mangfold, er det blant annet nødvendig å bekjempe fremmede skadelige arter langs vegene i fylket. Fordi mange av de fremmede artene sprer seg så raskt, vil etter hvert mange av disse artene dominere store deler av vegkantene og føre til redusert arts mangfold, om tiltak ikke iverksettes. Fylkesmannen i Nord-Trøndelag og vegvesenet har etablert et samarbeidsprosjekt om kartlegging og bekjempelse av fremmede skadelige arter langs riksvegene i fylket, og kartlegging langs fylkesveger er også innlemmet i dette arbeidet.

8.4 Oppfølging av EUs vanndirektiv

Langs riks- og fylkesvegene i fylket er det kartlagt potensielle problem knyttet til biologi, hovedsakelig vandringshinder for fisk, der vegnettet krysser elver/bekker. Dette er en del av oppfølgingen av EUs vanndirektiv. For fylkesvegnettet er kjente problemobjekter ferdig utbedret.

8.5 Støy

Forurensningsforskriften pålegger vegeier å kartlegge støysituasjonen langs vegnettet hvert 5. år. Resultatet fra kartleggingen i 2012 ble presentert i forrige fylkesvegplan, mens resultatet for 2017 ennå ikke er klart. Dette er likt for alle fylker i Statens vegvesen Region Midt. Med bakgrunn i kartleggingen gjennomføres en tiltaksutredning i 2018 (frist juni) som blant annet vil konkludere med hvor mange boliger og institusjoner som vegeieren har tiltakspå. Støyverdien som utløser tiltakspå er innendørsnivå ekvivalent døgnnivå over 42 dBA (Desibel). Disse boligene og institusjonene må vegeier utføre tiltak på innen rimelig tid.

Kartleggingen så langt i 2017 tyder på at innendørs støynivå bør detaljberegnes i 7 boliger og institusjoner der støynivået er grovt beregnet til over 41 dBA. I tillegg kan flere boliger langs Fv. 125,



(Kirkegata i Levanger) ha innendørsnivå over 42 dBA som er grensa for tiltaksplikt. Her bør situasjonen for 40-50 boliger vurderes nærmere.

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

8.6 Luftforurensing

Tidligere ble lokal luftforurensning kartlagt gjennom beregninger langs de fylkesvegene der støy ble kartlagt. De siste årene har målinger erstattet beregninger. Målinger gjennomføres først og fremst i bystrøk med høy trafikk. I Nord-Trøndelag er det gjennomført målinger Kirkegata i Levanger som indikerer høye verdier. Dette vi bli fulgt opp bla med endret drift av vegen.

8.7 Veg gjennom gårdstun

Veg gjennom gårdstun gir et miljø-, trafikksikkerhets- og framkommelighetsproblem.

Fylkeskommunen har hatt et program for å legge veger utom gårdstun årlig i planperioden. Nå gjenstår det 54 skiltede gårdstun langs fylkesvegnettet. Det er nærliggende å tro at det vil gå lang tid før vi har bygd oss bort fra dette problemet. Foruten ombygging, er det etablert fartsdempende tiltak som humper og innsnevring gjennom mange gårdstun. Disse er også skiltet med tillatt kjørehastighet 30 km/t. Nå har vi ingen konkrete planer for ombygging. Slike tiltak vil vurderes når det likevel skal gjøres tiltak på vegen

8.8 Flom og skred

Endret klima viser at vi i større grad enn tidligere er utsatt for flom og skred. Erfaringsvis er de årlige kostnadene til utbedring etter ras og flom omlag 10 millioner kroner. Et stadig våtere klima tilsier at denne kostnaden er økende.

Ekstrakostnadene må i utgangspunktet dekkes innenfor de bevilgede økonomiske rammene. Det søkes om statlige ekstramidler for å dekke ekstrakostnadene etter skred og flom helt eller delvis, men dette er usikre bevilgninger. Staten vurderer behov for skredsikringsmidler som skjønnsmidler i rammetilskuddet. Nord-Trøndelag er ekstra utsatt for leirskred på grunn av mye kvikkleir i grunnen. De skjønnsmidlene som tildeles ut fra behov, vurderes mer for skred ovenfra (snø, is, jord og stein). Skred på grunn av kvikkleir skaper like stor utrygghet, og burde utløse like stor grunn til sikringstiltak som stein og snøskred. Men skredsikringsmidlene har vist seg å være lite aktuell for å forebygge mot den dominerende skredtypen i Nord-Trøndelag. Derfor foreslås det å jobbe tettere mot sentrale myndigheter i håp om å få etablert en ordning som dekker både kostnadene for områdesikring av leirgrunn ved nybygging og vedlikehold og for opprydding/ reparasjon etter at et leirskred har gått. Konkrete tiltak Staten kan utfordres på å bidra økonomisk med, er bygging av ny fv. 770 mellom Kolvereid og Nakling, og ny veg forbi Viesbakkene på fv. 760 i Grong. Her er det redselen for et mulige leirskred som gjør at vegene ønskes lagt om, eller om mulig at området ønskes sikret mot skred. Flomreducerende tiltak vil være å heve vegene fv. 17 på Høylandet og fv. 401 i Grong.

9 Drift og vedlikehold

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

drifts- og vedlikeholdsstandardene som Statens vegvesen styrer etter på riksveger, også skal gjelde for fylkesveger. Disse standardene bygger på «den til enhver tid» beste kunnskap, og er ofte en avveining mellom trafikksikkerhet, framkommelighet, miljø og økonomi. Standardene er ikke statisk og ny kunnskap fører ofte til revisjoner.

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

9.1 Kontraktstyper og strategi

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

Totale årlige «bindinger» i kontraktene er på: 335 - 340 millioner 2017-kroner.

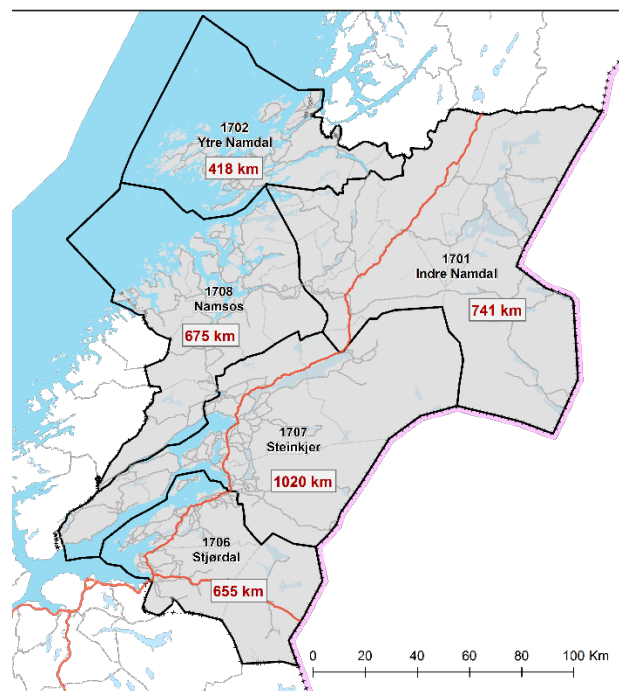
9.1.1 Drift og vedlikeholdskontrakter

Nord-Trøndelag er delt opp i fem kontraksområder hvor drift og vedlikehold lyses ut på anbud i femårige driftskontrakter.

Drifts- og vedlikeholdssoppgaver som inngår i disse kontraktene er vinterdrift, grøfter, stikkrenner, kantslått, hullapping, renhold, grusing, vegutstyr, med mer.

To av driftskontraktene (Ytre Namdal og Namsos) er rene fylkesvegkontrakter, mens de tre øvrige kontraktene er felles for riks- og fylkesveger.

I Nord-Trøndelag er det bare landsdekkende entreprenører som har nådd opp i konkurransen om disse kontraktene. Likevel utføres det meste av det praktiske arbeidet ute på vegen av mindre entreprenørfirma som underentreprenører.



Figur 8 viser kontraksområdene for riks- og fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag



Kontrakt	Varighet	Km veg totalt	Derav fylkesveg	Kontraktssum (2016 nivå)	Kommuner
1701 Indre Namdal	2016-2021	741	618	39,3	Grong, Høylandet, Namsskogan, Lierne og Røyrvik samt deler av Snåsa, Overhalla, Fosnes og Nærøy
1702 Ytre Namdal	2014 - 2019	418	418	31,4	Vikna, Nærøy, Leka og deler av Bindal
1708 Namsos	2018 - 2022	675	675	36,7	Namsos, Flatanger, Fosnes, Verran og deler av Overhalla og Namdalseid
1706 Stjørdal	2014 - 2019	655	504	48	Meråker, Stjørdal, Frosta og Levanger
1707 Steinkjer	2016 - 2021	1020	912	45,5	Verdal, Inderøy, Steinkjer, Snåsa, Leksvik og Mosvik
SUM				200,9 mill. kr	

Tabell 5 viser omfanget av de 5 gjeldende driftskontraktene for riks- og fylkesveger i Nord- Trøndelag

De to driftskontraktene som ble utlyst i 2015 hadde en prisøkning på 8 – 10 %, i tillegg til den generelle prisstigningen, mens Namsoskontrakten som ble utlyst i 2016, hadde en liten reell prisnedgang.

Da utlysning av drift og vedlikehold med konkurranse startet i 2003, hadde alle kontraktene fastpris på vinterdrifta og mange av sommeroppgavene. Det betyr at de fikk like mye betalt enten det snødde mye eller lite. Etter hvert ble kontraktene utformet med delvis mengdeoppgjør for brøyting og strøing, for å få en bedre fordeling av risikoen. Tanken var å redusere kostnadene ved at entreprenøren ga høy anbudspris for å bære all risikoen. En annen hensikt med endringa, var å komme bort fra at entreprenørene tjente mest på å gjøre minst mulig; de skulle ha igjen økonomisk for å gjøre en god jobb.

Det har også skjedd en gradvis overgang fra rundsumprosesser for sommeraktiviteter der entreprenøren har funksjonsansvaret, til mengdeoppgjør med enhetspriser. Også dette ble gjort med hensikt på å redusere entreprenørens risiko. De har isteden konkurrert på enhetsprisene. Alle disse endringene, og at entreprenørene etter hvert har forstått omfanget av kravene i kontraktene, har gjort at prisene gradvis har økt mer enn prisstigningen.

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

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

9.1.2 Fagkontrakter

I tillegg til driftskontraktene lyses det ut en rekke fagkontrakter. I Nord-Trøndelag har vi fagkontrakter for blant annet skjøtsel av parkmessige anlegg, vedlikehold av skilt, rekkverk, pumper, tunnelvask veglys/elektro og bruvedlikehold. I tillegg til dette er det et variabelt antall kontrakter for asfaltering og vegmerking. Kontrakt for tunnelvask sør i fylket er utlyst i samarbeid med Sør-Trøndelag. Fergeleier vedlikeholdes gjennom en kontrakt som omfatter hele Region Midt (Nord- og Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal).

9.2 Kostnader, bevilgninger og forfall

Kort fortalt dreier dette kapittelet seg om at det må mer penger til for å opprettholde vegkapitalen og for å kunne ha en tidsriktig vegstandard.

9.2.1 Økte drift- og vedlikeholdskostnader

Prisstigningen på driftskontraktene har i flere år vært høyere enn den generelle prisstigningen. Prisene gikk ned i den første runden med konkurranseutsetting da produksjonsavdelingen ble utskilt fra Statens vegvesen i 2003.

Etter dette ble kontraktene lyst ut i det åpne markedet, og prisene har hatt en kraftig økning. Dette har blitt kompensert både ved økte driftsbudsjetter, og ved at sårt tiltrengte midler til vedlikehold har gått med til å dekke drift. Indeksen fra Statistisk sentralbyrå som brukes til å justere prisene i kontraktsperioden, har også med få unntak, vært høyere enn den indeksreguleringen fylkeskommunen har brukt i budsjetteringen. Det viser seg at vintermengdene som er lagt inn i driftskontraktene er underestimerte. Tallene er erfaringstall og det ble ikke tatt nok hensyn til at vinterstandarder er skjerpet i de nyeste kontraktene. Den nye standarden ga også skjerpede krav til arbeidsvarsling. Tidligere lå arbeidsvarsling inne i prisen for den enkelte arbeidsprosess. Dette er nå skilt ut i egne prosesser og har gitt en økt kostnad.

Ekstrakostnader som følge av skred og flom bidrar også til behov for økte bevilgninger. I tillegg til de konkrete bindingene i kontrakter bør derfor den årlige rammen for driftskontraktene økes med 25 – 30 millioner kroner.

Differansen mellom behov og disponible midler er stor (se Tabell 6) på neste side.



Oppgave	Bevilgninger 2017	Behov pr år Tall fra Motiv ³
Driftskontrakter	200	280
Vedlikehold av asfaltdekker		82
Oppmerking	68	15
Vedlikehold av skilt	5	6
Vedlikehold av bruer og fergekaier	25	33
Vedlikehold av rekkverk	8	17
Vedlikehold av veglys/elektro	5	15
Flom- og rassikring ¹	4	2
Nødvendige utbedringer, diverse ⁴	3	3
Totalt	318	453

Tabell 6 Behov for midler til drift og vedlikehold sammenlignet med bevilgninger (uten mva)

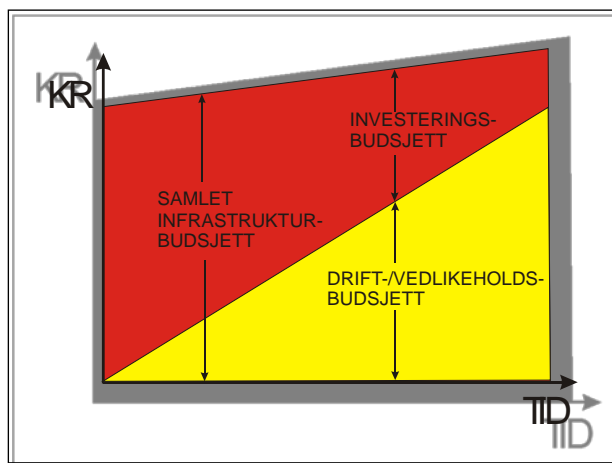
9.2.2 Forfall

Etterslep og forfall beskriver i kostnader avstanden mellom eksisterende tilstand på vegen og den standarden vegen ville ha hatt om tilstrekkelig ordinært vedlikeholdstiltak hadde vært utført gjennom hele levetida. Etterslep oppstår i utgangspunktet på grunn av et lavere nivå på bevilgninger til vedlikehold og reinvestering enn det som er nødvendig for å opprettholde standarden. En veg som har forfalt vil ikke oppnå god nok standard bare med ordinært vedlikehold.

For å holde forfallet i sjakk må veger og tilhørende konstruksjoner og installasjoner vedlikeholdes kontinuerlig. For at forfallet ikke skal øke, er det viktig at det settes av nok penger til vedlikehold.

Figuren til høyre illustrerer det økte behovet for drift og vedlikehold etter hvert som det investeres i nye veger eller standardheving av vegene. Etter flere år med investeringer akkumuleres vedlikeholdsbehovet. Skal vegstandard opprettholdes innenfor et uforandret samlet infrastrukturbudsjett, må en stadig større andel anvendes til drift og vedlikehold.

Det er behov for å øke drifts- og vedlikeholdsbudsjettene i årene framover for å ivareta investeringene som utføres. Uten en slik tilpasning vil det oppstå en forringelse av vegkapitalen i form av etterslep som akkumuleres til nye investeringsbehov.



Figur 9 Skjematisk illustrasjon av sammenhengen mellom drift/vedlikehold og investering (Kilde: Tekna; Vedlikeholdsfella)

³ Motiv er et program hos Statens vegvesen for beregning av behov for penger til drift og vedlikehold ut fra objektregisteret i vegdatabanken (ekskl. utgifter til strøm som er beregnet til 9 mill.)

⁴ Som vedlikehold av parkmessige anlegg og andre avtaler

I tillegg har både økt trafikk og mer utfordrende vær og klima ført til økt vedlikeholdsbehov. Til sammen har det utviklet seg et gap mellom behov og økonomiske rammer. Uten økte rammer til vedlikehold vil forfallet øke i årene framover.

Kostnaden for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegdekke og vegfundament på fylkesvegene i Nord-Trøndelag er beregnet til ca. 580 mill. kroner. 210 mill. kroner er etterslep på vegdekke og 370 mill. er etterslep på vegfundament.

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



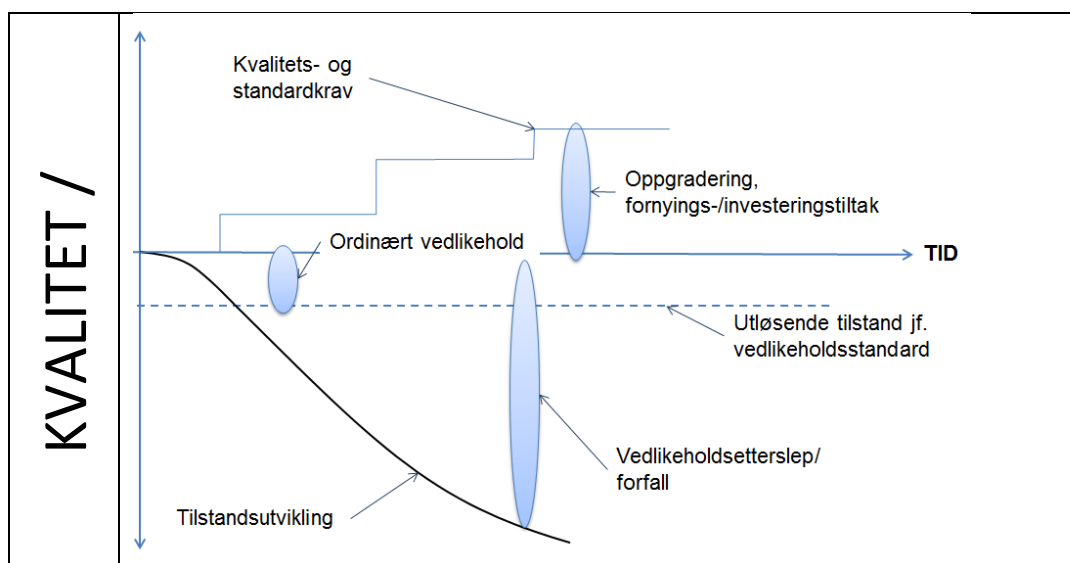
Figur 10 viser konsekvensene av manglende dreneringsvedlikehold og dårlig bæreevne i massene under asfaltdekket.

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

Hvis det blir tvingende nødvendig å redusere på drift for å sikre vedlikehold, er redusert standard på vinterdrift, tiltak som forventes å gi størst økonomisk betydning. Men dette er ikke i tråd med de politiske signalene som ble gitt ved behandling av strateginotatet og ønsket om økt vinterdrift. (fylkestingssak nr. 16/38)

9.2.3 Vegstandard og standardglidning

Stadig ny kunnskap om hvordan vegen bør utformes for at den skal være godt framkommelig og trafiksikker, fører til stadige nye kvalitets- og standardkrav til vegbygging. Derfor vil også en veg der ordinært vedlikehold er utført etter de til enhver tids gjeldende krav, behøve oppgradering som løfter vegens standard til dagens kvalitets- og standardkrav.



Figur 11 viser sammenhengen mellom vedlikeholdsetterslep og oppgraderingsbehov for en veg



9.3 Bæreevne og telerestriksjoner

Mange fylkesveger i Nord-Trøndelag har faktisk bæreevne som er lavere enn den tillatte aksellasten i veglistene ^{Feil! Bokmerke er ikke definert.}. Spor i asfaltdekkene skyldes ikke bare slitasje og men også nedbøyning på grunn av overbelastning. Særlig i teleløsningsperioden er manglende bæreevne et problem. Spesielt tunge biler kan føre til varig svekkelse av bæreevnen. Siden 1995 har det kun helt unntaksvis vært innført telerestriksjoner på vegnettet. Som resultat av BUAB-prosjektet (Bedre Utnyttelse Av vegers Bæreevne) ble det besluttet at en skulle slutte med telerestriksjoner mot at staten kompenserte dette med egne midler. Slike penger inngår ikke i rammeoverføringene til fylkeskommunen nå. Med økende forfall er det stor grunn til å ta vare på den vegkapitalen vi har. Ødeleggelsene i teleløsninga blir mindre med å kjøre strammere restriksjoner mot kjøring i teleløsninga. Den konkrete følgen av en slik strategi er å sette ned akseltrykket disse få sårbare ukene på våren. Med kjøring på nattefrost, god dialog og planlegging av transporter, kan fornuftig bruk av dispensasjoner i denne tida bidra til at næringslivet ikke opplever restriksjonene som unødvendig belastende.

