Inderøy kommune

7670 Inderøy

Møteinnkalling

Utvalg:	**1756 Hovedutvalg Natur**
Møtested:	Inderøy Rådhus, møterom: 1. etg.
Dato:	28.11.2011
Tidspunkt:	09:00

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 74124210. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Ole Anders Iversen
Leder

Solbjørg Kirknes
sekretæ

Sakliste

Utvalgs-saksnr	Innhold	Untatt off.
PS 4/11	Budsjett 2012 og økonomiplan 2012 - 2015	
PS 5/11	Gebyr for kloakk 2012	
PS 6/11	Gebyr for vann 2012	
PS 7/11	Planstrategi for 1756 Inderøy 2012-2016.Planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2012-2016.	
PS 8/11	Regional planstrategi, uttalelse til høringsutkast	
PS 9/11	Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen	

	Trondheim - Steinkjer. Høringsuttalelse fra 1756 Inderøy kommune.
PS 10/11	Mosvik skole - forprosjekt ombygging
PS 11/11	REVISJON AV HOVEDPLAN VEG - 1756 INDERØY
PS 12/11	Ny reguleringsplan for Vangshylla -forslag til planprogram og reguleringsplan.
PS 13/11	1756 Inderøy - midlertidig delegasjon
PS 14/11	Møteplan 2012 for styrer, råd, utvalg og nemnder
PS 15/11	Rådmannen orienterer. Referatsaker og delegerte vedtak
RS 1/11	Flaten Tone og By Ståle - gnr 192 bnr 006 -riving av driftsbygninger - godkjennes
RS 2/11	Indgjerd Per Arne - gnr 106 bnr 004 - Fradeling av tomt til Inderøy IL - Granavegen 54 - godkjennes
RS 3/11	Skjelvan Asbjørn - gnr 199 bnr 004 - Fradeling av grunneiendom - tilleggsareal til gnr 199 bnr 018 - godkjennes
RS 4/11	Gran Steinar - gnr 104 bnr 006 - Fradeling av tomt til Inderøy IL - Granavegen 54 - godkjennes
PS 16/11	Ordføreren orienterer

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/1714-1
Saksbehandler:
Kirsten Skjervold Letnes

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Rådet for funksjonshemmede	2/11	25.11.2011
1756 Eldres Råd	2/11	25.11.2011
1756 Arbeidsmiljøutvalget	2/11	25.11.2011
1756 Hovedutvalg Natur	4/11	28.11.2011
1756 Hovedutvalg Folk	5/11	29.11.2011
1756 Administrasjonsutvalget		
1756 Formannskapet	12/11	30.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

Budsjett 2012 og økonomiplan 2012 - 2015

Prosjektleders forslag til vedtak

1. Inderøy kommunes budsjett for år 2012 vedtas slik det fremgår av prosjektleders fremlagte forslag av 16. november 2011.

2. Budsjett 2012 – driftsrammene – vedtas med bindende virkning for hovedansvarsområdene:

   - Fellesområder
   - Politisk virksomhet
   - Rådmann, stab og støtte
   - Næring og Plan
   - Oppvekst
   - Helse og sosial
   - Kultur

- Kommunalteknikk
- Vann og avløp

3. Det gjennomføres investeringer i 2012 i samsvar med prosjektleders budsjettforslag. Det tas opp nødvendige lån i samsvar med finansieringsplan.

4. Med hjemmel i lov av 26. Mars 1999 om skatt på formue og inntekt § 15-3 fastsettes at det skal nyttes høyeste tillatte sats som også skal nyttes ved utskrivning av forskuddstrekk og forskuddsskatt for inntekståret 2012. Marginavsetning i skatteregnskapet skal fortsatt være 9 %.

5. Kommunale avgifter og gebyrer samt betaling for kommunale tjenester fastsettes for år 2012 slik det fremgår av vedlegg: «gebyr- og betalingssatser 2012».

6. Med hjemmel i kommunelovens § 51 gis sosialleder fullmakt til å innvilge garanti for lån i henhold til sosialtjenesteloven § 5-4, jfr. § 5-2 innenfor en samlet ramme på kr. 30.000,-. Eventuelle garantier som innfris, utgiftsføres økonomisk sosialhjelp.

7. I medhold av eiendomsskatteloven §§ 2, 3 og 4 utskrives eiendomsskatt på verker og bruk i hele kommunen. Eiendomsskattesatsen er 2 promille i «gamle Inderøy 1729» og 7 promille i «gamle Mosvik 1723». Eiendomsskatten skal betales i tre terminer; 15.03., 15.06. og 15.09. i skatteåret.

Bakgrunn

I henhold til kommunelovens § 45 skal kommunestyret innen årets utgang vedta budsjett for det kommende kalenderår. Vedtaket fattes på grunnlag av innstilling fra formannskapet. Nærmere bestemmelser om årsbudsjettet finnes i forskrift av 15.12.2000.

Vurdering

Prosjektleders forslag til budsjett og økonomiplan for 2012 til 2015 søker å legge til rette for at den nye kommunens tjenestetilbud – over tid – blir forutsigbart og konkurransedyktig.

Budsjettforslaget legger opp til stram husholdering av driftsbudsjettene og krav til omstilling. Kontinuerlig vektlegging av effektiv drift og struktur er eneste måten å sikre kommunens innbyggere gode og tilstrekkelige tjenester over tid. Med dette utgangspunkt har vi forsøkt å gjøre kommunesammenslåingen til et forbedrings- og effektiviseringsprosjekt innenfor rammen av intensjonsplanen.

Investeringsplanene er relativt offensive og i sum økes rammene noe på mellom-lang sikt. Det foreslåtte investeringsprogrammet har en kostnadsramme brutto på 208,3 mill. over 4-årsperioden. Dette er ikke et ubetydelig investeringsprogram og med relativ stor tyngde i nær fremtid. En vesentlig del av investeringen er dog selvfinansierende i den forstand at rente og avdragskostnader skal finansieres ved gebyrer og husleie. Det vises til en grundig oversikt og beskrivelse under pkt. 9 og til eget vedlegg med detaljert spesifikasjon av kostnader og finansiering.

Det vises for øvrig til selve budsjettdokumentet.

Konklusjon

Prosjektleders forslag til budsjett og økonomiplan 2012 – 2015 legges med dette fram til politisk behandling.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/663-37
Saksbehandler:
Karstein Kjølstad

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	5/11	28.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

Gebyr for kloakk 2012 for nye Inderøy

Prosjektleders forslag til vedtak:

I medhold av § 3 i Lov av 31. mai 1974 nr. 17 om kommunale vass- og kloakkavgifter vedtas nytt regulativ for kloakkbyr fra 01.01.12 i samsvar med vedlagte spesifikasjon.

Det innebærer at årsgebyret økes med rundt 8 prosent i forhold til gjennomsnittlig nivå i 2011.

Vedlegg
1 Hovedplan VA 2012 - informasjon oktober 2011
2 Gebyrberegning VA

Bakgrunn

Det skal i forbindelse med ny kommune Inderøy 1756 fastsettes gebyr for VA. Det tas utgangspunkt i gebyrnivå i både Mosvik og Inderøy. I vedlegg 1 er det gjort rede for gebyrsatser i 2011 i begge kommunene.

Vann- og avløpsgebyr er innført i kommunen ved forskrifter som er vedtatt av kommunestyret i medhold av Lov om vass- og kloakkavgifter § 3, og rammeforskrifter etter lovens § 2.

I forurensingsforskriften kap 16 om VA-gebyr er gitt mer detaljerte regler for gebyrsatser. I regelverket er fastlagt at gebyret skal bestå av ett engangsgebyr (tilkoplingsgebyr) og ett årsgebyr. Gebyret fastsettes av kommunen.

Det såkalte todelingssystemet er innført i begge kommunene, men i Inderøy er det regler lagt opp for å stimulere til at alle boligeiere installerer vassmåler og betaler årsgebyr etter forbrukt mengde. I Mosvik er det ingen boliger som betaler etter måler.

Engangsgebyret (tilkoplingsgebyret) refererer seg ikke til bestemte kostnadsarter, som f.eks. anleggskostnader. I år er det tilkoblet ca 10 nye bolighus så tilkoplingsgebyret utgjør en liten del av inntektene.