9.4 Drenering

Mangelfull drenering er en annen grunn til dårlig bæreevne på vegnettet. Det er svært viktig å opprettholde dype nok veggrøfter og sikre godt utløp fra grøftene. Med god drenering unngår en tilgang på vann i vegkroppen og oppbygging av telelinser. Vegene våre har mye lukket drenering av eldre årgang. Det er grunn til å tro at mange av disse rørene nå har dårlig effekt og trenger utskifting. Uten tilstrekkelig penger til vedlikehold av grøfter og stikkrenner, får en heller ikke gjort nødvendige forarbeider før reasfaltering på en tilfredsstillende måte. Slike forarbeider bør gjøres året før dekkelegging for å få god effekt.

9.5 Salting

Den miljømessige ulempen med vegsalting i forbindelse med vintervedlikehold er diskutert politisk i flere omganger. Salt brukes både for å hindre at strøsand fryser sammen til store isklumper og som saltløsning. Saltet brukes i vinterdrifta av fylkesvegene i Nord-Trøndelag for å sikre nok friksjon på glatte veger eller til å forhindre at det skal legge seg ei hinne av is på bar veg. Det foregår kontinuerlige forsøk og prøveprosjekt for å finne den mest optimale bruken av salt. Disse følges opp nøye og innarbeides etter hvert i nye driftskontrakter. I tillegg er Statens vegvesen i Nord-Trøndelag også å blitt mer bevisst på å utforme de nye driftskontraktene slik at det skal ikke være lønnsomt å salte mer enn nødvendig.

9.6 Fjellskjæringer/tunnel

Kraftigere utstyr til boring for sprenging, har gjort at vi har fått skjæringer som er mer oppsprukket og mer utsatt for frostsprengning og nedfall. Dette gir seg utslag i stadig flere steinsprang og ras langs vegnettet. Våttere klima er med på å forsterke denne effekten.

Det er lagt en tidsplan for utvidet inspeksjon av tunneler. Ikke alle tunnelene er inspisert enda. Så langt er det avdekket en del sikringsbehov, men vi har ikke oversikt over det totale omfanget.

9.7 Fergedrift

Nord-Trøndelag har 6 ferger som en del av transportsystemet. Elementene i fordelingsnøkkelen for overføringer fra staten til fergedrift er til vurdering. Det ser ut som det kan bli betydelig mindre

overføringer til Nord-Trøndelag. Det samme gjelder summen for Nord- og Sør-Trøndelag, altså for nye Trøndelag.

Fergeflåten er preget av mange gamle ferger med store utslipp av klimagasser. Staten har for tiden sterke virkemidler inn mot maritime næringer for å få en mer miljøvennlig fergeflåte. Som vegeier må vi ta høyde for å finansiere innkjøp av miljøvennlige ferger og bygge infrastruktur som er tilpasset de nye fergene. Det kan ikke være et gap mellom rammetilskudd og fremtidige kostnadsbehov i fylkeskommune for fylkesvegger, og for eksempel til elektrifisering av flåten.

Elektriske ferger en svært aktuell måte å få til lavutslipp. De sambandene som ikke får el med det første, kan være svært aktuelle for elektrifisering ved neste anbudsrunder. Det utløser behov for langsiktig planlegging, med kartlegging av sambandene og vurdering av mulighetene for framføring av landstrøm for lading.

Maritime næringer i Midt-Norge har spisskompetanse på store fergestrekninger og bør være en naturlig samarbeidspartner ved utvikling av en mer miljøvennlig fergeflåte.

Vi har øysamfunn der fergen er livsnerven. For disse samfunnene må det tilstrebtes å legge til rette for at ulempen fergene representerer i samfunnsutviklingen blir minimalisert.

9.7.1 Fergesamband

Alle båtkontraktene i Namdalen skal lyses ut de nærmeste årene.

5 ferjesamband og ett hurtigbåtsamband, skal ha ny kontrakt innen 2021. Hurtigbåten skal ha ny kontrakt innen 1.1.2020.

- Skei – Gutvik 1.1.2019
- Hofles-Geisnes-Lund 1.1.2021
- Ølhammeren-Seierstad 1.1.2021
- Eidshaug – Gjerdinga 1.1.2020
- Borgan – Ramstadlandet 1.1.2020

Nord-Trøndelag fylkeskommune har allerede lagt ned en stor innsats i med å kartlegge energibehov og infrastrukturens situasjonen for fergesambandene i Namdalen. Fylkeskommunens foreløpige konklusjon: Tilrettelegging for elektrifisering prioriteres for sambandet Hofles-Geisnes-Lund. Mest sannsynlig blir en hybrid ferge. Dette betyr i praksis at det arbeides med søknad til ENOVA for å utvikle landstrøm til dette sambandet.

For Skei – Gutvik ser det ut til at biodiesel kan være et god tilnærming for lavutslippsløsning.

For å komme videre i arbeidet med lavutslipp, er fylkeskommunen tildelt tilskudd fra Klima og miljødepartementet om for å bygge kompetanse og utvikle prosesser.

Ny kontrakt for fergesambandet Ølhammeren - Seierstad må være på plass senest 31.12.2020. Det er lite trulig at ei bru som erstatter dette fergesambandet vil være på plass innen den tid.

Ølhammer-Seierstad er ei kort fergestrekning som opereres av ei lita ferge. Om bru ikke lar seg realisere, kan det være interessant å utvikle et nytt konsept med kabelferge. Kabelferga drives av en



kraftig stålvaier som ligger i vatnet mellom de to fergeleier. Om ei ferge i tillegg utstyres med strømkabel, vil den bli elektrisk.

Fordeler med kabelferge er at det er en enklere fergekonstruksjon, trenger mindre bemanning og har lavere energiforbruk og utslipp enn en ordinær ferge. Det er også ulemper: fergeleiene må ligge direkte mot hverandre og annen båttrafikk som skal passere, må holde god avstand mens ferja forflytter seg. Dette for å unngå at propell eller ror fester seg til kabelen. Når ferja ligger til kai, er ikke dette noe problem, siden kabelen senker seg tilstrekkelig. Denne formen for ferge er mye brukt i Sverige og Finland, men ikke så vanlig i Norge.

Enda en ulempe med kabelferge er at den vil kreve betydelige investeringer i fergeleiene. Derfor bør tidsperspektivet for brukonseptet være kjent før en går til det skrittet å innføre kabelferge.

Trondheimsfjorden har blitt pilotområde for utprøving for autonome (selvgående) maritime fartøyer. Hva om strekningen Ølhammeren-Seierstad gjøres til arena for utprøving i full skala? Da kan en oppnå de samme fordelene som kabelferje, basert på bruk av eksisterende fergeleier.

Sambandet Hokstad – Levanger er det nyeste anbudet og «MF Ytterøy» er den nyeste fergen i Nord-Trøndelag. Det har vært betydelig trafikkvekst. Den mest akutte utfordringen har vært kapasitetsbehov knyttet til bygging av offentlige bygg og næringsbygg på Ytterøya. I tillegg er det, eller forventes det, å bli utfordringer knyttet til behov som næringsvirksomhet (kyllingproduksjon) for tidligavganger for å nå markedet rettidig altså på de samme avgangene som "pendlerne» bruker for å komme seg til jobb og skole.

Aktiv reserveferge vurderes så langt å være det økonomisk mest kostnadseffektive. I første omgang tar en sikte på å dekke toppbehovet som utløses av byggeaktivitet med 15 dager med ekstra ferge i perioden september 2016 til desember 2017. Sambandet krever nøye oppfølging.

9.7.2 Fergeleier

Når det gjelder fergeleier, er det fordelingsnøkkelen for overføringer til veg-kapitlet som utgjør det økonomiske grunnlaget. Av økonomiske hensyn er det en viktig strategi å gjenbruke fergeleiene så lenge som mulig. Det er gunstig så lenge en får gode anbud der både hovedfartøy og reservefartøy kan operere i eksisterende fergekai. Strategien for finansiering av ny fergeleier bør være så fleksibel at en kan avklare investeringsbehov parallelt med anbudsprosesser.

Nye ferger basert på lavutslipp, og da spesielt batteriferger, medfører ofte behov for tilpasninger av fergeleiene. Dette forsterker behovet for parallell avklaring av investeringsbehov og anbudsprosesser.

Leka kommune har ved flere anledninger gitt uttrykk for at det er behov for bedre fergeleier, først og fremst på Skei, men også på Gutvik. Forbedringstiltak kan bli aktuelle ved ny utlysning av anbud.

9.8 Vedlikehold av bruer

Nord-Trøndelag har totalt 677 bruer og støttekonstruksjoner. 41 av bruene er over 100 m. Vegeier er pålagt å inspisere bruene regelmessig for å sikre trafikantene. Gjennomsnittlig utføres det i tillegg grundige hovedinspeksjoner og tilstandsvurderinger omtrent hvert femte år. Disse kan skje årlig for bruene som er i dårligst stand, og sjeldnere for nye og godt bevarte bruer. På bakgrunn av tilstandsvurderingene, er det beregnet et behov på ca. 175 millioner kroner inkludert moms i fireårsperioden 2017-2020. I 2017 er det avsatt 31 millioner kroner til bruvedlikehold. Når behovet ikke blir dekt, utvikles det et vedlikeholdsetterslep. Det er noe usikkerhet i de beregnede behovene for midler. Etter hvert som bruer blir inspisert og eventuelle nye skader blir avdekket vil det beregnede behovet forandre seg. Ved reasfaltering av bruer uten membran, oppdages det ofte store frostskafer i brudekkene som vi ikke har full oversikt over på forhånd.

Tilstanden på brurekkverk og overgangsrekverk på mindre fylkesvegbruer er generelt dårlig. Mange, særlig mindre bruer, har for svakt og utdatert rekkverk. Oppgradering blir ofte omfattende siden også kantdragere i mange tilfeller må bygges om eller forsterkes.

Det er også mange brufuger som krever årlig vedlikehold av forskjellige årsaker. Ofte på grunn av at bruene har fått asfalt i ettertid slik at fugene ligger for lavt.

Noen bruer har skader i brudekket på grunn av at det er lagt asfalt uten tettemembran. Dette medfører ofte frostskafer i betongen.

Det er gjort mye på overflatebehandling av stål de senere årene og vi ser for oss mindre omfang på dette framover. Tiltakene vil i større grad rettes mot betongskader og utskifting av rekkverk og fuger.

9.8.1 Alkaliekiselskader

Foldabrua og Nærøysundbrua har til dels store skader på grunn av alkalireaksjoner i betongen. I 2012 ble omfanget av skader undersøkt og dokumentert. Det vil på sikt bli behov for ekstra vedlikeholdsmidler for å utbedre skadene. I 2016 ble det støpt kapper på tårntoppene til Foldabrua i Nærøy. Vi prosjekterer/utredet tiltak på Nærøysundbrua på grunn av at fugene begynner å bli trange. Det er gjort avrop på prosjektering av mulig forsterkning av fagverket på Foldabrua for å finne ut hvor omfattende det vil være å forsterke den til å tåle 60 tonn totalvekt.

Beste tiltak for å forebygge skader forårsaket av alkalireaksjoner i betong, er å legge membran på brudekkene slik at man begrenser fukttilgangen. Det er mange bruer uten membran, og det er en god investering for å forlenge bruenes levetid.

9.8.2 Bruer med behov for utvidet vedlikehold

Inspeksjonene avdekker behov for utvidet vedlikehold som kan være kostnadskrevenne. Nå kjenner vi til behov på Ranembrua på fv. 439 i Overhalla. Betongskader i brudekke, membran og asfalt tilsier et behov på 6 millioner kroner i vedlikehold. Overhalla kommune har fremmet ønsker om å legge bedre til rette for gående og syklende over denne brua, og tiltak er utredet med flere alternative forslag.

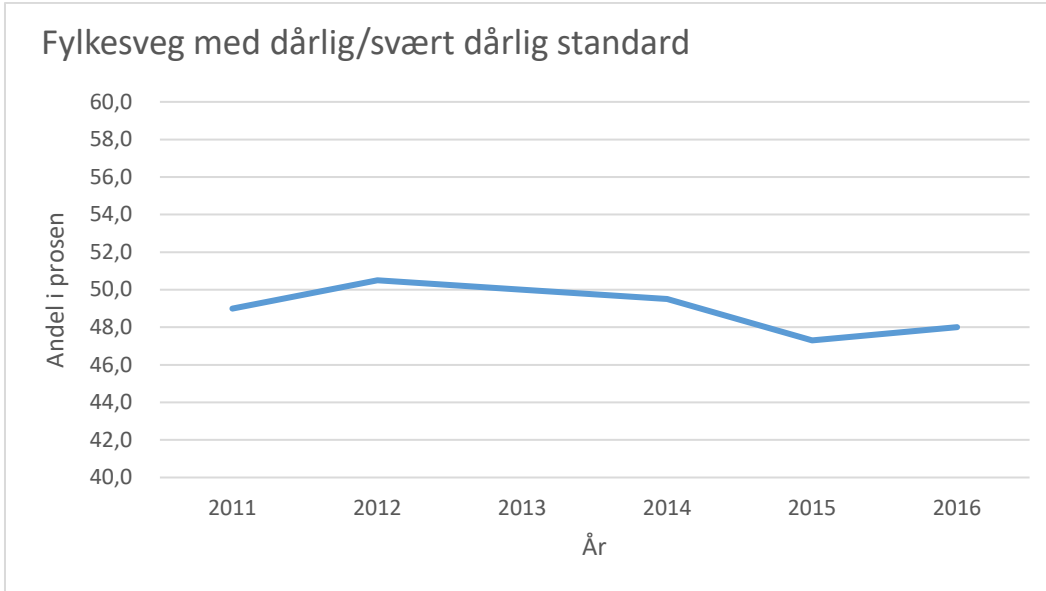
Overflatebehandling av kabler på Skarnsundbrua på fv. 755 i Inderøy er nødvendig og er kostnadsberegnet til 13 millioner kroner.



9.9 Asfaltdekker - reasfaltering

Standarden på asfaltdekkene i Nord-Trøndelag har hatt en positiv utvikling de siste årene. Dette skyldes satsingen som er gjort på asfalteringsprogram og fornyingsprosjekter.

Tabellene under viser utvikling i dekketilstand de siste 5 årene.



Figur 12 viser de fem siste årenes utvikling i andelen av vegnettet som har dårlig og svært dårlig standard med tanke på både spor og IRI (jevnhet).

Det er 2460 km fylkesveg med fast dekke i Nord-Trøndelag. Når 52,7 % av vegnettet har tilfredsstillende dekkestandard, er det 47,3 % som ikke har det. Det vil si at ca. 1100 km er klassifisert til å ha dårlig eller svært dårlig dekketilstand. 125 km av fylkesvegene har spor >25 mm og 267 km har svært dårlig jevnhetstilstand.

Klassifisering og Dekketilstand		
Klasse	Jevnhet på tvers (spor), mm	Jevnhet på langs (IRI), mm/m
Svært god	0 - 6	0 - 0,9
God	7 - 11	1,0 - 2,1
Middels	12 - 17	2,2 - 3,0
Dårlig	18 - 24	3,1 - 4,4

Når tilstanden blir svært dårlig kreves det mye ekstra midler til oppretting og forsterkning før nytt slitelag kan legges.

Når andelen asfalterte veger øker gjennom forsterkningsprosjektet, vil dette generere et større behovet for reasfaltering i årene framover.

I tillegg til økende spor og ujevnhet på grunn av trafikk og grunnforhold vil og så nedbrytingsmekanismer som sol og frost påvirke dekkekvaliteten.

Et asfaltdekke på fylkesveg har en gjennomsnittlig levetid på ca. 15 år. For å opprettholde dagens dekkestandard, må vi asfaltere 150 km hvert år. Det koster omlag 700000 kroner å asfaltere 1 kilometer med fylkesveg. Vi har da et årlig behov på ca. 100 millioner kroner for å holde dagens standard på asfaltdekkene. Selv om det i siste vegplanperiode har vært en opptrapping av reasfalteringsarbeider, vil en videreføring av de siste års bevilgninger i snitt tilsi 30 år før det asfalteres på nytt. Dette betyr et stadig økende vedlikeholdsetterslep og en stadig dårligere dekkestandard. Et dårlig asfaltdekke er mye mer krevende å reparere enn et grusdekke.

Nylagt asfalt vil kreve små vedlikeholdskostnader i starten, men en reasfaltering er svært kostnadskrevende. I løpet av hele levetida for en lavtrafikkert veg vil det totale behovet for vedlikeholdsmidler være mye større for en veg med asfaltdekke, enn hva det jevnlig vedlikeholdet av et grusdekke totalt koster.

9.10 Kontraktstrategi

Asfaltmarkedet er i stadig endring. Entreprenørene satser nå på færre, men større faste asfaltverk. Fra Steinkjer og sørover er det 3 faste oppstillinger og også greit å transportere asfalten fra Trondheim. Konkurransen i området regnes som god og vi lyser årlige ut kontrakter i størrelsesorden 20-30 mill. kroner. Nord for Steinkjer er det ingen faste asfaltverk. For å få en god konkurranse her, har vi i de siste årene lyst ut større asfaltkontrakter i små geografiske område. Dette for å legge til rette for mobile oppstillinger og økt interesse blant asfaltentreprenørene. Kontraktene er lyst ut høsten før utførelse med tanke på størrelse og kompleksitet, og for å gi entreprenørene god tid til planlegging. Dette synes å ha vært en god strategi. Interessen har vært stor og asfaltprisene som tidligere var høye i dette området av Nord-Trøndelag, er nå av de laveste i regionen. Høsten 2016 lyste vi ut en 2-årskontrakt i Namdalsområdet som ga oss enda bedre priser.

10 Vegutstyr

Både investeringsmidler og vedlikeholdsmidler betaler tiltak som er beskrevet i dette kapitlet.

10.1 Veglys

Veglys er behovsprøvd utstyr. For tunneler gjelder klare regler for belysning, ellers er det lagt opp til ulike kriterier avhengig av funksjonsklasse for vegen, antall gående og syklende som ferdes langsmed vegen og om det er spesielle områder som krever spesiell belysning, så som i gangfelt, kryssområder, fergeleier. Alle nye gang- og sykkelveganlegg vil bli belyst.

Fylkestingets prinsipielle tilnærming om at fylkeskommunen selv skal bære alle kostnadene med fylkesvegene, (fylkestingsak nr. 16/38i) gjelder også drift og vedlikehold av belysning langs C- og D-vegene, som kommunene betaler i dag. På dette området må en eventuell endring av ansvarsforhold vurderes i forbindelse med utarbeidelsen av felles strategier for hele Trøndelag.

10.2 Oppmerking og skilting

Av trafikksikkerhetsgrunner er det nødvendig å opprettholde eller øke innsatsen på oppmerking og skilting. Mange strekninger har gamle skilt med dårlig refleks, og det er behov for skiltfornying.

Vi har en egen fagkontrakt for skiltvedlikehold. Mange skilt er for dårlig fundamentert og dette gjør at de lett blir skjeve ved for eksempel snøbrøyting. Når skilt skiftes nå brukes kraftigere skiltfundament enn tidligere, noe som gir en merkostnad.

Arbeidet med adresseskilting langs fylkesveger planlegges gjennomført i en fireårsperiode.

10.3 Rekkverk

Det er omtrent 640 km rekkverk langs fylkesvegene i Nord-Trøndelag. Med svært begrensede midler til utbedring, er bare de enkleste strekningene utbedret til nå. På strekningene som gjenstår, må det også bygges tilstrekkelig rekkverksrom utenfor vegkanten. Dette betyr at kostnadene kommer opp i 1000 – 1500 kroner per løpemeter utbedret rekkverk. Med en normert levetid for rekkverk på 40 år, betyr dette et behov på minst 15-20 millioner kroner hvert år.



11 Trekkør i forbindelse med utbedring og nybygging

Fylkestinget i Nord-Trøndelag vedtok i årsbudsjett 2009 (fylkestingsvedtak nr. 08/68) å legge trekkør for fiber i forbindelse med utbedring og asfaltering av fylkesvegene. Legging av trekkør for bredbåndsfiber ble etter noen prøveprosjekter i 2009 innført som fast ordning fra 2010. Nord-Trøndelag Fylkeskommune har bidratt til at det i årene mellom 2009 og 2017 er lagt omlag 26 mil trekkør.

Fylkets trekkørstrategi, har vist seg å være en god investering. Denne tilrettelegginga har bidratt til at flere prosjekt i fylket har fått statlig bredbåndstøtte. Disse midlene ville sannsynligvis ikke blitt tildelt uten forhåndslagte trekkør.