For både vann og avløp kan det innføres tilkoblingsavgift med høg og låg sats. Dette kan gjøres etter § 16-5 i forurensingsforskriften, som lyder slik: "Det kan fastsettes lavere tilknytningsgebyr for eiendommer der det er betalt refusjon eller annen form for opparbeidelseskostnader for vann- og/eller avløpsanlegg som er utført etter planer godkjent av kommunen". Verken Mosvik eller Inderøy har differensiert tilknytningsgebyr.

Vedtak om gebyrsatsene er forskrift i forvaltningslovens forstand, og skal forelegges den saken berører med anledning til å avgi uttalelse innen rimelig frist, jfr forvaltningsloven § 37.

Det er satt i gang arbeid med hovedplan for VA-sektoren for ny kommunen. Statusrapporter er under arbeid og rådmannen tar sikte på å ha en kommunedelplan for både vassverk og kloakkanlegg klar i 2012.

Vurdering

Gebyrene skal - helt eller delvis - dekke kommunens beregnede utgifter med anlegg og drift av det vannledningsnett som er felles for alle eiendommer, herunder renseanlegg av enhver art.

Etter forskriftene skal gebyrfastsettelsen baseres på et regnskapsgrunnlag, hvor både kapitalkostnader ved avskriving av varige anlegg og årlige driftsutgifter er tatt med. For å jevne ut svingninger i gebyr kan kommunen i enkelte år ha overskudd på regnskapet i forhold til vannforsyning, ved at overskuddet avsettes til et bundet driftsfond som brukes i år med underskudd. I løpet av en beregningsperiode på maks 5 år skal regnskapet gå tilnærmet i balanse.

I forkant av sammenslåing til ny kommune har begge kommuner nullstilt sine fond. Det har medført at det er budsjettert og krevd inn med underdekning. I Inderøy kreves det inn ca 91 % av utgiftene til kloakksektoren. For 2011 var det 2 prosent reduksjon i gebyrnivået for å bruke opp oppspart fond. Dette medfører at gebyr må heves vesentlig fra 2011 til 2012 for å komme i balanse når det ses på gebyr for dagens Inderøy.

Inderøy kommune har siste år sett behov for oppgradering av ledningsnettet både på Røra og Sandvollan. Røra renseanlegg som også renser kloakk fra Røra fabrikker må oppgraderes med nytt ventilasjonsanlegg Røra.

Det er lagt inn investeringer på til sammen 2 millioner hvert år til oppgradering av ledningsanlegg. I 2012 er det i tillegg lagt inn estimert kostnad for nytt ventilasjonsanlegg på Røra renseanlegg. Rådmannen vil orientere mer detaljert om grunnlag for investeringsbehovet de neste 4 år ved framleggelse av VA-plan for 1756 Inderøy.

I Mosvik er ca 35 prosent av innbyggerne betjent med kommunal kloakk. I Inderøy er tilsvarende andel 75 prosent.

Årsgebyrsatsene i 1723 Mosvik for kloakk er ca halvparten av nivået i 1729 Inderøy. Tilknytningsgebyrene for 1723 Mosvik ligger 30 prosent høyere for store boliger og 85 prosent høyere for mindre boliger.

Rådmannen har gjort beregninger etter sjølkostprinsipp og finner at gebyrsatser må økes med 8 % i 2012 og 2013. Deretter kan gebyret økes i takt med prisstigningen. Tilknytningsgebyr foreslås uendret. Alle endringer er regnet ut fra dagens Inderøy kommune.

Konklusjon

Rådmannen vil legge fram hovedplan for VA-området tidlig i 2012. Planen vil være en del av planprogrammet og kan ferdigstilles som en kommunedelplan.

Gebyrsatser for kloakk økes med 8 prosent fra 2011 til 2012, beregnet i forhold til satser i dagens Inderøy kommune.

Notat

Til:	Jon Arve Hollekim
Fra:	Karstein Kjølstad

Sak nr:
2011/663-33

Dato:
24.10.2011

Hovedplan VA 2012 - informasjon oktober 2011

For nye Inderøy kommune er det satt i gang arbeid med hovedplan for VA. Rambøll AS er i gang med oppdraget.
Det er snart ferdig statusrapport med mulige tiltak for den nye kommunen. Denne rapporten brukes nå i budsjettarbeidet og skal videreføres mot en kommunedelplan for vassforsyning og kloakkanlegg og muligens vannressurser.