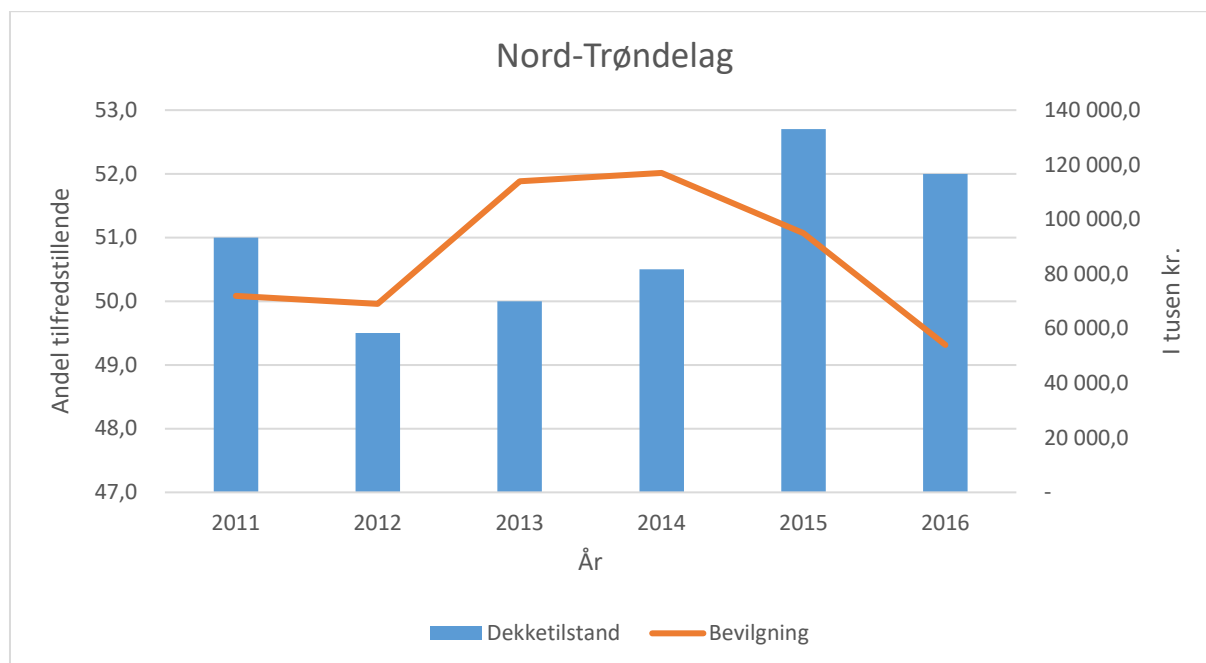
Erfaringer viser en variasjon i kostnader på 40 -160 kr per meter for ferdiglagt trekkør. Basert på dette gjennomsnittstallet har fylkeskommunen brukt omlag 25 millioner kroner på legging av trekkør i perioden 2009 - 2017. Trekkørordningen har vært finansiert over samferdselsbudsjettet.

Behov for trekkør vil vurderes ved utbedring og nybygging av alle veger som skal utbedres eller bygges. Kostnader for nye trekkør er ikke tatt inn i handlingsprogrammet i kapittel 0. Behov for legging vil vurderes fra prosjekt til prosjekt før vegarbeidene lyses ut på anbud og kostnadene vil dekkes av bevilgning til hvert enkelt prosjekt.

Erfaringene med trekkørordningen viser likevel at det er grunn for å diskutere om samordning i forbindelse med vegarbeider, er mest kostnadseffektivt for framføringen av trekkør for fiber. Prisen på legging av trekkør varierer mye fra anbud til anbud, og det er ikke nødvendigvis entreprenøren som har den laveste totalprisen som har den laveste prisen på legging av trekkør. Statens Vegvesen som forvalter ordningen, legger i dag trekkør ut i samme anbudspakke som hele vegprosjektet, med totalpris som konkurransegrunnlag. Det kan være aktuelt å prøve ut andre løsninger for gjennomføring, ved at legging av trekkør for eksempel lyses ut som eget anbud.

12 Asfaltstrategi – forsterkning til 10 tonn bæreevne med asfalt.

Bedringen av dekkestandard i Nord- Trøndelag har en klar sammenheng med tildelte midler og en bevist satsing gjennom reasfaltering, fornyingsprosjektet og forsterkning av grusveger til 10 tonns bæreevne med asfalt. Diagrammet under viser sammenhengen mellom tildeling av midler og tilstandsutvikling.



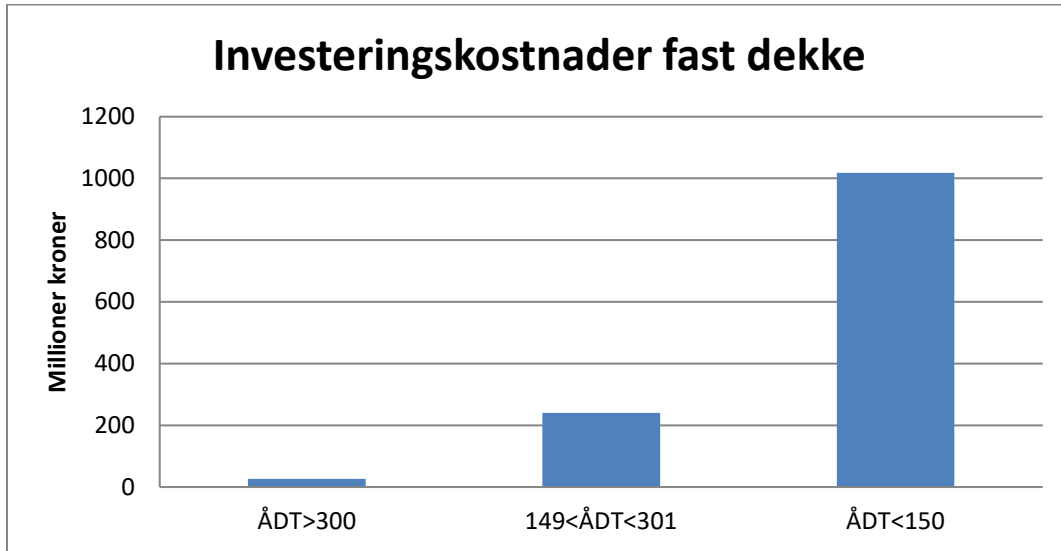
Figur 13 viser sammenhengen mellom tildeling av midler og tilstandsutvikling på asfalt (fornyingsprosjektet er medregnet)

Prosjektet med å forsterke grusveger til 10 tonn med asfalt har vært et ledd i en generell strategi for standardheving av fylkesvegnettet. Hvilke standardkrav som velges har stor betydning for kostnadene, og hvor stor andel av fylkesvegnettet som kan utbedres per år. Arbeidene i dette prosjektet er gjennomført med stor grad av lokal tilpasning for de enkelte vegene, og ikke etter gjeldende vegnormalstandard. Denne strategien har vært svært kostnadseffektiv i forhold til hva bygging i tråd med vegnormalstandardene ville vært. Også bestrebelsen ved å holde arbeidene innenfor dagens veggrunn, med minimalt behov for eiendomserverv, har bidratt til at vi har fått mange kilometer forsterket veg for pengene.

Tiltakene i forsterkningsprogrammet har delvis være betalt med vedlikeholdsmidler og delvis med investeringsmidler. Kostnadene per km har variert betydelig, og det er foretatt ulike tilpasninger mellom tilgjengelige budsjett og antall km veg som er asfaltert. Erfaringstall fra gjennomførte prosjekter viser en variasjon i gjennomsnittlig kostnad fra 2000 kr/m for lavtrafikkert vegnett til 2500 kr/m for de mest trafikkerte vegene.

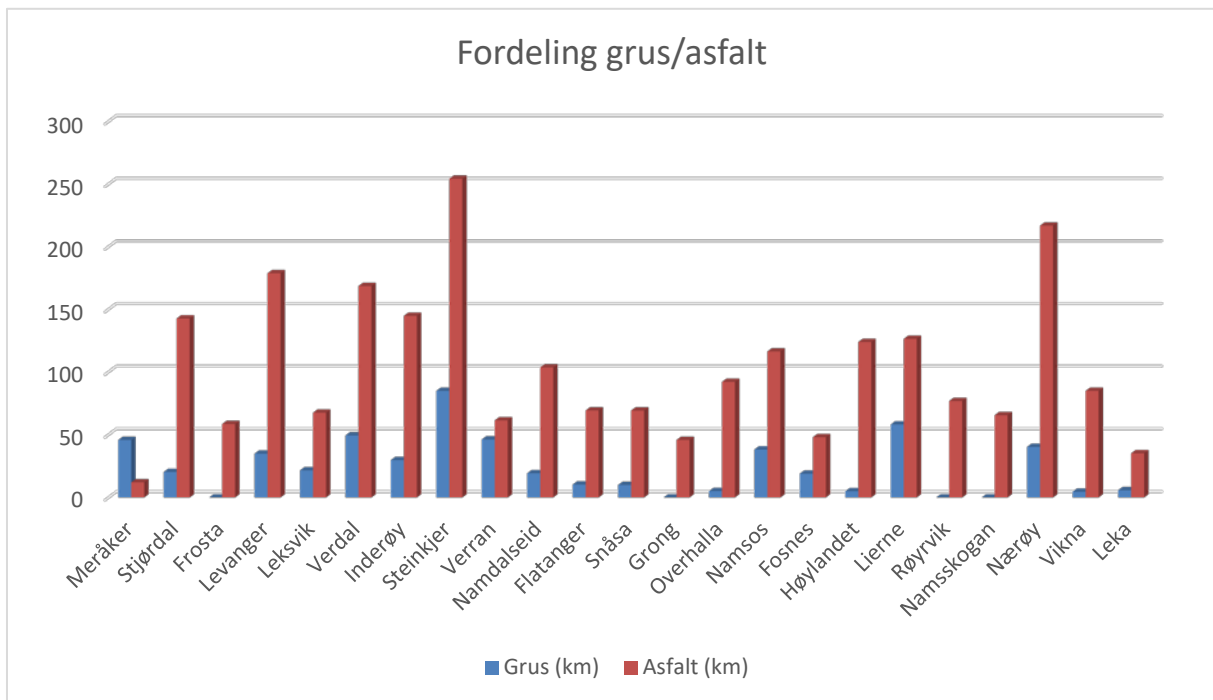


Figuren nedenfor illustrerer investeringsbehovet for fylkesvegnettet for å nå om at alle grusvegene i fylket skal asfalteres:



Figur 14 Fordeling av investeringsbehov for å få fastdekke sortert etter trafikkmengden på vegene

Opprinnelig asfaltstrategi var at alle fylkesveger i Nord- Trøndelag skulle ha asfaltdekke inne 2020. Nå gjenstår fortsatt 540 km grusveg. Fordelinga av dekketyper vises kommunevis av neste figur:



Figur 15 viser fordeling mellom grus og asfalt på vegene kommunevis i Nord-Trøndelag

I behandling av strateginotatet (fylkestingsak nr. 16/38) vedtok fylkestinget at de ønsker å fastholde målene i asfaltprogrammet om fastdekke på alle fylkesveger. «Det er imidlertid ikke realistisk å nå dette innen 2020, det må brukes mer tid. Ny fylkesvegplan må inneholde forslag til nye asfalteringsprosjekt. En tilbakeføring av vegger med utslitte asfaltdekker til grusveger anses ikke aktuelt.»

12.1 Trafikksikkerhet i forsterkningsprosjekter

Strategien i asfaltprogrammet innebærer at de fleste av fylkesvegene ikke blir bygd i tråd med fullgod vegnormalstandard. For vegene med ÅDT < 300 er dekkebredden i stor grad tilpasset dagens vegbredde. Eksisterende linjeføring både horisontalt og vertikalt vil følges i de fleste tilfeller. Fartsmålinger før og etter dekkelegging har vist at fartsnivået har gått opp i snitt ca. 7 km/t. Dette varierer fra sted til sted.

Økt fart som følge av fast dekke, vil kunne påvirke ulykkessituasjonen på fylkesvegene både når det gjelder antall ulykker og alvorlighetsgraden på ulykkene. Tiltak for å motvirke dette er naturlig å vurdere som en del av dekkeleggingen.

For å få vurdert dette konkret, bør det innledningsvis ved planlegging av disse prosjektene gjennomføres en form for trafikksikkerhetsinspeksjon.

Der det blir behov for å fravike krav i vegnormalene, bør dette fraviksbehandles etter fastsatte rutiner og eventuelt med en tilhørende risikovurdering, for å synliggjøre hvilke konsekvenser fraviket vil få.

13 Bruer og fergekaier – investeringsbehov

Kommunene har presentert ønsker om prosjekt som innebærer bygging av nye kostbare bruer som for eksempel Jøabrua i Fosnes og Knott-brua i Flatanger (se beskrivelse i kapittel 9).

Generell tillatt totalvekt på vegnettet er 50 tonn (bruksklasse Bk⁵ 10/50). Mange av de eksisterende bruene er i så dårlig forfatning at det kan være utfordrende opprettholde (bruksklasse Bk 10/50) på hele fylkesvegnettet. Vi kan bli nødt til å skrive ned vegene til en lavere bruksklasse. For næringslivet er det viktig at vegnettet har høyest mulig bruksklasse. For å oppnå dette må mange av bruene ha forsterket vedlikehold, forsterkes eller skiftes ut.

På den andre siden er det mange av bruene på fylkesvegnettet som har Bk 10/60. Hele riksvegnettet i Trøndelag har nå Bk 10/60, og disse vegene gir 7-akslede spesialvogntog for tømmertransport tillatelse til å kjøre vogntog opp til 60 tonn. Ved utskiftinga og forsterkning av bruer er et viktig at dette skjer i tett dialog med næringslivet og transportører. Der det er mulig må vårt utskiftings- og forsterknings program prioriteres langs de viktigste transportårene for tømmer.

13.1 Bruer i så dårlig forfatning at de må skiftes ut

Rapporter fra bruinspeksjoner ligger til grunn for de anbefalte prioriteringene som kommer fram av handlingsprogrammet.

13.1.1 Rieberelement bruer

Dette er bruer som ble bygd på 70- tallet med prefabrikkerte betongelementer som ble produsert av Rieber og Sønn. Disse elementene er uheldig konstruert med liten overdekning som gjør at de har fått korrosjon i armering og betongavskaling. Bruene er i generell dårlig forfatning og har lav bæreevne. Forskriftslast lastklasse II 1958 (tilsvarer Bk T8/40 i mange tilfeller). Bruene var

⁵ Bruksklasse Bk beskriver vegens eller bruas bæreevne i tonn aksellast og totallast



opprinnelig tiltenkt skogsbilveger. De fleste av bruene har enda en levetid på 10- 15 år, men finnes en skade, må brua skiftes ut.

13.1.2 Utskiftning av korrugert rør

I fylkesvegnettet for Nord -Trøndelag ligger det 38 vannførende korrugerte stålrørkonstruksjoner. De fleste av disse er i dårlig forfatning og har liten eller ingen restlevetid igjen. Det er nødvendig å skifte ut konstruksjonene. Nå prosjekteres erstatninger for disse stålrørene. Betongkulverter eller plastrør vil erstatte rørene av stål. Dette vil sikre en lang levetid på den nye konstruksjonen. Nye krav til flomberegninger gjør at flere av de eksisterende konstruksjonene må ha større vannføringstverrsnitt enn de eksisterende. Nå er kravet å ha kapasitet til å ta unna en 200 års flom, mot tidligere 100 års flom.

Vikaelv bru ved Otterøy, Namsos er under prosjektering og er planlagt for utskiftning i 2017. Hydrologiundersøkelser for flere konstruksjoner er bestilt og det bør settes av midler for å få skiftet ut gjennomsnittlig 3 konstruksjoner i året.

14 Fornyingsprosjektet

En blir aldri ferdig med å ta igjen forfallet, men det er viktig å holde det på et rimelig nivå. Hvis forfallet får gå for langt blir eneste løsning å bygge nytt og det blir som regel dyrere enn et jevnt vedlikehold.

Å ta igjen forfall var et satsningsområdet i inneværende Fylkesvegplan (2014-2017) Da arbeidet på strekningen fv.17 Steinkjer-Namsos ble forsinket ble midler frigjort til å forsere fornyingsprosjektet.

Formål med fornyingsprosjektet:

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

Det som forble uforandret var:

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

Fornyingsprosjekt slik det er gjennomført til nå er stipulert til å koste 1/10 – 1/15 av kostnadene med å bygge ny veg.

Det kan vurderes om det i framtidige fornyingsprosjekt også vurderes linjusteringer, men dette er ikke regnet inn overslagene på prosjektene som omtales nedenunder.

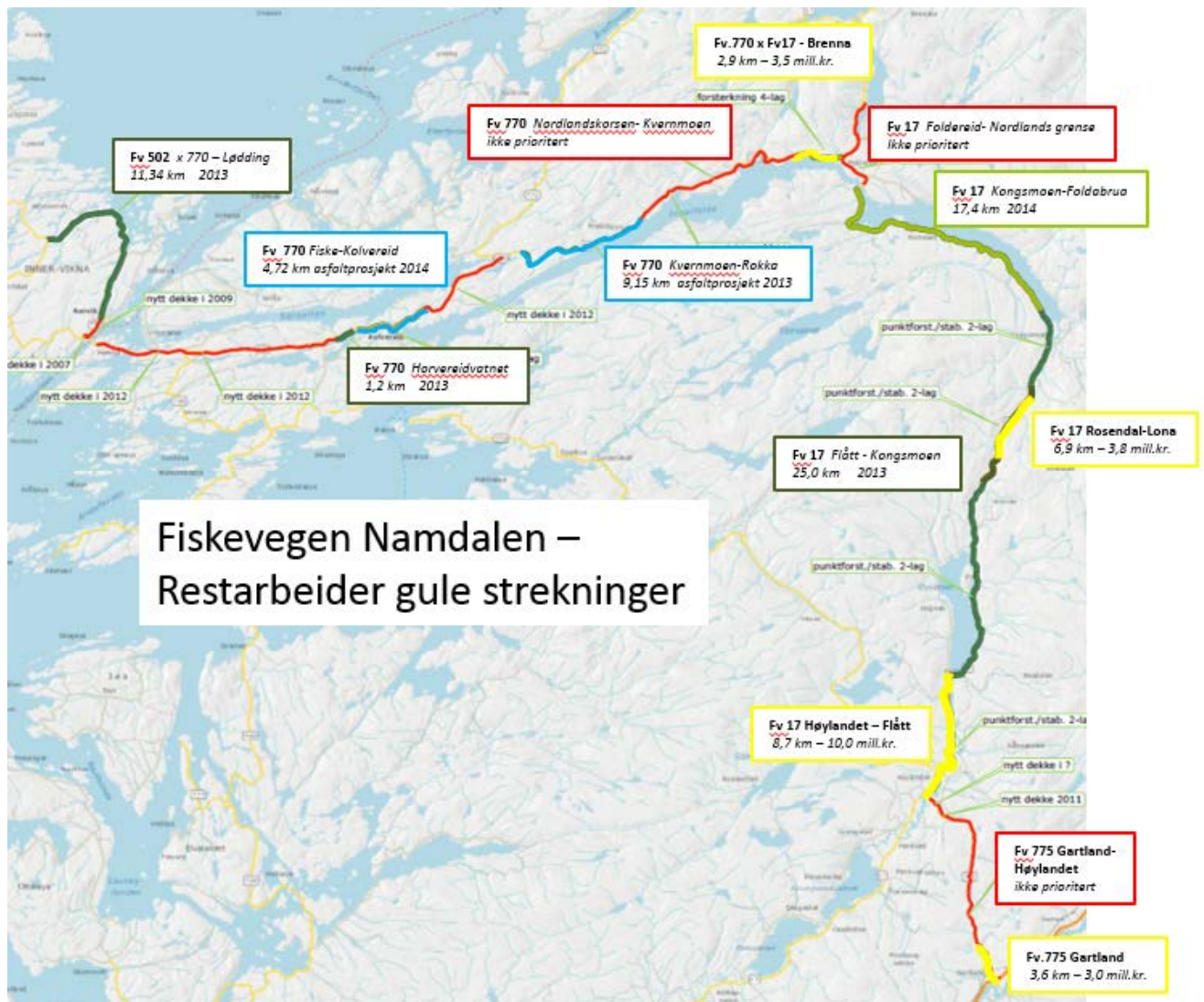
14.1 Gjennomføring av resterende arbeider på igangsatte fornyingsprosjekt

Dette kapitlet omtaler fornyingsprosjekt som er starten i perioden 2012-2017 og som fortsatt har delstrekninger der fornyingstiltak er ønskelig.

14.1.1 «Fiskevegen i Nord-Trøndelag» Fv.17, Fv. Fv.502, Fv.17, /70 og fv.775

prioritet	vegnummer	Strekning	Lengde (km)	Vegkategori
1	Fv. 770	X Nordlandskorsen - Brenna	3	A
2	Fv. 17	Rosendal – Lona bru	20	A
3	Fv. 17	Høylandet – Flått	7,5	A
4	Fv. 775	Gartland X E6	3,5	A

Tabell 7 viser foreslåtte fornyingsstrekninger prosjekt på Fiskevegen som tilsammen vil koste 23,5 millioner kroner



Figur 16 Gjennomført i tidsrommet 2012-2017 – gulestrekninger viser restanser.



14.1.2 Fornyingsprosjektet «Innherred»

Fornyings tiltak er gjennomført i tidsrommet 2014-2017. Nå gjenstår et slitelag på fv.758. Dette bør gjennomføres i 2018. Tiltaket er beregnet til å koste 3 millioner kroner.



Figur 17 Fornyingsprosjekt «Innherred»

14.1.3 Fornyingsprosjektet «Indre Namdalen»

Prosjektet starter opp i 2017 med fornying av hele fv.765 fra Eide til Svenskegrensen. Fra 2018 gjenstår fornying av fv.74 x E6 – Eide, 70 km. Totale kostnader i prosjektet er beregnet til 126 millioner kroner.



Figur 18 Fornyingsprosjekt Indre Namdalen til en kostnad på 126 millioner kroner

14.2 Foreslåtte nye fornyingsprosjekt

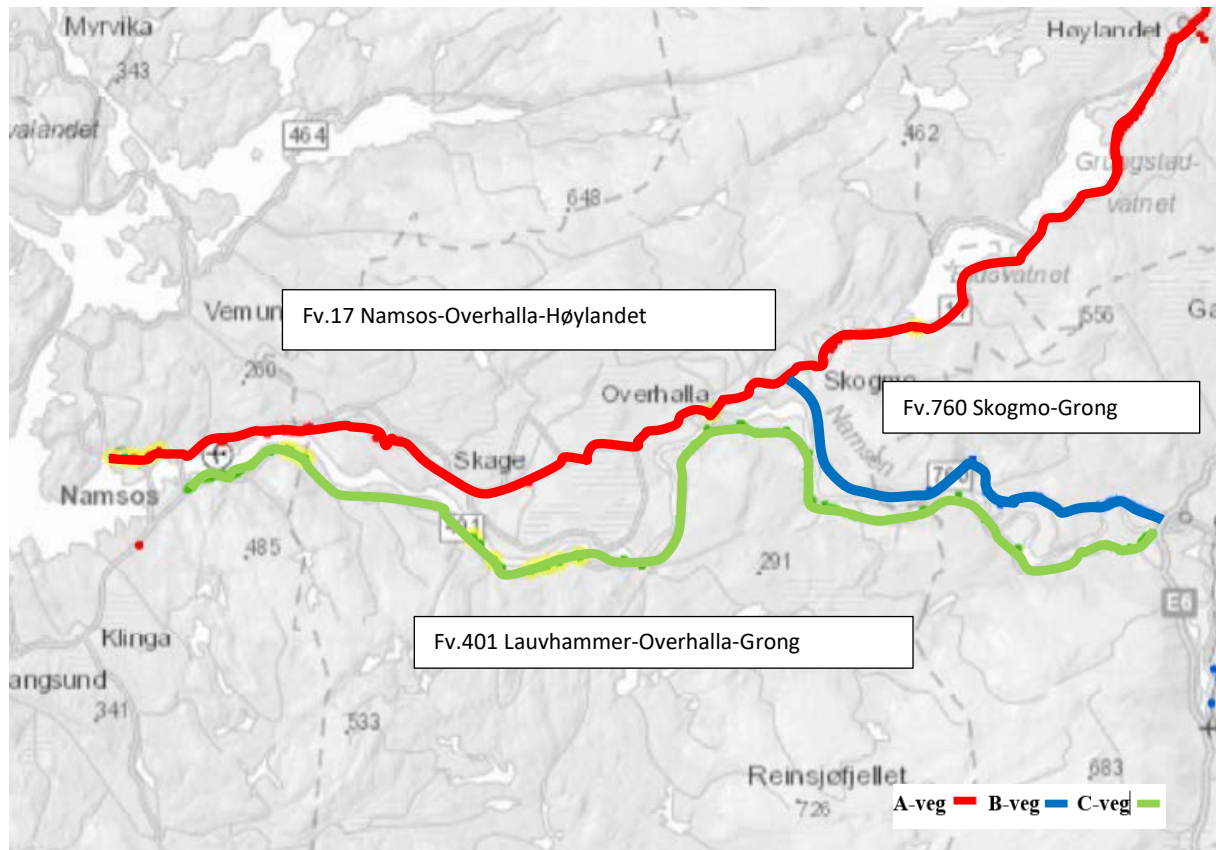
Dette kapitlet beskriver nye strekninger hvor det foreslås fornyingstiltak

14.2.1 Namsos-Grong-Høylandet

Prosjektet omfatter tre vegstrekninger og er anslått til å koste 181 millioner kroner.

- Fv. 17, 48,3 km, ÅDT 1500-2500, A-veg – kostnad 78 mill.kr
- Fv. 760, 19,7 km, B-veg, ÅDT 1200-1900, B-veg – kostnad 28 mill.kr
- Fv. 401, 47,9 km, C-veg, ÅDT 270 – 450, C-veg – kostnad 75 mill.kr

Noen av strekningene på fv. 401 og fv. 17 har i dette området oftere enn forventet vært oversvømt ved stor vannføring i Namsen. Dette har også skjedd samtidig med at E6 har vært stengt på grunn av flom. Da har hele Namdalen blitt avstengt og delt i to. En heving av vegen på utsatte strekninger i forbindelse med fornyingsprosjektet vil bidra til bedre beredskap og framkommelighet i de verste flomperiodene. Dette arbeidet er ikke inkludert i de beregnede 181 millioner kronene til fornying, og må utredes spesielt. Det kan være aktuelt å involvere NVE i håp om å få til en kostnadsdeling.



Figur 19 Forslag til fornying av på strekningen Namsos -Grong –Høylandet til en kostnad på 181 millioner kroner

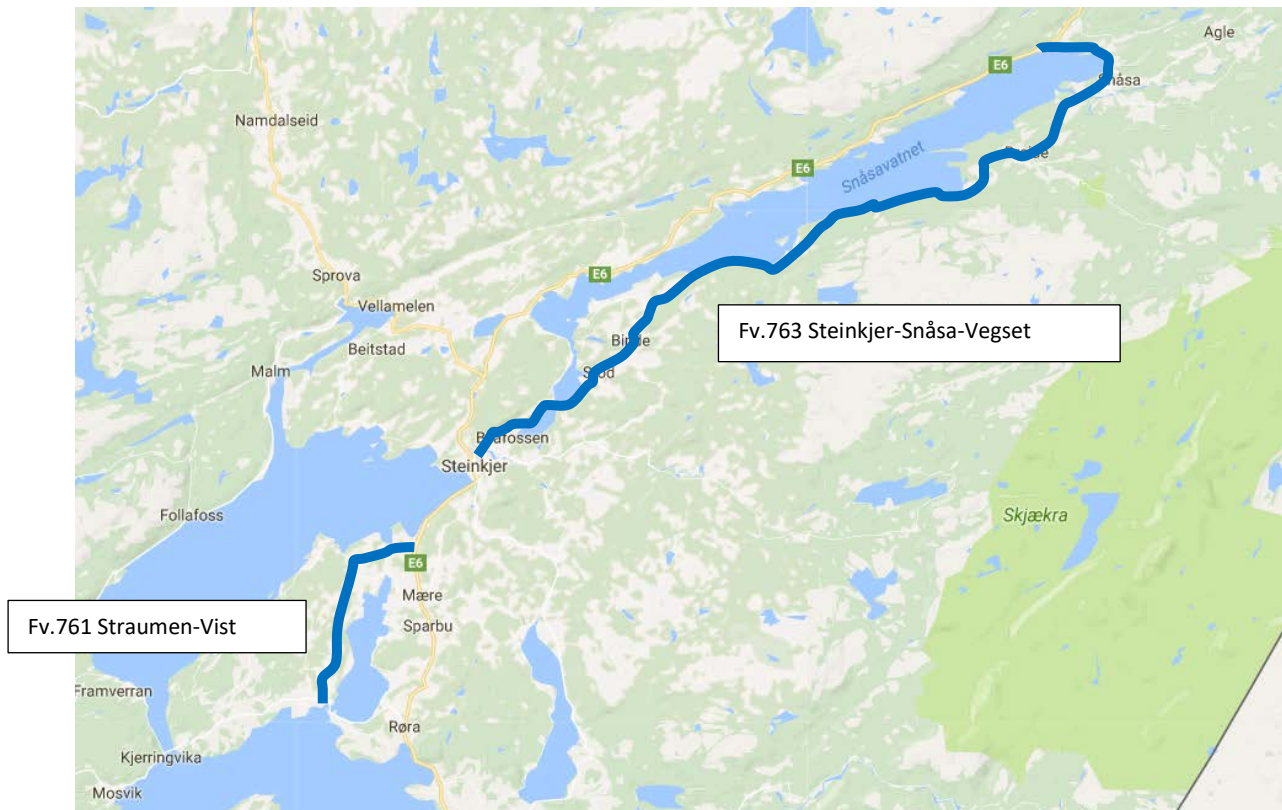


14.2.2 Inderøy-Steinkjer-Snåsa

Prosjektet omfatter fornying av de to delstrekningene som er listet opp under. Tiltakene er anslått å koste 100 millioner kroner:

- Fv. 761, 14,6 km, ÅDT 2300-2900, B-veg – kostnad 23 mill.kr
- Fv. 763, 62,5 km, B-veg, ÅDT 600-2000, B-veg – kostnad 100 mill.kr

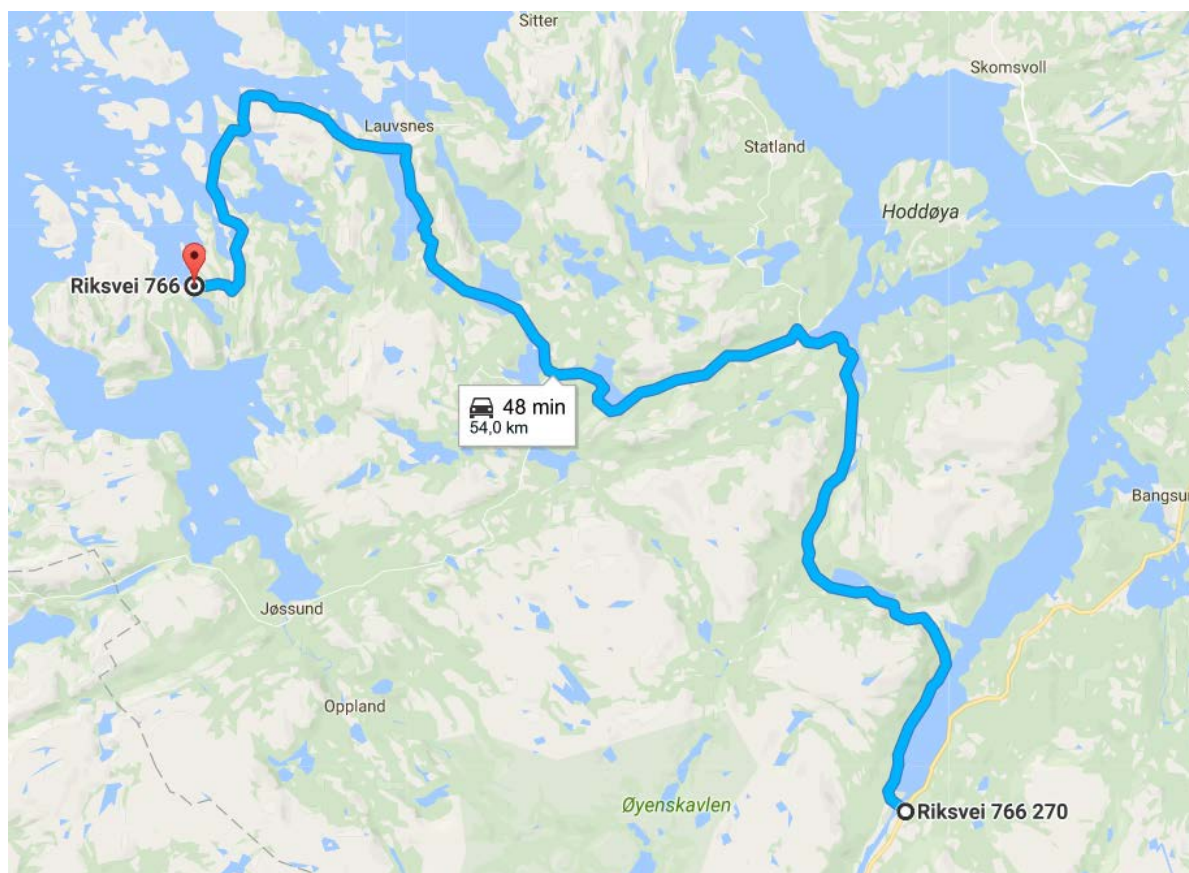
Fv. 761 er ei viktig pendlerestrekning, og tiltak for å gjøre det mer attraktivt og trygt å sykle kan vurderes i sammenheng med et fornyingsprosjekt.



Figur 20 Strekninga er klassifisert som B-veg

14.2.3 Flatanger

Prosjektet følgende vegstrekning: Fv. 766, 54 km, ÅDT 710, B-veg – kostnad 86,4 mill.kr



15 Gang- og sykkeltrafikk

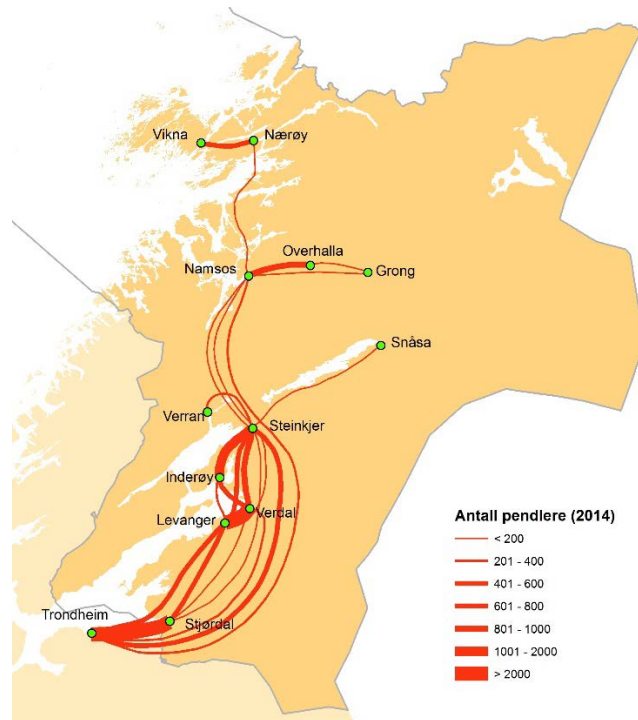
I behandlinga av strateginotatet (fylkestingsak nr. 16/38ⁱ) presiserte fylkestinget at satsinga på gang- og sykkelveger i fylket skal økes: «Tilrettelegging for gående og syklende vil være viktig for trafikksikkerheten og miljøet og samtidig styrke folkehelsearbeidet. Det er særlig viktig å få til gang- og sykkelveger i forbindelse med skoleveger, men det kan også være andre strekninger som har særlig behov for dette» Fylkestinget har også sagt at de er positiv til å vurdere alternative og enklere utbyggingsløsninger for gang- og sykkelveger uten at det er sagt noe nærmere om hva dette innebærer. Gang- og sykkelveger som er foreslått prioritert i dette dokumentet (Tabell 18) er langs høyt trafikkerte strekninger med høyt potensiale for gående og syklende. Disse er ikke tenkt bygd med enklere standard.

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



15.1 Satsing på sykkel på pendlerstrekninger

Redusert bilbruk på reiser der et rimelig alternativ kan være å gå eller sykle, vil være bidrag til å nå nasjonale og regionale mål om redusert utslipp av klimagasser. Fysisk tilrettelegging for mer sykling og gåing er også tiltak i strategien om styrket folkehelsearbeid. Det er derfor aktuelt å se på flere kriterier for bygging av gang – og sykkelveg enn nærhet til skole. At stadig flere har kjøpt seg el-sykkel gjør arbeidspendling på sykkel over lengre strekninger mer aktuelt enn tidligere. Dette vil også kreve tilrettelegging av infrastrukturen. Figuren til høyre viser arbeidspendling i Trøndelag. I Nord-Trøndelag skiller strekninger på Innherred, Overhalla- Namsos og Vikna – Nærøy seg ut som strekninger der pendling på sykkel/el-sykkel kan være svært aktuelt. Mellom Levanger og Verdal er det tilrettelagt infrastruktur for arbeidspendling med sykkel langs E6.



Figur 21 Kart som viser hvor flere enn 50 pendler til arbeid.

Mellom de andre byene/ tettstedene mangler infrastrukturen som gjør sykling attraktivt, og som kunne bidratt til å nå de nasjonale målene om økt sykkelbruk.

Et alternativt til gang- og sykkelveg kan være å legge noe bedre til rette for sykkel og gange ved å etablere en bredere skulder langs naturlige traséer for arbeidsreiser. Det kan også vurderes å styrke trygghet med bedre belysning.

Det er ønskelig å lage en strategi for hvordan sykkel kan bli et mer attraktivt transportmiddel mellom byer og tettsteder i fylket. Å etablere gang- og sykkelveger langs lange vegstrekninger er svært kostnadskrevende. Et tverrfaglig samarbeid mellom miljøene innen friluftsliv, turisme, folkehelse, idrett og samferdsel kan gjøre det lettere å legge til rette for at alternative traséer til vegkanten av en svært trafikkert veg, blir den foretrukne pendelruta. Det er ønskelig å kunne vurdere slike mulige traséer i hele fylket. For å finne gode samarbeidsformer og løsninger er det aktuelt å søke om statlige midler for å få etablert et pilotprosjekt for Innherredsområdet først.

15.2 Medfinansiering og tilskudd for bygging av gang- og sykkelveger

Historisk hadde kommunene ansvaret for planlegging, drift og bygging av gang- og sykkelveger langs riksveg og fylkesveg. I 1994 tok staten over dette ansvaret for gang- og sykkelveger langs riksveg. I brevet fra staten om de nye retningslinjene som lå til grunn for denne endringen, ble fylkeskommunene også oppfordret til å ta et tilsvarende ansvar. I Nord-Trøndelag som i de fleste andre fylker, ble ikke oppfordringen tatt til følge. Ordningene som var etablert før 1994 har blitt videreført for gang- og sykkelvegene langs fylkesvegene. Etter forvaltningsreformen i 2010, har likevel Nord - Trøndelag fylkeskommune tatt over eieransvaret for samtlige gang- og sykkelveger langs fylkesveger av klasse A og B (fylkestingsak nr. 11/55ⁱⁱ). I behandling av strateginotatet i juni 2016 (fylkestingsak nr. 16/38ⁱ) presiserte fylkestinget at de prinsipielt mener at fylkeskommunen selv

skal bære alle kostnadene med fylkesvegene, og at en eventuell endring av ansvarsforhold må skje over tid. Ved bygging av gang- og sykkelveger langs C- og D-veger ligger det fortsatt en forutsetning om at kommunene skal bidra med 25 % av de totale investeringskostnadene. Prinsippene om dette må harmoneres for hele Trøndelag etter sammenslåinga.

Det er et nasjonalt mål å stimulere til tiltak for å øke sykkelbruken. Tidligere ble midler tildelt såkalte «sykkelbyer» langs riksveg, som hadde vedtatt et hovednett for sykkel i sin by. Steinkjer og Stjørdal har gjennomført sykkeltiltak finansiert med slike midler. I de siste årene har det vært mulig for alle kommuner og fylkeskommuner som har en treparts intensjonsavtale om sykkelsamarbeid med staten, å søke på midler. Fylket har inngått avtaler med Overhalla, Verdal og Levanger i tillegg til de opprinnelige to sykkelbyene og vi har blitt tildelt slike midler. Fylket vil benytte mulighetene som kommer, og søke om å få å realisert flere sykkelfremmende tiltak med bidrag fra staten.

Andre finansieringsløsninger kan være bompenger. For eksempel kunne mulighetene for en videreføring av bompengeneinnkreving i Namdalsprosjektet for å delfinansiere en gang- og sykkelveg mellom Overhalla til Namsos vurderes. Muligheten for å legge denne helt eller delvis langs nedlagt jernbanespor burde i så fall vurderes.

Næringslivet kan også være bidragsyter for å få gjennomført gang- og sykkelvegtiltak i noen sammenhenger:

- På Marøya ønsker næringslivet å bidra til at gang- og sykkelveg blir realisert. Tiltaket er høyt prioritert både i innspill fra Vikna og Nærøy kommuner. Et slikt engasjement vil bidra til høyere prioritering av tiltaket.
- Langs fv. 72 i Verdal kommune, påvirker kalktransport lokalmiljøet i stor grad. Etter hvert som transportmengdene øker, øker forventningene fra berørte oppsittere til vegen om at avbøtende tiltak settes inn. Kalkverket er i ferd med å vurdere alternativ transport. Så lenge det ikke foreligger en konkret, tidsplan for snarlig etablering av en alternativ transportrute utom offentlig veg, vil fylkeskommunen i lag med Verdal kommune arbeide for at Verdalskalk dekker kostnader for avbøtende tiltak langs vegen. Det pågår prosesser for å avklare dette.

16 Store prosjekt

I dette kapitlet beskrives investeringsprosjekt som er på gang og store prosjekt som er spilt inn til arbeidene med fylkesvegplanen.