Kommunedelplan for VA er innmeldt i planstrategi for nykommunen og antas ferdigstilt i løpet av 2012.

Det er noen ulikheter i kommunene som må samordnes i ny kommune. Først noen fakta.

Befolkning	**Mosvik**	**Inderøy**	**Nykommunen**
Innbyggere pr 1.1.2011	811	5906	6717

Tilknytning prosentandel av fastboende	**Mosvik**	**Inderøy**	**Nykommunen**
Andel tilknyttet kommunal kloakk	35	75	71
Andel tilknyttet kommunal vassverk	30	96	89
Andel boliger med målt forbruk - prosent	0	45	41
Andel vatn levert til industri – prosent	50	10	14

Vassverk.

Gebyrsatsene varierer noe. Tilknytningsgebyrene er en god del høyere i Mosvik. Det samme gjelder årsgebyr, men her er ulikhetene langt mindre.

Tilknytningsgebyr vatn	**1723**	**1729**	**1723/1729**
Bolig 75 m2	17420	3200	5,44
Bolig 150 m2	20810	5300	3,93

Årsgebyr vatn	**1723**	**1729**	**1723/1729**
Bolig 75 m2	2240	2304	0,97
Bolig 150 m2	3480	2520	1,38

Betaling etter målt forbruk.

I Inderøy er det stimulert til å installere måler i boliger. I Mosvik er dette ikke gjort.
I begge kommuner betaler industribedrifter etter målt forbruk. Røra fabrikker kjøper ca 10 prosent av det som produseres. I tillegg er det andre bedrifter herunder gårdsbruk med «industrielt» husdyrhold som kjøper en andel på nesten 5 prosent av produksjonen. Av total produksjon ved Inderøy vassverk selges ca 70 prosent – 30 går ut som lekkasje
I Mosvik kjøper Norsk Protein mer enn halvparten av produksjonen i de kommunale vassverk.

Lekkasjen er innregna i stipulert forbruk til boliger. For de som betaler etter målt forbruk er de fleste under 200 m3 pr år i en normal familie bolig.
Til sammenlikning stipulerer kommunene forbruket som angitt under:

Mengde stipulert forbruk vatn m3	**1723**	**1729**	1723/1729
Bolig 70 m2 i Mosvik - Inderøy 75 m2	232	296	0,78
Bolig 200 m2 i Mosvik - Inderøy 150 m2	361	324	1,11
Pris pr m3	9,65	7,78	1,24

I nederste linje går fram at pris pr m3 er 24 % høyere i Mosvik enn i Inderøy i dag. Det har størst betydning for industribedriftene Røra fabrikker og Norsk Protein.

Kloakk

Tilknytningsgebyr for kloakk er høyere i Mosvik, men differansen mellom kommunene er mindre enn for vatn.

Tilknytningsgebyr kloakk	**1723**	**1729**	1723/1729
Bolig 75 m2	14260	7770	1,84
Bolig større enn 75 m2	18400	14490	1,27

Årsgebyr for kloakk er mye lavere i Mosvik. Gebyret er ca halvparten av de som betales for boliger i Inderøy.

Årsgebyr kloakk	**1723**	**1729**	1723/1729
Bolig 75 m2	1660	3835	0,43
Bolig 150 m2	2695	4455	0,60

Sum gebyr for både vatn og kloakk er slik

Sum gebyr for VA			
Tilknytning for 75 m2	31680	10970	2,89
Tilknytning over 75 m2	39210	19790	1,98
Årsgebyr for 75 m2	3900	6139	0,64
Årsgebyr over 75 m2	6175	6975	0,89

I Mosvik koster tilknytning dobbelt så mye. For sum årsgebyr er økningen størst for boliger under 75 m2.

For ny kommune.

Tilknytningsgebyr kan legges på nivå i Mosvik kommune. Fortsatt er det langt under kostnader for å bygge privat anlegg både for vatn og kloakk. Noen kommuner har innført en låg sats for tilknytning for de som bygger i områder der tomteprisen omfatter fordelingsnett for VA. Derfor foreslås at sats for Mosvik legges som normal sats og dagens satser i Inderøy blir lav sats og skal brukes i områder der det selges tomter og der kostnader med distribusjonsnettet er inkludert i tomteprisen.