Pågående prosjekt er Fosenvegene og trinn1 av vegprosjektet fv. 17/ fv. 720 Steinkjer - Namsos-Malm. Begge prosjektene finansieres delvis med bompenger, noe som påregnes for nye større prosjekt der det er trafikalt grunnlag og økonomisk hensiktsmessig. Prioriteringer av tiltak ut over de to nevnte må gjøres i en prosess der hele Trøndelag er planområde.

16.1 Strekningsvise investeringer

16.1.1 Fv. 17/ fv. 720 Steinkjer – Namsos – Malm, trinn 1

Etter initiativ i 2006 fra ordførerne i kommunene Verran, Steinkjer, Namdalseid og Namsos, og etter hvert Osen og Flatanger ble det i samarbeid utarbeidet forslag til utbedring av fv. 17 mellom Steinkjer og Namsos og omlegging av fv. 720 i ny trasé fra krysset med fv. 17 til Malm i Verran kommune som et bompengeprojekt. I 2012 ble det ikke mulig å bli enige om prosjektinnhold for



strekninga mellom Sprova og Namsos, og samarbeidet opphørte. Det ble imidlertid foreslått å gå videre med den delen av prosjektet som det var enighet om, som et første trinn. I det igangsatte utbyggingstrinnet skal det bygges 8,8 km ny veg på sørsida av Hjellbotn med bru over Beitstadsundet fra Østvik til Sprova. På denne strekninga blir det to tunneler, Strømsnestunnelen og Holmviktunnelen. På fv. 720 skal det bygges 5,8 km ny veg fra krysset med ny fv. 17 i Strømnestangen til Malm. I tillegg skal den om lag 5,6 km lange strekninga av fv. 17 fra Dyrstad til Østvik utbedres til en standard som bestemmes av økonomien i fv. 17/ fv. 720 Dyrstad-Sprova- Malm.

Bompengeproposisjonen 56 S om finansiering av prosjektet fv. 17/ fv. 720 Dyrstad-Sprova-Malm, forventes behandlet av Stortinget 3. april 2017. Anlegget er satt i gang våren 2017. Strekningene planlegges åpnet for trafikk i 2019

Prosjektets trinn 1 har en utbyggingskostnad på 1 610 millioner (2017) kr. Kostnadene pr år vil ha følgende fordeling:

år	2016 og tidligere	2017	2018	2019	2020
Kostnad millioner 2017-kr	31	210	684	501	184

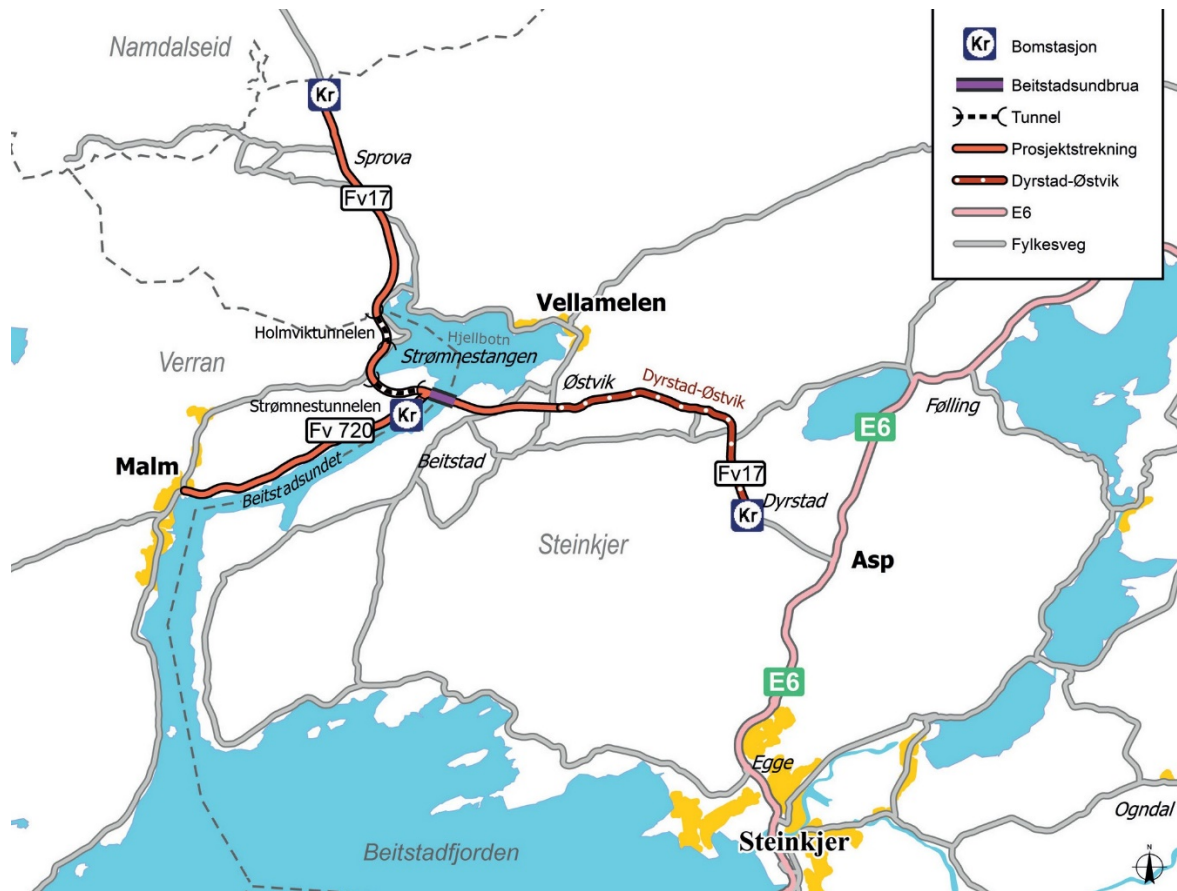
Byggekostnadene vil finansieres 50 % med bompenger og 50 % med fylkeskommunale midler.

100 millioner kr er avsatt til strekninga Dyrstad – Østvik. Denne strekninga står på kuttlista i prosjektet om vegstrekningene nord for Østvik blir dyrere enn forutsatt. Denne strekninga er også på ei marginalliste. Det betyr bygging med en bedre standard enn forutsatt, om vegstrekningene nord for Østvik blir billigere enn forutsatt.

I forbindelse med kommunereformen er det innvilget 2 millioner kroner fra kommunaldepartementet til infrastrukturtiltak til kommuner som slår seg sammen. Midlene brukes til planlegging av ny veg for deler av strekninga mellom Dyrstad og Østvik. De to kommunene, Steinkjer og Verran, vil søke om mer midler til samme vegstrekning når ny søknadsfrist blir annonsert.

Prosjektet har en egen hjemmeside: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/fv17steinkjernamsos>

Kartet under viser hvilke strekninger som skal bygges og hvor bomstasjonene vil plasseres i Fv. 17-prosjektets første trinn



Figur 22 Kart over fv. 17/ fv. 720 Dyrstad - Sprova – Malm

16.1.2 Fosenvegene

Næringslivet og kommunene på Fosen har gått sammen om et felles løft for å bedre vegstandarden i regionen. Fosenvegene AS Ei tim' te' by'n er etablert for å utføre dette arbeidet. Selskapet er eid av kommunene Osen, Roan, Åfjord, Bjugn, Ørland, Rissa, Leksvik, Agdenes og Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner.

Utbyggingsprosjektet Fosenvegene omfatter oppgradering og nybygging av ca. 280 km veg på Fosen. Prosjektet består av 18 delprosjekter, fordelt i 3 «pakker», som alle er prioritert i utbyggingsrekkefølge, og godkjent av alle berørte kommuner. Beløpet skal dekkes ved både fylkeskommunal finansiering (25 prosent) og bompenger (75 prosent). Nord-Trøndelags bidrag av de fylkeskommunale midlene er 27 prosent og Sør-Trøndelags bidrag er 73 prosent.

To av tre utbyggingstrinn er ferdige og Sør-Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å framskynde siste trinn med å forskuttere utbygginga. I trinn tre ligger også fv.193 mellom Fines og Meltingen som ligger i Nord- Trøndelag.

Kostnadsramme i prosjektet 1,878 milliarder kroner.

Prosjektet har en egen hjemmeside <http://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fosenvegene>



Figur 23 Bompengeprojektet Fosenveggen med 18 delprosjekt fordelt på 3 utbyggingspakker

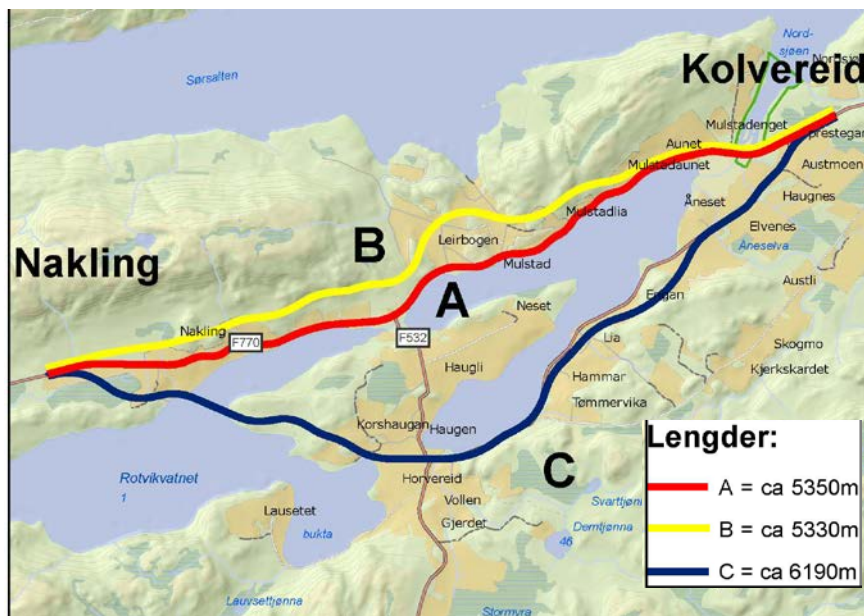
16.1.3 «Fiskevegen» fv. 17/fv. 770 i Grong, Høylandet, Nærøy og Vikna kommuner. Inkludert Naklingsvingene

«Fiskevegen» var den første strekningen i Nord-Trøndelag, der utbedring etter fornyingsprinsippene ble utført (se kapittel 14).

Innspill fra Kystgruppen bygger på resultatene fra Regionalt infrastrukturprosjekt for kommunene i Ytre Namdal. De viser til fortsatt behov for utbedring på flere av de strekningene som allerede er utbedret gjennom fornyingsprogrammet. Det planlegges ytterligere fornying på noen strekninger her, men en forventning om nyvegstandard vil ikke kunne innfris med disse tiltakene.

Men strekinga mellom Kolvereid og Nakling trekkes fram som den høyest prioriterte. På deler av denne strekinga er grunnforholdene så dårlige at spesielle tiltak må settes inn for å sikre stabilitet når vegen skal utbedres. Dette er spesielt en streking som fylkeskommunen vil trekke fram som et case der vi kan drive utviklingsarbeid i forhold til kvikkleiretiltak. Vi vil øve press mot staten om medfinansiering, og har forventninger om at de bidrar i dette arbeidet.

Det jobbes med flere alternative løsninger for å erstatte dagens veg mellom Kolvereid og Nakling. Foreløpig planarbeid viser at det er behov for å vurdere enda flere muligheter enn det som er skissert under:



Figur 24 Alternative løsninger for ny veg mellom Kolvereid og Nakling

16.1.4 Fv. 17/ fv. 720 Steinkjer – Namsos – Malm, trinn 2

Det er en klar intensjon i fylkestinget at trinn 2 i dette vegprosjektet skal realiseres, se fylkestingsak nr 15/19^{vi}. Trinn 2 vil omfatte tiltak på fv. 17 på strekninga mellom Sprova og Namsos. Innhold og organisering av dette byggetrinnet er ikke avklart, og må organiseres som et nytt prosjekt. Her avventer fylkeskommunen initiativ fra kommunene. Før samarbeidet om ett Fv. 17- prosjekt fra Steinkjer til Namsos havarete, var allerede utbygginga av tre delprosjekt på denne strekninga igangsatt. Det er brukt mye planleggingsmidler og 165 millioner 2017-kroner på utbygging av ny veg forbi Bangsundsvingene, ny gang- og sykkelveg mellom Sævik og Spillumshøgda og ny Argård bru i Namdalseid. Disse tre delprosjektene er helfinansiert av fylkeskommunen.

16.1.5 Osen – Jøssund og Sitter – Lauvsnes i Flatanger kommune

Flatanger kommune har gjennom en årrekke arbeidet for å få realisert en vegforbindelse over Knottfjorden gjennom prosjektet «Knottbrua» som kommunen anser som sitt viktigste samferdselsprosjekt. Sammen med Osen kommune har de også løftet fram vegprosjektet mellom Stand, i Osen og Jøssund i Flatanger. Med disse to prosjektene vil det bli mulig å kjøre langs Trøndelagskysten fra Ørlandet til Utvorda. Det er utført flere utredninger og forprosjekt som synliggjør mulighetene og kostnader for disse vegforbindelsene. I forbindelse med sammenslåing av de to Trøndelagsfylkene er vegprosjektet Strand-Jøssund sterkere aktualisert. Den mest aktuelle traseen mellom Osen og Flatanger går gjennom Skjellådalen som er naturreservat. Der føres samtaler med miljømyndighetene for å avklare mulighetsrommet. Det anses som lite aktuelt å kreve inn bompenger siden trafikkgrunlaget er for lite.



Figur 25 Kart som viser foreslåtte vegtiltak (stiplet linje) ved forbindelse mellom Strand i Osen og Jøssund i Flatanger, samt forbindelsen fra Lauvsnes til Utvorda i Flatanger kommune

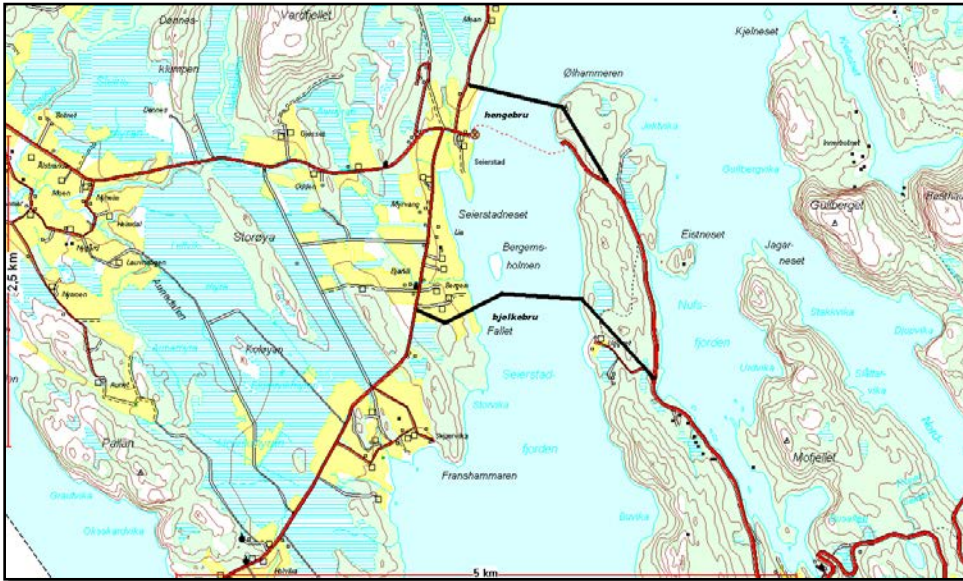
16.1.6 Omlegging fv. 760 Viesbakkene i Grong kommune

Også på denne strekninga gjør grunnforholdene (og gravhauger) at tiltaket ikke kunne gjennomføres som opprinnelig planlagt. Her trengs ekstra midler til stabilisering i kvikkleireutsatt område. Det er igangsatt et forprosjekt for tiltaket.

16.1.7 Fv 777 Jøabrua

Arbeidet med å få bru til Jøa (fv. 777) har pågått i lang tid. Det er til nå ikke funnet finansieringsløsninger for prosjektet.

Dagens kommunikasjonsløsninger for Jøa, omfatter hurtigbåt og ferje. En utredning fra 2009 vurderte flere brutyper og bruplasseringer og konkluderte med at hengebru ved Ølhammeren ville bli det beste alternativet til ferje. Denne konklusjonen ligger fortsatt til grunn for fylkeskommunens handtering av saken. Som følge av kommunereformen vil Jøa bli en del av nye Namsos kommune. I den forbindelse har kommunene Fosnes, Namsos og Namdalseid fått innvilget midler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til infrastrukturtiltak for kommuner som skal slå seg sammen. Midlene er gitt til planlegging av Jøabrua. Innsatsen vil bli konsentrert om mulighetene til å oppnå ytterligere ekstraordinære tilskudd til finansiering utover ordinære bruavløsningsmidler. Dette kan blant annet være flere midler øremerket for kommuner som slår seg sammen. Parallelt med å se på finansieringsløsninger for ei bru, er det også aktuelt å vurdere en innovativ utvikling av fergetilbudet (her vurderes kabelferge, se kapittel 9.7). I Handlingsprogrammet bak i dette dokumentet står bru-prosjektet ført opp under et kapittel om strekningsvise investeringer, men høy prioritering vil forutsette en betydelig ekstern finansiering.



Figur 26 Illustrasjon av aktuelle lokaliseringer for bjelkebru og hengebru som ble vurdert i 2009 (Kilde: Prosjektrapport Jøabrua, Utviklingskontoret Midtre Namdal)

16.2 Tilpasning statlige prosjekt

Store statlige prosjekt er på gang i fylket. Dette gir muligheter for samhandling med staten

for å oppnå forbedringer også på fylkesvegnettet. Dette må også sees i sammenheng med tettsteds- og byutvikling.

16.2.1 Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen (Nordlandsbanen mellom Steinkjer og Trondheim)

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

16.2.2 Utvikling av E6 - muligheter for byer og tettsteder

Vegselskapet «Nye veger AS» prioriterer E6 gjennom fylket fra Kvithammer til Åsen. Kriteriene satt i grunnlagskriteriene til Nasjonal Transportplan er innfridd i forhold til hva som skulle til for at også E6 videre mellom Åsen og Steinkjer skal med i Nasjonal Transportplan for kommende periode. Bygging av ny E6 i Nord-Trøndelag, vil med ny kryss-struktur, påvirke trafikkstrømmene på det parallelle lokalvegnettet og i sentrumsområdene. Det er viktig å stille med ressurser for å møte de mulighetene i byene og tettstedene denne E6-utbygginga kan gi.

16.3 Investeringsbehov i byområdene langs E6 i Nord - Trøndelag

For storbyene er målsetningen at veksten i persontransporten i byområdene skal ivaretas med kollektivtransport, sykkel og gange. Staten gir i dag tilskudd til større byer i arbeidet med å nå

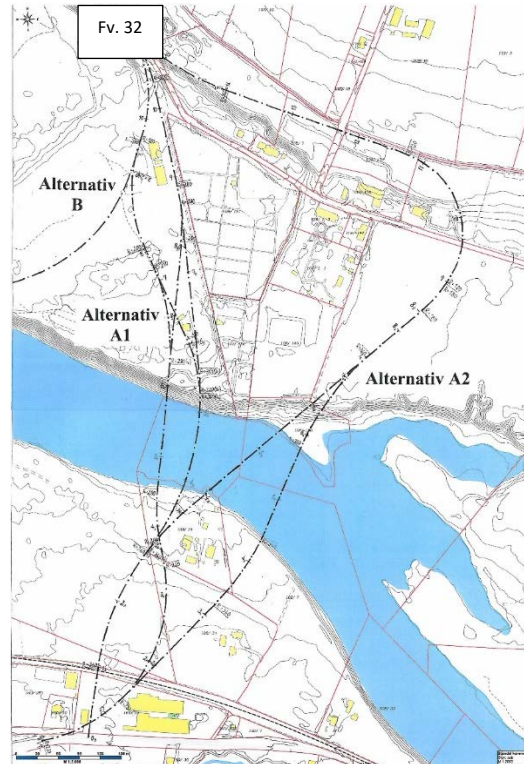


klimamål. I gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP) er ikke tilsvarende tilbud utviklet for småbyer. Det kan være riktig å rigge seg slik at også småbyene i Trøndelag kan være aktuelle i slike avtaler framover.

16.3.1 Stjørdal: «Ringveg Sør», Kirkevegen, fv. 32, og planfri kryssing mellom fv. 36 og jernbanen

Stjørdal kommune ønsker å vurdere en omlegging av fv. 32 og ny kryssing av Stjørdalselva til erstatning for dagens Mælen bru. En løsning kan være en «Ringvei Sør». Dette kan bedre fremkommelighet, trafikksikkerhet og være en beredskapsveg til E6 mellom Værneskrysset og Halsøen. Hellbrua på fv. 705 har ikke bæreevne til å imøtekomme skognæringas krav om Bk 10/60 og må vurderes i denne sammenhengen. «Ringveg Sør» kan sees på som alternativ til en omlegging av fv. 705 i Sandfærhusområdet. I samråd med Stjørdal kommune bør det gjøres en vegutredning inkludert mulighetene for bompengefinansiering.