Årsgebyr.

Det er gjort overslag ut fra sjølkost for nykommunen. For både vatn og kloakk må satsene økes med minst 8 prosent det første året for å komme i balanse. De neste årene kan økningen være i takt med prisstigningen. Det er et krav at det skal oppnås balanse i 5 –årsperioden.
Dette vil medføre en fordobling av for avløpsgebyr i Mosvik.

Et spørsmål er om det skal økes like for de som betaler etter målt forbruk som for de med stipulert forbruk. Dersom det er ønskelig å fjerne fordeler for de som har måler kan dette gjøres ved at pris pr m3 økes. For boligeiere kan det endres negativt både ved at fastleddet økes. Forholdet mellom boligeiere som betaler etter målt gebyr og stipulert forbruk kan endres ved at stipulert forbruk reduseres.

Dersom det økes mer for målt forbruk vil dette berøre industribedrifter i Inderøy. I Mosvik vil Norsk Protein få lavere årsgebyr i alle fall. Dersom prisen økes med 10 % for Røra fabrikker vil det bli ca 14 % reduksjon for Norsk Protein.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/663-36
Saksbehandler:
Karstein Kjølstad

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	6/11	28.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

1756 Inderøy. Gebyr for vann 2012.

Rådmannens forslag til vedtak

I medhold av § 3 i Lov av 31. mai 1974 nr. 17 om kommunale vass- og kloakkavgifter vedtas nytt regulativ for vanngebyr fra 01.01.12 i samsvar med vedlagte spesifikasjon.

Det innebærer at årsgebyret økes med ca 8 prosent i forhold til gjennomsnittlig nivå i 2012.

Vedlegg
1 Hovedplan VA 2012 - informasjon oktober 2011
2 Gebyrberegning VA

Bakgrunn

Det skal i forbindelse med ny kommune Inderøy 1756 fastsettes gebyr for VA. Det tas utgangspunkt i gebyrnivå i både Mosvik og Inderøy. I vedlegg 1 er det gjort rede for gebyrsatser i 2011. I vedlegg 2 er vist sammendrag av beregninger av gebyr for 2012 og de neste 4 år.

Vann- og avløpsgebyr er innført i kommunen ved forskrifter som er vedtatt av kommunestyret i medhold av Lov om vass- og kloakkavgifter § 3, og rammeforskrifter etter lovens § 2.

I forurensingsforskriften kap 16 om VA-gebyr er gitt mer detaljerte regler for gebyrsatser. I regelverket er fastlagt at gebyret skal bestå av ett engangsgebyr (tilkoplingsgebyr) og ett årsgebyr. Gebyret fastsettes av kommunen.

Det såkalte todelingssystemet er innført i begge kommunene, men i Inderøy er det regler lagt opp for å stimulere til at alle boligeiere installerer vassmåler og betaler årsgebyr etter forbrukt mengde. I Inderøy 1729 betaler 45 prosent av boligeiere gebyr etter målt forbruk. I tillegg betaler alle bedrifter etter målt forbruk.

Engangsgebyret (tilkoplingsgebyret) refererer seg ikke til bestemte kostnadsarter, som f.eks. anleggskostnader. I år er det tilkoblet ca 10 nye bolighus så tilkoplingsgebyret utgjør en liten del av inntektene.

For både vann og avløp kan det innføres tilkoblingsavgift med høg og låg sats. Dette kan gjøres etter § 16-5 i forurensingsforskriften, som lyder slik: "Det kan fastsettes lavere tilknytningsgebyr for eiendommer der det er betalt refusjon eller annen form for opparbeidelseskostnader for vann- og/eller avløpsanlegg som er utført etter planer godkjent av kommunen".

Vedtak om gebyrsatsene er forskrift i forvaltningslovens forstand, og skal forelegges den saken berører med anledning til å avgi uttalelse innen rimelig frist, jfr forvaltningsloven § 37.