Å bli kvitt jernbanekryssinga i plan med fv. 36 på strekninga Skolegata – Ringveg Nord, er høyeste prioritert for Stjørdal. Begge forholdene omtalt ovenfor, er omfattende og ressurskrevende tiltak. Det må tas initiativ til å finne både økonomiske, tekniske og arealmessige løsninger i tida framover.



Figur 27 Ulike muligheter for kryssing av Stjørdalselva. I kommuneplanens arealdel er A-alternativene ivarettatt med en egen båndleggingssone, mens B-alternativet på skissa er funnet uaktuelt

Stjørdal vurderer deltagelse i en byutviklingsavtale med Trondheimsregionen. De har fått innvilget statlige klimasatsmidler til å se på byutvikling med spesielt fokus på stasjonsutvikling. I dette prosjektet vil fylkeskommunen være en part som regional koordinator. Prosjektet kan munne ut i forslag om tiltak der fylket naturlig også bidrar økonomisk.

16.3.2 Innherredsbyene

Et samarbeid mellom byene på Innherred kan gjøre «Innherredsbyen» stor nok til å bli vurdert som aktuell for en satsing på byvekstavtaler fra staten. Avtalene utarbeides etter forhandlinger, der finansiering av transport- og miljøtiltak, og spesielt tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige temaer. Både stat, fylkeskommuner og kommuner forplikter seg til å bidra med finansiering og tiltak på sine ansvarsområder. Et slikt samarbeid vil også bidra til å realisere potensialet for bedre felles bo- og arbeidsmarkeder i Trøndelag gjennom utviklingstiltak for en balansert byutvikling. Det er sendt søknad til Klima- og miljødirektoratet om klimasatsmidler for å gjennomføre en byanalyse for å konkretisere både behov, mål og muligheter for tilgjengelighet og byvekst. Det er også gjennomført et oppstartsmøte med kommunene Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer der det ble enighet om en felles satsing.

17 Handlingsprogram

I dette kapitlet presenteres tabeller med foreslåtte prioriteringer av investeringsmidlene framover. Tiltakene presenteres i programområdene strekningsvise investeringer, mindre investeringstiltak og planlegging. For mange av tiltakene er det angitt et kostnadsestimat. For de fleste av tiltakene er disse estimatene meget usikre. Der det ikke foreligger planer er et bare brukt løpemeterpriser. For å få redusert usikkerheter i kostnadsanslag til $\pm 10\%$, må det foreligge en reguleringsplan. For kommunedelplaner ligger usikkerheten på om lag $\pm 25\%$, mens kostnadene som er angitt i dette handlingsprogrammet er på $\pm 40\%$.

Bokstaver og romertall bak overskriftene i kapitlet, refererer til programområdene som er listet opp i tabellen under:

Prosentvis fordeling av øvrige investeringstiltak (unntatt store investeringstiltak som delfinansieres med bompenger)		Foreslått fordeling etter politisk behandling av strateginotat i 2016
1)	Strekningsvise investeringer (a + b)	45
	a) Strekningsvise prosjekt	15
	b) Fornyingsprosjekt	30
2)	Mindre investeringstiltak (a + b + c + d)	50
	a) Mindre utbedringer (i + ii + iii + iv + v)	25
	i) Forsterkning 10 tonn asfalt	2
	ii) Punktvis forsterkning	
	iii) Punktvis utbedring	5
	iv) Bruer	16
	v) Tilpasning Statlige prosjekt	2
	b) Tilrettelegging for Gange- og sykkel (i + ii)	17
	i) Prioriterte gang og sykkelveger	12
	ii) pendlertrafikk/ medfinansierte tiltak	5
	c) Trafikksikkerhetstiltak (i + ii)	6
	i) Trafikksikkerhetstiltak fylkesveg	5
	ii) Trafikksikkerhetstiltak kommuneveg	1
	d) Miljø og servicetiltak	1
	e) Kollektivtransport og universell utforming	1
3)	Planlegging	5
	Sum investeringer (1 + 2 + 3) i prosent	100

Tabell 8 Forslag til prosentvis fordeling av investeringsmidlene framover som følge av strategivedtak i fylkestinget juni 2016. Større investeringstiltak som Bompengeprojektet Fv.17/ fv. 720 og Fosenevegene er ikke med i denne oversikten.

17.1 Strekningsvise investeringer

Dette programområdet omtaler kostnadskrevende investeringsprosjekt. De fleste av disse er ikke realiserbar uten bompenger eller statlige midler.

17.1.1 Strekningsvise investeringer delfinansiert med bompenger

Kostnadene i dette avsnittet har en mindre usikkerhet enn de fleste som er oppgitt i dette handlingsprogrammet. I disse to prosjektene er det ferdig regulerte planer for tiltakene som skal gjennomføres.



	Veg	Strekning	Kommune	ÅDT	Lengde	Kostnad
1	17/ 720	Fv.17-prosjektet*	Steinkjer-Verran			1610
2	193	Fosenvegene	Inderøy			80

Tabell 9 Strekningsvise investeringer delfinansiert med bompenger

17.1.2 Store prosjekt som mangler finansiering (1a)

Forprosjekt og lignende er igangsatt for de fire første prosjektene i tabellen nedenfor. Men det er ikke gjort nok forarbeid til å kunne anslå kostnader. Det mangler planer for finansiering av disse prosjektene og sannsynligheten for realisering anses større der det er vilje og trafikalt grunnlag til å bidra med bompenger. Planlegging settes i gang for de to første prosjektene i 2017.

	Veg	Strekning	Kommune	ÅDT	Lengde m	Kostnad mill kr
1	770	Kolvreid - Naklingssvingene *	Nærøy	2490	5300	250-500
2	760	Viesbakken	Grong	1220	1100	75 -100
3	17	Steinkjer- Namsos Trinn 2	Namdalseid/ - Namsos	2400	4500	500 -750
3		Jøabrua (fergeavløsning)	Fosnes	195	600 (?)	600 – 800
4		Osen - Jøssund	Osen og Flatanger	-	1800	1000-1500
5	17	Trolldalen	Nærøy	550	4500	500-800
6		Knottbrua med tilhørende veger	Flatanger		160-220 (4800)	160- 250

Tabell 10 Strekningsvise investeringer der finansiering er uavklart

17.1.3 Fornyingsprosjektet (1 b)

Fornyingsprosjektet som starta i 2013 foreslås videreført for de vegene som er oppført på lista nedenfor. De to første prosjektene er en ferdigstilling av igangsatte prosesser. Oppførte kostnader er estimert ut fra erfaringstall og løpemeterpriser for lignende tidligere prosjekt.

pri	Veg	Strekning	Kommune	ÅDT	Lengde tiltak (km)	Kostnad Mill kr
1	775/17/770	Laksevegen	Grong/ Høylandet/ Nærøy/Vikna	1000	34	23,5
2	758	Innherredsprosjektet	Verdal	700	3,3	3
3	Fv. 74	Indre Namdalen Fv. 74 XE6 - Eide	Grong/Lierne	370	70	126
4	Fv. 17/ 760/ 401	Namsos - Grong - Høylandet	Namsos - Høylandet	3300/1200/270	116	181
5	761/763	Straumen – Vist Steinkjer - Snåsa	Inderøy-Steinkjer- Snåsa	2120/930	77	123
	766	Fv 766 XFv17 - Flatanger	Flatanger	710	54	86,4

Tabell 11 viser prosjekt som foreslås utbedret gjennom fornyingsprosjekt i årene framover

17.1.4 Store bruprojekt med skader eller og skognæringas krav til økt bruksklasse

	Veg	Strekning	Kommune	ÅDT	Lengde	Kostnad mill. kr
1	762	Midjobrua utskifting skadet bru ⁶	Steinkjer	3450	105	95
2	17	Foldabrua ⁷	Nærøy	830		
3	705	Hellbrua ⁸	Stjørdal	10600	276	150-200

Tabell 12 viser bruer som alle er høyt prioritert fra skognæringa for å tåle Bk 10/60

⁶ Utglidning av landkar gjør at Midjobrua er under stadig overvåking. Når utglidninga blir for stor, må brua skiftes ut, eller bruksklassen må skrives ned.

⁷ Prosjektering gjøres for Foldabrua i 2017 for å finne ut hva som skal til for å oppnå Bk 10/60

⁸ Det er utredet hva som må til for at Hellbrua skal kunne ha Bk 10/60. Den er ikke sterkt nok til å forsterkes og ny bru må i så fall settes opp. Ei eventuell ny bru må ses i sammenheng med ringveg sør i Stjørdal og det må søkes om statlig medfinansiering



17.2 Mindre investeringstiltak

17.2.1 Forsterking til 10 tonns bæreevne med asfalt (2 a i)

Grusveger som foreslås forsterket til bæreevne ti tonn aksellast er listet opp i tabellen under. Det vurderes for hver veg om trekkjør skal legges samtidig som de øvrige gravearbeidene pågår. Kostnader for trekkjør er ikke tatt med.

Pri.	Veg	Strekning	Kommune	ÅDT	Lengde m	Kostnad mill. kr
1	Fv290	Østvik - Prestmarka	Steinkjer	340	2132	5,5
2	Fv87	Leksvik - Kråkmo	Leksvik	160	13850	35,0
3	Fv103	Finnmarka - Nes m/ arm	Levanger	230	3208	8,0
4	Fv5	Stortrøa - Hamran	Meråker	220	3356	9,0
5	Fv115	Holte - Hotran	Levanger	210	2805	7,0
6	Fv133	Rinnleiret - Høgskott	Verdal	210	2483	6,5
7	Fv293	Røsegg - Følling	Steinkjer	210	1657	4,0
8	Fv297	Hatlinghus - Meldal	Steinkjer	210	6046	15,0
9	Fv170	Lein - Skurset	Verdal/Steinkjer	200	10867	27,0
10	Fv203	Follafoss - Sela	Verran	100	24916	62,0
11	Fv2	Grova - Sulåmo	Meråker	240	16383	41,0
					Totalt	220 mill kr

Tabell 13 Veger som foreslås forsterket til 10 tonn bæreevne med asfalt

17.2.2 Punktvis utbedring (2 a iii)

Allerede inngått avtale binder fylkeskommunale vegmidler til prosjektet som er prioritert på førsteplass.

	Veg	Strekning	Kommune	ÅDT	Lengde	Kostnad Mill. kr
1	757	Havnekrysset øst – Holbergkrysset	Verdal	9500	300	15
2	35	Gymnasgata X fv. 35	Stjørdal	5760	I kryss	10-15
3	774	Kirkegata X Saltkjelen	Levanger	12000	I kryss-	10-15
4	769	Verftsgata X Niels Bjørums gate	Namsos	4240	I kryss	10-15
5	757	Stiklestad alle X videregående skole	Verdal	5190	i avkjørsel	10-15
	774	Kirkegata X Havnevegen (Helga den fagres gate)	Levanger	10500	I Kryss	10-15

Tabell 14 Strekningsvise investeringer uten bompenger

17.2.3 Bruer (a iv)

Bruer som trenger ombygging eller har behov for utvidet vedlikehold er satt opp i tabellene nedenfor.

17.2.3.1 Rieberelement bru

Se omtale kapittel 0

Pri	Vegnr.	Bru nr og navn	Kommune	Byggeår	Lengde	ÅDT	Ca. Kostnad ny bru (i mill. kr)
3	fv. 129	1059 Floan	Levanger	1976	13	460	15-20
5	fv. 325	1013 Nordre gravbrøt	Snåsa	1975/ 1930	21	210	20-26
6	fv. 2	720 Langvassbekk	Meråker	1967	4	250	6-8
7	fv. 38	1058 Mære o/jernbanen ⁹	Stjørdal	1976	9	550	10-15
8	fv. 129	1010 Munkrøstad	Levanger	1975	12	270	15-20
9	fv. 191	842 Hindbergaunbrua	Inderøy	1970	6	110	6-12
12	fv.23	807 Hammer	Stjørdal	1969	7	290	6-13
13	fv. 491	947 Oppland	Flatanger	1974	16	50	18-20

Tabell 15 Rieberelementbru som bør skiftes ut (hvis det blir avdekket nye skader kan de bli behov for å endre prioriteringsrekkefølgen)

⁹ Mære brua er ikke sterk nok til å monteres på nødvendig beskyttelsesskjerm i forbindelse med elektrifisering av Trønderbanen. Her må kostnadsdeling med Bane NOR avtales.



De to tabellene foran og bak må sees i sammenheng

17.2.3.2 Bruer med store skader slik at ny bru er nødvendig.

Pri	Vegnr.	Bru	Kommune	Byggeår	Lengde	ÅDT	Ca. Kostnad ny bru (i mill. kr)
1	fv.342	546 Flåbekkbrua	Røyrvik	1962	4	100	6-8
2	fv. 72 ¹⁰	130 Kvernbrua	Verdal	1938/ 1962	19	690	20-25
4	fv. 322	210 Vibrua	Snåsa	1947/ 1976	9	370	10-15
10	fv. 87	858 Sagbekken	Leksvik	1971	5	160	7-10
11	fv. 111	20 Ståbekk	Levanger	1924/ 1961	4	680	6-10

Tabell 16 Øvrige bruer som må utskiftes

17.2.3.3 Korrugerte stålrør

Veg	Nr	Bru	Kommune	Utskiftnings år	Kostnad Mill kr
FV 767	1039	Myraelvbrua	Namsos	2018	Kr 3 500 000
FV 436	831	Belgvold	Namsos	2018	Kr 8 500 000
FV 17	718	Belgvold	Namsos	2018	Kr 4 200 000
FV 266	1156	Lauva Bru	Steinkjer	2019	Kr 15 000 000

Tabell 17 Korrugerte stålrør som er planlagt skiftet ut i 2018 og 2019, 36 flere rør må skiftes ut i kommende 10-15 års periode.

¹⁰ Ved Kvernbrua i Verdal bør også vegens geometri vurderes i tillegg til utskiftning av brua.

17.2.4 Gang og sykkelveger

17.2.4.1 Nye gang og sykkelvegprosjekt (2 b i)

pri	veg	Prosjekt	Lengde km	ÅDT	Kommune	Kostnad (i mill, kr)
1	17	Litj Tyldum - Høylandet s	1,9	1140	Høylandet	20
2	755	Kvistadbakken - Tømte	2,6	2810	Inderøy	32
3	757	Vuku sentrum	1,1	1200	Verdal	15
4	763	Steinbrua - Byaenget	0,5	3500	Steinkjer	10
5	705	Bjørgmyran - Frigården	3,3	4000	Stjørdal	40
6	753	Åsen - Hopla	3,4	1780	Levanger	41
7	258	Mære skole - Øvre Lein	1,2	310	Steinkjer	14
8	17	Høylandet N - Skarland bru	1,5	1410	Høylandet	15
9	119	Korsbakken - Eideskorsen	1,9	1800	Levanger	19
10	125	Halsan skole. - Bjørkheim	0,3	470	Levanger	3,5
11	72	Valstadmoen - Lysthaugen	4,4	2960	Verdal	44
12	763	Lein - Gusthaugen	3,3	1880+ 900	Steinkjer	40

Tabell 18 Gang- og sykkelvegprosjekt. På C- og D veger bidrar kommunene med minst 25 % av investeringskostnadene.

17.2.4.2 Nye gang og sykkelvegprosjekt på pendleruter (2 b ii)

Pri	veg	Prosjekt	Lengde km	ÅDT	Kommune	Kostnad Mill. kr	Pluss kom. andel
1	770	X kv ved busslomme - Nærøysundbrua - Sjøhaugen	0,8	2830	Nærøy	10	1,500
2	17	Ranemsletta - Namsos	17,4	3300	Namsos/ Overhalla	200	
3	761	(Sakshaug) Sandvolla - Vist	5	2960	Steinkjer/ Inderøy	60	

Tabell 19 Gang- og sykkelvegprosjekt på pendlerstrekinger

17.2.5 Trafikksikkerhetstiltak (2c)

Den etablerte ordningen, tidligere Aksjon skoleveg-midler, foreslås videreført i samme omfang som tidligere. Det bør derfor avsettes årlige midler til tiltak langs kommunal veg. Den kommunale egenandelen skal utgjøre minst 50 % av totalkostnaden. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg vedtar fordelingen av trafikksikkerhetsmidlene etter søknad fra kommunene.



Til tross for at trafikksikkerhetshensyn skal inngå i alle vegprosjekt, er det behov for separate trafikksikkerhetsmidler. For trafikksikkerhetstiltak langs det fylkeskommunale vegnettet foreslås det å sette av en årlig sum til trafikksikkerhetsmidler. Noen av midlene bør brukes til tiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. Det foreslås også at det avsettes en årlig sum til å gjennomføre strakstiltak som oppstår gjennom året og tiltak som gjennomføres på bakgrunn av henvendelser fra publikum eller kommuner. Ordningen med et lite årlig beløp avsatt til utbedring av farlige avkjørsler fortsettes. Fylkes trafikksikkerhetsutvalg fordeler noen av disse midlene etter behandling av søknad fra kommunene.

17.2.6 Miljø og sørvistiltak (2d)

Til miljø- og sørvistiltak bør det også settes av midler. Noen midler brukes i kampen mot fremmede arter lang vegkanter i samarbeid med fylkesmannen. Støyskjermingstiltak etter forurensingsloven og tilskudd til støvisolasjon vil også kunne dekkes av slike midler. Vi har ingen spesifiserte prosjekt enda, men vet at vi vil få krav om støyreducerende tiltak framover.

17.2.7 Kollektivtransport og universell utforming (2e)

Det må også settes av midler til kollektivtiltak og universell utforming. Endringer i bosetting, skolestruktur og transportruter innebærer behov for stadige tilpassinger av kollektivinfrastrukturen. Dette kan være nye holdeplasser og oppgradering av eksisterende. I tillegg tilrettelegges lokale knutepunkt mellom ulike bussruter og mellom transportformer, som for eksempel bestillingstransport. Holdeplasser og knutepunkt bør være universelt utformet. Det må tilstrebes å etablere løsninger som er tilgjengelig for alle i alt vi gjør.

17.3 Planlegging

Vi har mange utfordringer og behov for tiltak som trenger planlegging. Planleggingsmidlene skal brukes til utarbeidelse av kommunedelplaner og reguleringsplaner, og planprosesser som styres av Plan- og bygningsloven. Denne planleggingen skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Spesielle tid- kostnadsdrivende element i planleggingsprosessen kan være geotekniske, geologiske og arkeologiske undersøkelser.

Prosjektering/byggeplanlegging som knyttes til de enkelte byggeprosjektene, belastes disse.

Det er viktig å ha en planreserve. Om for eksempel budsjetterte tiltak ikke kan gjennomføres som planlagt eller det dukker opp uforutsette muligheter i form av statlige tilskuddsordninger eller partnerskapsavtaler, bør det være avklarte planer for å kunne iverksette tiltak.

Planleggingsmidler kan også kunne benyttes til utredninger som ikke er knyttet opp mot plan og bygningsloven.

18 Definisjoner

I fylkesvegplanen kan det dukke opp forkortinger og uttrykk som er brukt uten å tenke på at ikke alle lesere er helt innforstått med fagterminologien. Nedenfor er en ikke utfyllende liste over noen slike uttrykk:

Utrykk	Forklaring
NTP	Nasjonal transportplan (NTP) utarbeides i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor. Deretter behandles planforslaget av Regjeringen som legger sitt forslag frem for Stortinget i form av en Stortingsmelding. Stortinget vedtar transportplanen etter behandling i Transport- og kommunikasjonskomiteen. Planen revideres hvert fjerde år, i forkant av stortingsvalget. Nasjonal transportplan for 2018 -2029 skal behandles i Stortinget i juni 2017
RTP	Regional transportplan er et samordnet innspill til Nasjonal transportplan fra de tre fylkene i Midt-Norge: Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag
ÅDT	Årsdøgntrafikk (ÅDT) er den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året. Lister som viser ÅDT finnes på Statens vegvesen hjemmeside: se link
MOTIV vegprogram	MOTIV er et program hos Statens vegvesen for beregning av behov for penger til drift og vedlikehold. Data fra programmet danner grunnlag for regjeringas tildeling av midler til fylkeskommunene
Bestillingstransport	Etterspørselsstyrt servicetransport og tilbringertransport: Den reisende bestiller transport innen en gitt frist før avreise. Bestillingene samordnes for å utnytte ressursene best mulig. På hjemmesidene til kommunene og på www.07417.no finnes detaljerte opplysninger om ordningen.
Bk	bruksklasser for transport som angir vegens tillatte aksellast og totallast
NVDB	Nasjonal vegdatabank (NVDB) skal inneholde data om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger. Databasen skal inneholde opplysninger om selve vegnettet, trafikken på vegnettet, vegutstyr som rekkverk, skilt, signalanlegg, kummer og sluk, samt konsekvenser av vegtrafikken som støyforhold og forurensing.
Nasjonalt vegreferansesystem. Fv.nr, Hp. Nr, m (km) xx	Stedsangivelsen på vegnettet angis ved at hver fylkeveg (fv.) deles opp i flere parseller(Hp) etter et bestemt system. Hvor i parsellen du befinner deg angis med meterverdier (eller kilometerverdier). Global Positioning System (GPS) er i ferd med å ta over dagens vegreferansesystem.
dBA – desibel A	Desibel = måleenhet for lydtrykk. Desibel-A (dBA) er en db-skala som legger størst vekt på de frekvensene som ørene våre kan oppfatte og som er mest brukt i støyregelverket.
NO ₂ .	Nitrogendioksid (NO ₂) er en miljøskadelig gass som kan gi luftveislidelser. NO ₂ bidrar videre til dannelse av ozon nær bakken og til forsuring og skader på materialer.
PM ₁₀	Svevestøv (PM ₁₀) Er partikler i lufta som har en aerodynamisk diameter fra 10 µ m og mindre. Svevestøvet sammen med andre komponenter, øker risikoen for luftveislidelser



Referanser

- ⁱ Strateginotat for fylkesvegplanen 2019- 2021, [fylkestingsak nr. 16/38](#)
- ⁱⁱ Fylkesvegplan for 2014 -2017, fylkestingsak nr.13/44 med
- ⁱⁱⁱ Fylkesvegplan for 2010 -2013, fylkestingsak nr.11/55 med rammeplan for avkjørsler
- ^{iv} Innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP), [fylkestingsak nr. 16/37](#)
- ^v [Vegtrafikkloven](#) § 40 a. Ansvar for trafikksikkerhetsarbeid.å

Vedlegg

1. Rammeplan for avkjørsler og bestemmelser om byggegrenser
2. Sammenstilling av kommunenes innspill til fylkesvegplanen (Excel).

1 Vedlegg 1

Rammeplan avkjørsler og bestemmelser om byggegrenser

Rammeplan avkjørsler

Rammeplanen er et verktøy for behandling av enkeltsaker om avkjørsel etter veglovens § 40, og skal gi forvaltningsorganet mulighet til å vurdere saker likt innenfor distriktsgrensene. På samme måte er rammeplanen et verktøy i arbeid med høringsuttalelser til reguleringsplaner som omfatter avkjørselsspørsmål. Hovedmålet med rammeplanen er å klargjøre holdning til spørsmål om avkjørsel på den enkelte vegstrekning, for på den måten å være mest mulig forutsigbar. Gjeldende rammeplan ble vedtatt som en del av fylkesvegplan for 2010-2013 (FT-sak 11/55) og bygger videre på plan fra 1994.

Rammeplanen er ikke et juridisk bindende dokument, men skal gi føringer vurdering av avkjørselssaker. Kommuner og søkere skal kunne benytte seg av planen for å finne ut hvilken holdning de kan forvente ved etablering av ulike tiltak langs vegnettet.

Vegens transportfunksjon vil i mange tilfeller være avgjørende for valg av holdning til behandling av spørsmål om avkjørsel på den enkelte vegparsell/-strekning. Med tanke på de store investeringene som brukes til å forbedre hovedvegnettet, og de begrensede ressursene som vil være tilgjengelige de nærmeste årene, vil det være vanskelig å akseptere en økt randbebyggelse langs dette vegnettet. En slik nedbygging vil gjøre det dårlig egnet for de funksjoner hovedvegnettet er tiltenkt, nemlig transportårer for mennesker og gods. En hovedveg med god transportstandard krever også høy fartsstandard, noe som gjør at de fysiske forholdene for å bygge hovedvegene vil være sterkt begrenset. De siste 20 åra er det registrert en trafikkvekst på hovedvegnettet på ca 80 %.

Godkjente reguleringsplaner er bindende for behandling av saker om avkjørsel innenfor planområdene. Godkjente oversiktsplaner med tilhørende tempoplaner for investeringer blant annet i vegutbygging/-omlegging, vil i stor grad kunne være avgjørende for avkjørselspolitikken som skal føres.

Det skal legges opp til en streng og konsekvent, men nyansert behandling av spørsmål om avkjørsel. Dette innebærer at det skal differensieres mellom hele veger og for delstrekninger av veger. Utgangspunktet for disse vurderingene er at den enkelte strekningen skal plasseres i en av følgende fire alternative holdningsklasser:

Svært streng holdning

- I. Vegene skal i prinsippet være avkjørselsfrie. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- II. Hovedavkjørsel til gårdsbruk bør kunne godkjennes når den fyller de tekniske krav. For veger der det er særskilt vedtak om motorveg eller avkjørselsfri veg – kan slik tillatelse ikke gis.
- III. Driftavkjørsel kan i spesielle tilfelle godkjennes ved avkjørselsfri veg.
- IV. Nye avkjørsler og utvida bruk av eksisterende avkjørsler – utenom til primærnæring som er bundet til arealene – blir bare godkjent etter reguleringsplan eller godkjent detaljplan etter Vegloven.



Streng holdning

- I. Antall avkjørsler til vegene må være svært begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- II. Hovedavkjørsel til gårdsbruk bør kunne godkjennes når den oppfyller de tekniske krav.
- III. Nye avkjørsler bør ikke godkjennes uten at det foreligger stadfestet reguleringsplan eller godkjent detaljplan som etter Vegloven som godkjenner en slik løsning. Valg av sted for avkjørsel må vurderes med tanke på den fremtidige arealutviklingen.

Mindre streng holdning

- I. Antall direkte avkjørsler til vegene må være begrenset. Dette gjelder også driftsavkjørsler.
- II. Nye boligavkjørsler bør begrenses. Valg av plassering av avkjørsel må vurderes med tanke på den framtidige utviklingen
- III. Godkjenning til utvidet bruk av boligavkjørsel bør normalt gis.

Lite streng holdning

- I. Godkjenning av nye avkjørsler kan normalt gis under forutsetning av at de tekniske krav til utforming av avkjørselen oppfylles. Der forholdene ligger til rette for det, kan adkomst henvises til nærliggende eksisterende avkjørsel.

Fylkesveger i funksjonsklasse A i utgangspunktet skal ha **Svært streng holdning** til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler. Unntaket vil være lengre strekninger med lav ÅDT som tar utgangspunkt i **streng holdning**. Dette gjelder:

- Fv72 fra Stene x fv758 til riksgrensen ved Åbo
- Fv74 fra Bjørgan x E6 til riksgrensen ved Murumoen
- Fv756 fra Sandvika x fv72 til riksgrensen ved Sandvika

Fylkesveger i funksjonsklasse B skal ha **Streng holdning** til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler.

Fylkesveger i funksjonsklasse C skal ha **Mindre streng holdning** til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler.

Fylkesveger i funksjonsklasse D skal ha **Lite streng holdning** til behandling av nye avkjørsler og utvidet bruk av avkjørsler.

Søknader om nye avkjørsler eller utvidet bruk av disse behandlet av Statens vegvesen på vegne av Nord-Trøndelag fylkeskommune etter fullmakt. Fylkesrådet er klageinstans. Foreslåtte tilpasninger har ikke økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Byggegrenser

I forbindelse med Forvaltningsreformen er det gjennomført endringer i vegloven 21. juni 1963 nr. 23 og vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4. , endring lov-2009-06-19-109.

Forslaget til endringer i vegloven innebærer blant annet en utvidelse av byggegrenser langs fylkesveger fra 15 til 50 meter som er gjeldende byggegrense for riksveger ved nye bestemmelser i veglovens § 29. Endringene innebærer en betydelig økning av byggegrenser langs ”gamle” fylkesveger som i dag er 15 eller 20 m. Gjeldende byggegrenser langs fylkesvegene ble fastsatt i sak behandlet i Fylkesutvalget 7. november 1977, og ble senere revidert i oktober 1987.

Lovendringen åpner for at fylkeskommunen kan fastsette en mindre avstand for særskilt angitt del av vegnettet, men byggegrensen kan ikke settes mindre enn 15 m. Teksten i veglovens §29 er fra 1.1.2010 :

” Langs offentleg veg skal det vere byggegrenser fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av arealdel av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggegrensene skal ta vare på dei krava som ein må ha til vegsystemet og til trafikken og til miljøet på eigedom som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn.

Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje, fjerde og femte ledd. Avstanden skal reknast frå midtlina i høvevis kjørebana, eller gang- og sykkelvegen. Har vegen åtskilde kjørebaner, eller er det tvil om kva som bør reknast for midtline, avgjer vegstyremakta kva line avstanden skal reknast frå.

Departementet kan for særskilt fastsette riksvegstrekingar sette større eller mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 100 meter. For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsette strekingar sette ein større avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje større enn 50 meter.

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter.

Ved kryss i plan mellom

- 1) offentlege vegar,*
- 2) offentlege vegar og andre vegar som er opne for allmen ferdsle,*
- 3) offentlege vegar og jarnveg eller sporveg,*

skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina åt vegane (jernbana, sporvegen) 60 meter frå skjeringspunktet åt midtlinene ved kryss med riksveg og fylkesveg og 40 meter frå skjeringspunktet ved andre kryss. I særskilde høve kan vegstyremakta fastsette ei anna byggegrense for det einskilde krysset.



Hører dei kryssande vegane ikkje under same vegstyremakt, tar den høgste av desse styremaktene avgjerd i saka.

Før det blir tatt avgjerd etter tredje, fjerde eller femte ledd, skal vedkomande kommune få høve til å seie si meining. Eigarane av dei eigedomar som vedtaket får verknad for, skal gis skriftlig melding om avgjerda.

Dei avstandane som er oppgitt i denne paragrafen, skal målast vassrett og i rett line.”vi

Vegloven § 29 hjemler byggegrenser langs offentlig veg, og generell byggegrense for riks- og fylkesveger er 50 meter. Langs kommunal veg er generell byggegrense i dag 15 meter. Utvidelsen til 50 meter er begrunnet ut fra at tidligere avstander hadde vist seg utilstrekkelige for å forhindre at vegene ble nedbygget. Dette hadde uønskede effekter, og det ble besluttet å øke byggegrensene for riksveg av hensyn til vegens naboer og samfunnet for øvrig.

Overføringen av ansvaret for øvrige riksveger til fylkeskommunene vil ikke endre behovet for en generell byggegrense på 50 meter langs disse vegene. Det vil fortsatt være behov for å hindre at vegene blir nedbygget. De hensyn som må ivaretas overfor vegens naboer (eksempelvis i forhold til støy og støv) og samfunnet for øvrig, vil være de samme. Samferdselsdepartementet viser til at hensynet til et helhetlig system, og at vegene over tid vil endres i betydning og trafikkmengde, tilsier at det i utgangspunktet er en felles byggegrense for alle fylkesvegene. På samme måte som i dag åpner bestemmelsen i vegloven for at fylkeskommunen med hjemmel i veglov § 29 kan fastsette byggegrense på inntil 50 meter for fylkesveg på særskilte strekninger.

Videre uttrykker departementet at fylkesvegnettet etter overføringen av øvrige riksveger vil spenne over et vidt spekter av veger med et stort spenn i trafikkmengde og ulike behov for sikring av utvidelsesmuligheter med mer. Derfor vil det av hensyn til naboer langs lavtrafikkerte veger og saksmengden ved søknad om eventuell dispensasjon være behov for at fylkeskommunen kan vedta at det på særskilt fylkesvegstrekning skal være en lavere generell byggegrense enn 50 meter, men ikke lavere enn 15 meter (kfr. forslag til nytt fjerde ledd i § 29). Fylkesvegmyndigheten vil da etter en faglig vurdering kunne sikre de hensyn som begrunner en generell byggegrense langs den aktuelle vegstrekningen, samtidig som de vil kunne hindre at areal og bygninger blir belagt med unødvendig strenge rådighetsbegrensninger i form av byggegrenser.

Foreslåtte endringer innebærer ikke endringer i vegloven § 30 om muligheten til å søke om dispensasjon fra byggeforbudet innenfor byggegrensen.

Fylkesrådet behandlet byggegrenser langs fylkesveger i sak nr. 09/80 der det ble fattet følgende vedtak:

1. Byggegrenser som er vist i planer etter plan – og bygningsloven gjelder også etter 1.1.2010.
2. Byggegrenser på nye fylkesveger etter 1.1.2010 (tidligere øvrige riksveger) skal ha byggegrense på 50 meter inntil det er laget en felles plan for fylkesvegnettet.
3. Byggegrenser på eksisterende fylkesveger skal ha den byggegrensen som gjelder pr 31.12.2009 inntil det er laget en felles plan for fylkesvegnettet.

Opprettholdelse av dagens byggegrenser innebærer ingen endringer. Byggegrensene langs ”gammelt” fylkesvegnett er generelt 15 meter, mens det for en del veger er fastsatt byggegrense på 20 meter. Byggegrensen langs ”nye” fylkesveger vil være 50 m som tidligere (øvrige riksveger). Langs deler av vegnettet er det vist byggegrenser i planer etter Plan- og bygningsloven og disse vil gjelde foran de generelle bestemmelsene etter vegloven.

Fylkesveger i funksjonsklasse A i utgangspunktet skal ha **50 meters byggegrense** utenfor regulert område. Unntaket vil være lengre strekninger med lav ÅDT som tar utgangspunkt i **30 meters byggegrense**. Dette gjelder:

- Fv72 fra Stene x fv758 til riksgrensen ved Åbo
- Fv74 fra Bjørgan x E6 til riksgrensen ved Murumoen
- Fv756 fra Sandvika x fv72 til riksgrensen ved Sandvika

Fylkesveger i funksjonsklasse B skal ha **30 meters byggegrense** utenfor regulert område.

Fylkesveger i funksjonsklasse C skal ha **15 meters byggegrense** utenfor regulert område.

Fylkesveger i funksjonsklasse D skal ha **15 meters byggegrense** utenfor regulert område.

Søknader om dispensasjon fra disse reglene foreslås behandlet av Statens vegvesen på vegne av Nord-Trøndelag fylkeskommune etter fullmakt. Foreslåtte tilpasninger har ikke økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	35/17	12.05.2017

Klage på vedtak om konsesjon med vilkår om boplikt på erverv av fast eiendom, gnr 2 bnr 2 Vedvika i Leka

Vedlegg:

- 1 Klage på vedtak om boplikt
- 2 Særutskrift Søknad om konsesjon på erverv av fast eiendom gnr 2 bnr 2 Vedvika, søker Tore Grongstad

Andre dokumenter ikke utsendt:

1. Søknad om konsesjon på erverv av Vedvika gnr 2 bnr 2 datert 22.11.2016.
2. Takst datert 15.04.2016.
3. Særutskrift fra F.sak 11/12 – konsesjon til boplikt på erverv av gnr 2 bnr 2.
4. Innvilget søknad om SMIL-tilskudd, sak 88/12.

Rådmannens forslag til vedtak

Rådmannen mener at det ikke er framkommet nye momenter i klagen fra Tore Grongstad og foreslår at formannskapet opprettholder sitt vedtak om konsesjon med vilkår om boplikt. Dette er begrunnet ut fra hensyn til å styrke bosetting i denne delen av kommunen, og i kommunen.

Hjemmel for vedtak

Konsesjonsloven av 28. november 2003 nr. 98 om konsesjon av fast eiendom mv.
Rundskriv M-3/2002, M-4/2004, M-2/2009, M-1/2010, M-2/2012, M-2/2016
Delegasjonsreglementets kap II § 3.2a

Saksopplysninger

Klagen gjelder vilkår om boplikt fastsatt i konsesjonsvedtak i forbindelse med erverv av gnr2 bnr2, Vedvika i Leka.

Vedtak i F-sak 4/17

I hht konsesjonsloven av 28. november 2003 gis Tore Grongstad konsesjon for kjøp av landbrukseiendom gnr 2 bnr 2 Vedvika.

Det gis fritak for boplikten i 5 år fra 01.02.17.

Det forutsettes av driveplikt håndheves i henhold til lovverket.

Bakgrunn

Tore Grongstad søker om konsesjon for gnr 2 bnr 2, Vedvika i Gutvik. Søker opplyser at formål med erverv av eiendommen er å bruke den som landbrukseiendom. Skogen skal utnyttes samt at det skal være utleie av jakt. Det dyrkede arealet leies ut til nabobruk slik det er i dag. Kjøpesummen er oppgitt å være kr. 965.000,-.

Eiendommen består av totalt 2040,5 da fordelt på 54,3 da fulldyrka, 4,8 da innmarksbeite 215 da produktiv skog, 1766 da annet. Området er definert i arealplanen som LNF(R) a, landbruk, natur og friluftsområder samt reindrift.

Bebyggelse

- Våningshus 89 m² 2 etasjer byggeår 1886, blir oppgitt i takst å være saneringsobjekt, ble tildelt SMIL-midler for restaureringsprosjekt i 2012.
- Uthus 35 m², byggeår 1930, teknisk tilstand dårlig
- Trippelgarasje 50 m², ukjent byggeår, teknisk tilstand dårlig
- Driftsbygning 1 72 m², ukjent byggeår, oppgitt å være ruin som evt. må fjernes
- Driftsbygning 2 80 m², ukjent byggeår, oppgitt å være ruin som evt. må fjernes
- Naust ukjent grunnflate og byggeår, oppgitt som ruin

I f-sak 11/12 ble det gitt konsesjon til nåværende eier med krav om boplikt. Konsesjonen ble omsøkt som en landbrukseiendom. Selgeren av eiendommen fikk i 2012 innvilget kr 200.000,- i tilskudd til spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL) for å restaurere våningshuset på eiendommen. Det ble da konkludert at med mye arbeid og kostnad kunne det bli et bra resultat. Det kom imidlertid aldri i gang noen restaurering og midlene ble inndratt i 2015.

Lovgrunnlag

Konsesjonsloven har til formål å regulere og kontrollere omsetningen av fast eiendom for å oppnå et effektivt vern om landbrukets produksjonsarealer og slike eier- og bruksforhold som er mest gagnlige for samfunnet, jf konsesjonsloven § 1.

Konsesjonsloven § 9 angir særlige forhold som skal vurderes ved konsesjons-behandling av landbrukseiendommer:

"Ved avgjørelse av søknad om konsesjon for erverv av eiendom som skal nyttes til landbruksformål, skal det legges særlig vekt på:

- 1. om den avtalte prisen tilgodeser en samfunnsmessig forsvarlig prisutvikling,*
- 2. om erververs formål vil ivareta hensynet til bosettingen i området,*
- 3. om ervervet innebærer en driftsmessig god løsning,*
- 4. om erververen anses skikket til å drive eiendommen,*
- 5. om ervervet ivaretar hensynet til helhetlig ressursforvaltning og kulturlandskapet.*

Konsesjonsloven § 11 bestemmer at det kan fastsettes vilkår for konsesjon:

“Konsesjon kan etter loven gis på slike vilkår som i hvert enkelt tilfelle finnes påkrevd av hensyn til de formål loven skal fremme. Det kan lempes på vilkårene etter søknad.

Kongen skal ut fra hensynet til bosetting, helhetlig ressursforvaltning og kulturlandskap ta stilling til om det er påkrevd å stille vilkår om boplikt, og om boplikten skal være en personlig boplikt for eier.”

Det er vilkåret om boplikt som er påklaget i denne saken.

«Jeg vil med dette klage på vedtaket om boplikt og ønsker at dette kravet oppheves.» Klagen framsettes ut fra tre punkter:

- Bygningen har stått ubeboet i mange år og er ubeboelig på grunn av alder og forfall. At eiendommen må anses som ubebygd og at det da heller ikke kan kreves boplikt.
- Driftsgrunnlaget på eiendommen er meget begrenset.
- Livssituasjonen er slik at det ikke er fornuftig for familien å flytte.

Bebygd eiendom/ ubebygd eiendom

Leka kommune har i første runde behandlet søknad om konsesjon som bebygd eiendom. Det er således ikke gjennomført priskontroll på eiendommen.

Det primære formål for kommunen er å ivareta bosetting på driftsenheten og styrke verdiskapingen i form av aktiv drift av landbruksarealene, sekundært bidra til å styrke drift og bosetting på omliggende driftsenheter.

Et klart alternativ mht konsesjon på eiendommer som ikke kan godkjennes som bebygde eiendommer, er å vektlegge indirekte bosettingshensyn. Dvs at eiendommen selges til nabobruk for å styrke driftsgrunnlag og bosetting. Det kunne vært et alternativ i denne saken. Nabobruk har tidligere meldt interesse, men prisen var for høy.

Driftsgrunnlaget på eiendommen/ prissetting

Søker påpeker i sin klage at driftsgrunnlaget på eiendommen er meget begrenset.