Det er satt i gang arbeid med hovedplan for VA-sektoren for ny kommunen. Status er under arbeid og det tas sikte på å ha en kommunedelplan for både vassverk og kloakkanlegg klar i 2012.

Vurdering

Gebyrene skal - helt eller delvis - dekke kommunens beregnede utgifter med anlegg og drift av det vannledningsnett som er felles for alle eiendommer, herunder renseanlegg av enhver art.

Etter forskriftene skal gebyrfastsettelsen baseres på et regnskapsgrunnlag, hvor både kapitalkostnader ved avskriving av varige anlegg og årlige driftsutgifter er tatt med. For å jevne ut svingninger i gebyr kan kommunen i enkelte år ha overskudd på regnskapet i forhold til vannforsyning, ved at overskuddet avsettes til et bundet driftsfond som brukes i år med underskudd. I løpet av en beregningsperiode på maks 5 år skal regnskapet gå tilnærmet i balanse.

I forkant av sammenslåing til ny kommune har begge kommuner nullstilt sine fond. Det har medført at det er budsjettert og krevd inn med underdekning. I Inderøy 1729 kreves det inn ca 91 % av utgiftene til vassverket. Dette medfører at gebyr må heves vesentlig for å komme i balanse.

I Inderøy er det 16 km med eternittrør lagt for 40 år sia. Det er brudd og lekkasjer på disse. De siste tre år er det skiftet ut ca 2 km hvert år. Hovedledningen fra Røflo til Straumen er stålrør som er utsatt for rustangrep når de er lagt i leire. I 2011 vart det lagt nye rør på en strekning på ca 2,5 km der det har vært lekkasjer. Heile strekningen fra Røflo til Straumbrua er ca 10 kilometer. Rådmannen legger til grunn at det investeres 8 mill kroner til i ledningsutskifting de neste 4 år. Dette vil bli belyst i VA-planen når den presenteres i 2012.

Inderøy kommune har i tråd med vedtatt hovedplan arbeidet for å øke sikkerheten for forsyningsområde Røra. Det er i den forbindelse planlagt bygging av basseng på Flaget. Kostnadsrammen i forslag til INV- budsjettet er 11,5 mill. Anbud er innhentet og denne viser en kostnad utover rammen. En økt sikkerhet for forsyningsområdet Røra er også påpekt fra Mattilsynet, og Rådmannen forslår derfor at basseng prioriteres. Midlene for ledningsutskiftning for 2012 tilføres rammen for basseng Flaget, og forslått ledningsutskiftning reduseres tilsvarende.

Det er registrert en endring i råvannskvaliteten det siste året. Dette bidrar til at det er behov for å gjøre endringer ved renseanlegget/renseprossessen. Det er igangsatt kartlegging/prosjektering av nødvendig tilpassing.

Inderøy kommune forsyner ca 96 prosent av innbyggerne fra kommunalt vassverk. I Mosvik er det et privat vassverk som forsyner sentrum og mange kommunale bygg. Kommunen har bygd og driver 6 mindre anlegg. Ett av disse forsyner Norsk Protein. Mosvik vassverk AL drives av kommunen etter avtale med styret i andelslaget. Denne avtalen videreføres av 1756 Inderøy.

Gebyrsatsene i Mosvik for vassverk ligger ca 30 % høyere enn i Inderøy. Tilknytningsgebyrene ligger 4 til 5 ganger høyere. Det er få som betaler årsgebyr etter målt forbruk.

Rådmannen har gjort beregninger etter sjølkostprinsipp og finner at gebyrsatser må økes med 8 % i 2012 og deretter med 5 % de fire neste årene. Det medfører et underskudd i 2012. Deretter vil det bli overdekning slik at underskuddet inndekkes og deretter går over til oppbygging av fond.

Konklusjon

Rådmannen vil legge fram hovedplan for VA-området tidlig i 2012. Planen vil være en del av planprogrammet og kan ferdigstilles som en kommunedelplan i 2012.

Gebyrsatser for vannforsyning økes med gjennomsnittlig 8 prosent fra 2011 til 2012. Gebyrsatser for tilknytning holdes uendret i 2012 i forhold til dagens satser i Inderøy 1729.