Det er gjennomført takst på eiendommen, der prisvurderinga av eiendommen er som følger:

Tekst	Antall da	Verdi / da	Samla verdi
Fulldyrka	54,3 da	Kr. 6000/ år (utleie)	150.000
Innmarksbeite	4,8 da		
Produktiv skog	215 da	400 / 500	107.450
Annet	1766 da	100 / 200	353.340
Verdi på Jaktrett		5000 pr. år	125.000
			735.790

Eiendomsmegler 1 har satt antatt konsesjonsverdi til 775.000 og antatt omsetningsverdi er satt til 650.000,-

Skogbrukssjefen har vært på befaring og kommenterer er det på eiendommen kun er lauvskog. Skogbrukssjefen sin vurdering er at verdien på skogen satt høyt og anslår at verdien kan ligge på 45.000,-. Konsesjonsverdien vil ut fra dette reelt sett være noe lavere enn anslått i takst.

Priskontrollen skal sikre ei forsvarlig prisutvikling på landbrukseiendommer.

Formålet med bestemmelsen er at eiendommer som brukes til landbruk kjøpes og selges til en pris som bidrar til å realisere landbrukspolitiske målsetninger. Kjøpesummen er oppgitt å være kr. 965.000,-. Dette overstiger antatt konsesjonsverdi. Leka kommune har ikke gjennomført priskontroll på eiendommen ut i fra at eiendommen er ansett som bebygd.

Boplikt

Når det gjelder hensynet til bosettingen så fremgår det av rundskriv M-2/2009 side 25.

«konsesjonsmyndighetene kan treffe avgjørelser som tar sikte på å øke folketallet, eller avgjørelser som tar sikte på å opprettholde den bosetting en allerede har i kommunen.»

Leka kommune ønsker en landbrukspolitikk hvor landbrukseiendommer blir solgt som landbrukseiendommer og hvor boplikten blir oppfylt i størst mulig grad. De samfunnsmessige hensyn til bosetting og opprettholdelse av næringsvirksomheten i Leka kommune er av stor betydning. Eiendommen ligger i Gutvik, som er et område med synkende folketall der kommunen ønsker å styrke bosettingen. Det er et viktig mål for Leka kommune å få flere innbyggere.

Landbrukseiendommen har vært bebodd, og det er ønske om å opprettholde boplikten. I f-sak 11/12 ble det krevd boplikt og huset var i like dårlig forfatning den gang.

Rådmannen har forståelse for at det vil være både kostnadskrevende og tidkrevende å ruste opp eiendommens bygninger. Det er imidlertid gitt en frist på fem år for å flytte til eiendommen. Dette må i utgangpunktet være tilstrekkelig tid for å utføre nødvendige arbeider og forberede flytting.

Rådmannen kan ikke se at det har kommet nye opplysninger av vesentlig vekt som gjør at saken på dette punktet endrer seg.

Konklusjon / tilråding

I hht innstilling.

Leka, 10.05.2017

Solveig Slyngstad
rådmann

Til

Leka kommune

Klage på vedtak i F.sak 4/17 – Søknad om konsesjon på erverv av gnr 2 bnr 2 Vedvika

Jeg vil med dette klage på vedtaket om boplikt og ønsker at dette kravet oppheves.

Dette begrunnes med følgende punkter:

1. Våningshuset fra 1886 er ikke beboelig. Bygningen er i dag ei råttne rønne uten innlagt vatn og uten avløp. Sanitæranlegg finnes følgelig ikke. Bygningen har stått ubebodd i mange år og er ubeboelig på grunn av alder og forfall. Dette bekreftes i salgstaksten som ble gjennomført av autorisert takstmann MNTF Gunnar Brattberg. Verdien av alle bygningene på eiendommen ble satt til kr 0,-. Bygningen ble kjøpt av undertegnede som saneringsobjekt som beskrevet i salgsprospektet. Dette underbygges på side 12 hvor det står «På bakgrunn av at våningshus ikke holder dagens krav til beboelse, vil det ikke ilegges boplikt».

I saksutredningen nederst på side 4 skriver rådmannen «Ut fra dette er det i realiteten ikke våningshus på eiendommen». Videre på side 5 «Husets tilstand har betydning for om det er boplikt. Eiendommen anses som ubebygget dersom bygningen er ubrukelig på grunn av alder og forfall. Slik huset fremstår i dag, er det ikke beboelig, så fast bosetting er ikke realistisk slik tilstand er pr i dag på eiendommen».

Rådmannen bekrefter med dette undertegnede begrunnelser for at det ikke kan kreves boplikt, men av en eller annen grunn konkluderes det med det motsatte! På grunn av overnevnte skal eiendommen anses som ubebygget og det kan da heller ikke kreves boplikt.

2. Driftsgrunnlaget på eiendommen er meget begrenset. Fulldyrka areal og innmarksbeite utgjør ca. 59 da jf. Gårdskart. I dag brukes det meste av dette arealet som beite. Produktivt areal er oppgitt til å være ca. 215 da. Annet areal utgjør ca. 1766 da. Dette er for det meste åpen grunnlendt fastmark (snaufjell), myr og uproduktiv skog. Jf. takstmann Brattberg er årlig verdi av dyrket jord, innmarksbeite og jaktrett kr 11.000,- Skogen består av ikke hogstmoden bjørk av dårlig kvalitet. Min vurdering som fagmann på skog er at skogens økonomiske verdi er negativ da driftskostnadene er større enn salgsverdien på virket.

Rådmannen skriver på side 5 i saksutredningen at «Men det er mulig å sette i stand/hel renovere huset, slik at det igjen blir beboelig, eventuelt bygge nytt». Selvfølgelig er det mulig å sette opp et nytt bolighus til en kostnad på 4,5 mill. kr. I tillegg er det kanskje mulig å få innlagt kommunalt? vatn til en ukjent kostnad. Spørsmålet er om dette er fornuftig og økonomisk forsvarlig. Svaret på dette er nei! En må kunne sette et krav om at en landbrukseiendom som dette skal kunne gi positiv avkastning over tid. Med de investeringer som kommunen krever er dette helt utopisk.

3. Rådmannen skriver i saksutredningen på side 5 «Det vil være fornuftig å gi fritak for boplikten i 5 år, slik at ny eier for tid til å iverksette boplikten». Undertegnede er gift og har tre barn, hvor den yngste er ni år. Bosted er på Øysletta i Overhalla kommune. Arbeidssted er i området Namsos – Røyrvik – Stjørdal. En naturlig følge av kravet fra kommunen om boplikt er at familien splittes, undertegnede må flytte til Leka og si opp jobben. Dette kan ikke være fornuftig!

Vedvika er en fin plass i ei fin grend, men det alene kan ikke rettferdiggjøre krav om boplikt. Ber om at kommunen omgjør vedtaket om boplikt.

Øysletta 08.02.17

Tore Grongstad



Særutskrift

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	4/17	17.01.2017

Søknad om konsesjon på erverv av fast eiendom gnr 2 bnr 2 Vedvika, søker Tore Grongstad

Vedlegg:

- 1 Søknad om konsesjon

Saksprotokoll i Formannskap - 17.01.2017

Tillegg fra rådmannen:

Det forutsettes at driveplikt håndheves i henhold til lovverket.

Votering: Rådmannens innstilling med tillegg enstemmig vedtatt.

Vedtak

I hht konsesjonsloven av 28. november 2003 gis Tore Grongstad konsesjon for kjøp av landbrukseiendom gnr 2 bnr 2 Vedvika.

Det gis fritak for boplikten i 5 år fra 01.02.17.

Det forutsettes at driveplikt håndheves i henhold til lovverket

Rådmannens forslag til vedtak:

I hht konsesjonsloven av 28. november 2003 gis Tore Grongstad konsesjon for kjøp av landbrukseiendom gnr 2 bnr 2 Vedvika.

Det gis fritak for boplikten i 5 år fra 01.02.17.

Hjemmel for vedtak:

Konsesjonsloven av 28. november 2003 nr. 98 om konsesjon av fast eiendom mv.
Rundskriv M-3/2002, M-4/2004, M-2/2009, M-1/2010, M-2/2012, M-2/2016
Delegasjonsreglementets kap II § 3.2a

Ikke vedlagte dokumenter

F-sak 11/12

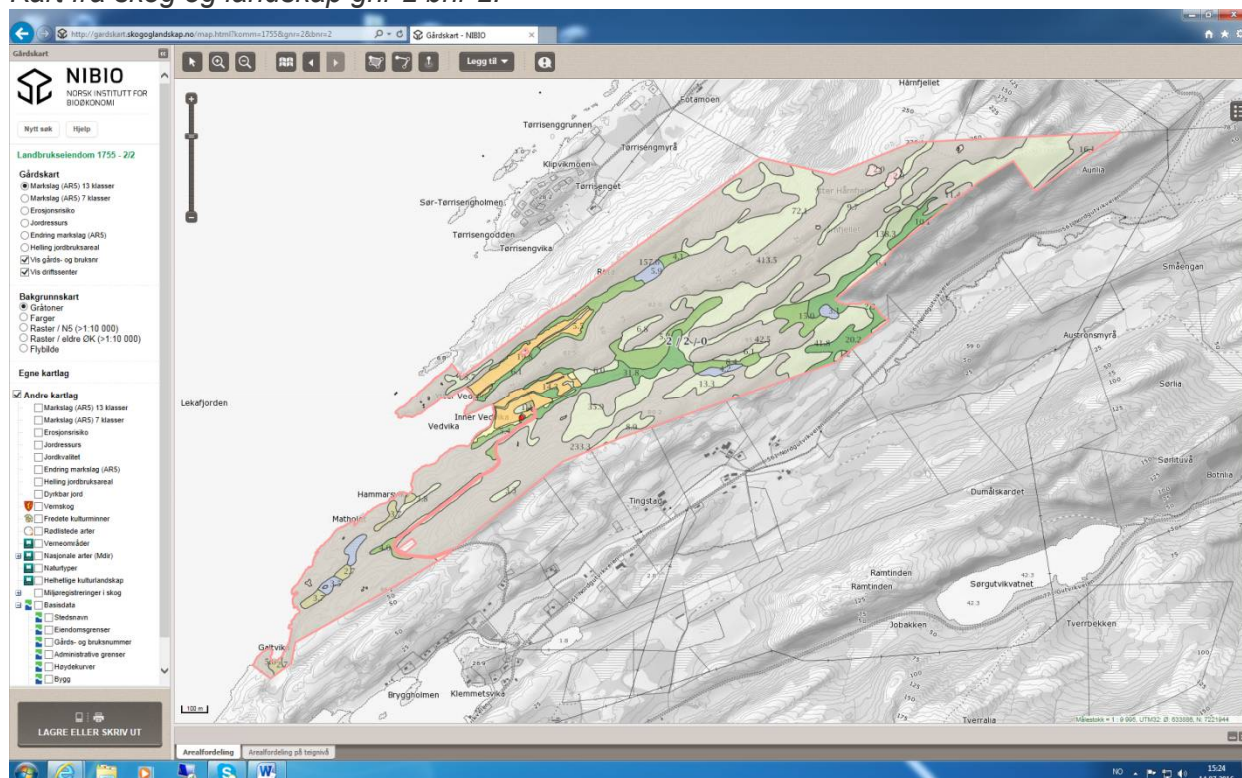
Saksutredning:

Tore Grongstad søker om konsesjon for gnr 2 bnr 2, Vedvika i Gutvik.

Søker opplyser at formål med erverv av eiendommen er å bruke den som landbrukseiendom. Skogen skal utnyttes samt at det skal være utleie av jakt. Det dyrkede arealet leies ut til nabobruket slik det er i dag.

Kjøpesummen er oppgitt å være kr. 965.000,-.

Kart fra skog og landskap gnr 2 bnr 2.

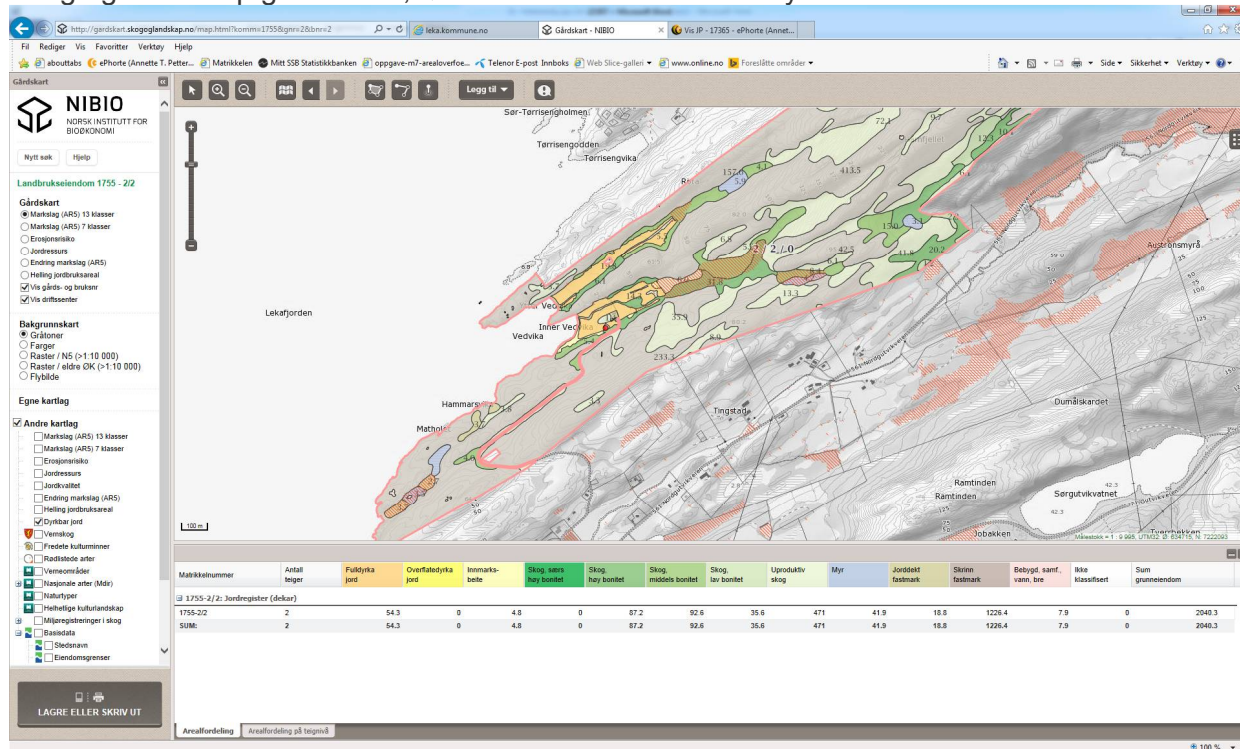


Areldata i dekar jfr. Gårdskart fra Skog og Landskap gnr 2 bnr 2

Fulldyrka	54,3
Innmarksbeite	4,8
Skog av høg bonitet	87,2
Skog av middels bonitet	92,6
Skog av lav bonitet	35,6
Uproduktiv skog	471,1
Myr	41,9
Åpen jorddekt fastmark	18,8
Åpen grunnlendt fastmark	1.226,4
Bebyggd	7,9
Totalt	2.040,5

Landbruksarealet leies i dag ut til 2 av nabobrukene.
Det er også oppgitt at flere områder er dyrkbare ifølge skog og landskap.

Skog og Landskap gnr 2 bnr 2, røde skraverte områder er dyrkbare.



Området er definert i arealplanen som LNF(R) a, landbruk, natur og friluftsområder samt reindrift.

Bebyggelse

Eiendommen er bebygd med:

- Våningshus 89 m² 2 etasjer byggeår 1886, blir oppgitt å være saneringsobjekt
- Uthus 35 m², byggeår 1930, teknisk tilstand dårlig
- Trippelgarasje 50 m², ukjent byggeår, teknisk tilstand dårlig
- Driftsbygning 1 72 m², ukjent byggeår, oppgitt å være ruin som evt. må fjernes
- Driftsbygning 2 80 m², ukjent byggeår, oppgitt å være ruin som evt. må fjernes
- Naust ukjent grunnflate og byggeår, oppgitt som ruin

Videre står det i taksten at våningshuset fra 1886 er opprinnelig oppført på steinmur på dårlig byggegrunn med tømmerkasse. Det er oppført et tilbygg av ukjent alder i reisverk (lager, bod). Videre tilbygg ca. 1968 på ringmur av Leca i reisverk, takteking hovedbygg med skifer.

På bakgrunn av at huset står på dårlig grunn, er det blitt skjevt, og det er synlig råteangrep i tømmerkasse i svill og rundt vindu. Videre er det en liten matkjeller (som er fylt med vann). Dette kombinert med at huset har stått tomt ca. 20 år – gjør at huset vurderes som et saneringsobjekt.

Selgeren av eiendommen fikk i 2012 innvilget kr 200.000,- i tilskudd til spesielle miljøtiltak i landbruket (SMIL) for å restaurere våningshuset på eiendommen. I forbindelse med innvilgingen av tilskuddet var byggmester Joar Hamlandsø på befaring på eiendommen. Han skriver i rapport etterpå at bygningen er i dårlig forfatning og det blir dyrt å sette istand. Han nevner også store setninger og fukt i kjellerrom, og råtne syllstokker og mye mer. Han mente at huset hadde en del originalitet med seg, gammel bordkledning, mal for originale sprossevindu og flere rom innvendig som hadde originalt panel i tak og vegger. Som konklusjon var han litt usikker på prosjektet, men med mye arbeid og kostnad kunne det bli et bra resultat.

Det kom aldri i gang noen restaurering og midlene ble inndratt i 2015.

Ut fra dette er det i realiteten ikke våningshus på eiendommen.

Vurdering:

I f-sak 11/12 ble det gitt konsesjon til nåværende eier med krav om boplikt.

Konsesjonen ble omsøkt som en landbrukseiendom.

Konsesjonsloven har som formål å regulere og kontrollere omsetningen av fast eiendom for å oppnå effektiv vern om landbrukets produksjonsarealer og slike eier- og bruksforhold som er mest gagnlig for samfunnet, bl.a. for å tilgodese:

1. framtidige generasjoners behov
2. landbruksnæringen
3. behovet for utbyggingsgrunn
4. hensynet til miljøet, allmenne naturverninteresser og friluftinteresser
5. hensynet til bosetting

Etter konsesjonsloven bestemmelser i § 9 om søknad om konsesjon for erverv av eiendom som skal nyttes til landbruksformål skal det legges vekt på:

1. om den avtalte prisen tilgodeser en samfunnsmessig forsvarlig utvikling
2. om erververs formål vil ivareta hensynet til bosetting i området
3. om ervervet innebærer en driftsmessig god løsning, og
4. om erververen anses som skikket til å drive eiendommen
5. om ervervet ivaretar hensynet til helhetlig ressursforvaltning og kulturlandskapet.

Når det gjelder vurderingen om avtalt pris fyller lovens krav om samfunnsmessig forsvarlig prisutvikling så skal vurderingen bygge på rundskriv M-1/2010, M-2/2016 endring i rundskriv M-2/2012. Priser på landbrukseiendommer ved konsesjon, nedre beløpsgrense for prisvurdering ved konsesjonsbehandling av bebygd eiendom. Der departementet bestemmer at for bebygde, konsesjonspliktige landbrukseiendommer hvor kjøpesummen er under kr. 3.500.000,- skal prisvurderingen heretter unnlates.

Når det gjelder hensynet til bosettingen så fremgår det av rundskriv M-2/2009 side 25. *«konsesjonsmyndighetene kan treffe avgjørelser som tar sikte på å øke folketallet, eller avgjørelser som tar sikte på å opprettholde den bosetting en allerede har i kommunen.»*

Om erverver anses som skikket til å drive eiendommen skal vurderes jfr. Rundskriv M-2/2009 side 26. Det kreves ikke formell landbruksfaglig utdanning og en skal vise varsomhet når en vurderer spørsmålet.

Leka kommune ønsker en landbrukspolitikk hvor landbrukseiendommer blir solgt som landbrukseiendommer og hvor boplikten blir oppfylt i størst mulig grad.

Boplikt

Landbrukseiendommen har vært bebodd, og det er ønske om å opprettholde boplikten.

I f-sak 11/12 ble det krevd boplikt og huset var i like dårlig forfatning den gang.

Husets tilstand har betydning for om det er boplikt. Eiendommen anses som ubebygd dersom bygningen er ubrukelig på grunn av alder og forfall.

Slik huset fremstår idag, er det ikke beboelig, så fast bosetting er ikke realistisk slik tilstand er pr idag på eiendommen. Men det er mulig å sette i stand/ hel renovere huset, slik at det igjen blir beboelig, eventuelt bygge nytt. Det kan derfor gis fritak for boplikten i en periode, til huset blir satt i stand, eventuelt nybygg.

Det vil være fornuftig å gi fritak for boplikten i 5 år, slik at ny eier for tid til å iverksette boplikten.

Konklusjon / tilråding:

Ihht vedtak.

Gebyr/avgifter:

Gebyr for konsesjonsbehandling er krevd inn i forkant.

Leka, 01.09.2017

Solveig Slyngstad
rådmann