Notat

Til:	Jon Arve Hollekim
Fra:	Karstein Kjølstad

Sak nr:
2011/663-33

Dato:
24.10.2011

Hovedplan VA 2012 - informasjon oktober 2011

For nye Inderøy kommune er det satt i gang arbeid med hovedplan for VA. Rambøll AS er i gang med oppdraget.
Det er snart ferdig statusrapport med mulige tiltak for den nye kommunen. Denne rapporten brukes nå i budsjettarbeidet og skal videreføres mot en kommunedelplan for vassforsyning og kloakkanlegg og muligens vannressurser.

Kommunedelplan for VA er innmeldt i planstrategi for nykommunen og antas ferdigstilt i løpet av 2012.

Det er noen ulikheter i kommunene som må samordnes i ny kommune. Først noen fakta.

Befolkning	**Mosvik**	**Inderøy**	**Nykommunen**
Innbyggere pr 1.1.2011	811	5906	6717

Tilknytning prosentandel av fastboende	**Mosvik**	**Inderøy**	**Nykommunen**
Andel tilknyttet kommunal kloakk	35	75	71
Andel tilknyttet kommunal vassverk	30	96	89
Andel boliger med målt forbruk - prosent	0	45	41
Andel vatn levert til industri – prosent	50	10	14

Vassverk.

Gebyrsatsene varierer noe. Tilknytningsgebyrene er en god del høyere i Mosvik. Det samme gjelder årsgebyr, men her er ulikhetene langt mindre.

Tilknytningsgebyr vatn	**1723**	**1729**	**1723/1729**
Bolig 75 m2	17420	3200	5,44
Bolig 150 m2	20810	5300	3,93

Årsgebyr vatn	**1723**	**1729**	**1723/1729**
Bolig 75 m2	2240	2304	0,97
Bolig 150 m2	3480	2520	1,38

Betaling etter målt forbruk.

I Inderøy er det stimulert til å installere måler i boliger. I Mosvik er dette ikke gjort.
I begge kommuner betaler industribedrifter etter målt forbruk. Røra fabrikker kjøper ca 10 prosent av det som produseres. I tillegg er det andre bedrifter herunder gårdsbruk med «industrielt» husdyrhold som kjøper en andel på nesten 5 prosent av produksjonen. Av total produksjon ved Inderøy vassverk selges ca 70 prosent – 30 går ut som lekkasje
I Mosvik kjøper Norsk Protein mer enn halvparten av produksjonen i de kommunale vassverk.

Lekkasjen er innregna i stipulert forbruk til boliger. For de som betaler etter målt forbruk er de fleste under 200 m3 pr år i en normal familie bolig.
Til sammenlikning stipulerer kommunene forbruket som angitt under:

Mengde stipulert forbruk vatn m3	**1723**	**1729**	1723/1729
Bolig 70 m2 i Mosvik - Inderøy 75 m2	232	296	0,78
Bolig 200 m2 i Mosvik - Inderøy 150 m2	361	324	1,11
Pris pr m3	9,65	7,78	1,24

I nederste linje går fram at pris pr m3 er 24 % høyere i Mosvik enn i Inderøy i dag. Det har størst betydning for industribedriftene Røra fabrikker og Norsk Protein.

Kloakk

Tilknytningsgebyr for kloakk er høyere i Mosvik, men differansen mellom kommunene er mindre enn for vatn.

Tilknytningsgebyr kloakk	**1723**	**1729**	1723/1729
Bolig 75 m2	14260	7770	1,84
Bolig større enn 75 m2	18400	14490	1,27

Årsgebyr for kloakk er mye lavere i Mosvik. Gebyret er ca halvparten av de som betales for boliger i Inderøy.

Årsgebyr kloakk	**1723**	**1729**	1723/1729
Bolig 75 m2	1660	3835	0,43
Bolig 150 m2	2695	4455	0,60

Sum gebyr for både vatn og kloakk er slik

Sum gebyr for VA			
Tilknytning for 75 m2	31680	10970	2,89
Tilknytning over 75 m2	39210	19790	1,98
Årsgebyr for 75 m2	3900	6139	0,64
Årsgebyr over 75 m2	6175	6975	0,89

I Mosvik koster tilknytning dobbelt så mye. For sum årsgebyr er økningen størst for boliger under 75 m2.

For ny kommune.

Tilknytningsgebyr kan legges på nivå i Mosvik kommune. Fortsatt er det langt under kostnader for å bygge privat anlegg både for vatn og kloakk. Noen kommuner har innført en låg sats for tilknytning for de som bygger i områder der tomteprisen omfatter fordelingsnett for VA. Derfor foreslås at sats for Mosvik legges som normal sats og dagens satser i Inderøy blir lav sats og skal brukes i områder der det selges tomter og der kostnader med distribusjonsnettet er inkludert i tomteprisen.

Årsgebyr.

Det er gjort overslag ut fra sjølkost for nykommunen. For både vatn og kloakk må satsene økes med minst 8 prosent det første året for å komme i balanse. De neste årene kan økningen være i takt med prisstigningen. Det er et krav at det skal oppnås balanse i 5 –årsperioden.
Dette vil medføre en fordobling av for avløpsgebyr i Mosvik.

Et spørsmål er om det skal økes like for de som betaler etter målt forbruk som for de med stipulert forbruk. Dersom det er ønskelig å fjerne fordeler for de som har måler kan dette gjøres ved at pris pr m3 økes. For boligeiere kan det endres negativt både ved at fastleddet økes. Forholdet mellom boligeiere som betaler etter målt gebyr og stipulert forbruk kan endres ved at stipulert forbruk reduseres.

Dersom det økes mer for målt forbruk vil dette berøre industribedrifter i Inderøy. I Mosvik vil Norsk Protein få lavere årsgebyr i alle fall. Dersom prisen økes med 10 % for Røra fabrikker vil det bli ca 14 % reduksjon for Norsk Protein.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2010/1686-8
Saksbehandler:
Kristin Volden

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	7/11	28.11.2011
1756 Hovedutvalg Folk	9/11	29.11.2011
1756 Formannskapet	13/11	30.11.2011

Planstrategi for 1756 Inderøy 2012-2016.

Planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2012-2016.

Rådmannens forslag til vedtak

Siden vedlagt dokument er både utkast til planstrategi og planprogram, må det gjøres to vedtak i saken:

1. Utkast til planstrategi for nye 1756 Inderøy for perioden 2012-2016 sendes på høring/offentlig ettersyn etter plan og bygningslovens § 10-1, kommunal planstrategi.

2. Utkast til planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2012-2016 sendes på høring/offentlig ettersyn etter plan og bygningslovens § 11-14, høring av planforslaget.

Det gis seks ukers høringsfrist.

Vedlegg
1 Planstrategi for 1756 Inderøy 2012-2016.Planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2012-2016, utkast

Henvisning
1. Vedtak om oppstart med vedtak i fellesnemnda den 16.12.10, sak 30/10: Planstrategi for valgperioden 2012-2016.
2. Plan og bygningslovens § 10-1, Kommunal planstrategi og § 11-13, Utarbeiding av planstrategi.
3. Statistikkbakgrunn for utarbeiding av planstrategi på bedrekommuner.no/ssb.no

Bakgrunn

I 2009 kom det en ny plan og bygningslov der kommunene ble pålagt å utarbeide planstrategi for sin kommune i løpet av første året av hver kommunestyreperiode. En planstrategi skal omfatte en drøfting og vurdering av kommunen sine utfordringer og valg knyttet til samfunnsutvikling og arealbruk. I tillegg skal det gjøres rede for utfordringer innen miljø og sektorens virksomhet med tanke på å vurdere planbehovet i kommunestyreperioden. En planstrategi skal ikke inneholde mål og retningslinjer for politiske vedtak og tiltak, dette skal utformes i kommuneplanens samfunnsdel som også er en lovpålagt oppgave for kommunen. Planstrategien skal vedtas av kommunestyret innen første året av valgperioden.

Siden Mosvik og Inderøy kommune blir slått sammen til en kommune, må det utarbeides en felles kommuneplan for den nye kommunen. Det er anbefalt fra miljøverndepartementet at når det er åpenbart at ny kommuneplan skal utarbeides, bør en slå sammen og utarbeide en felles planstrategi og et planprogram etter PBL § 11-13.
Et planprogram er første trinn av utarbeiding av kommuneplan. Hensikten med et planprogram er å gjøre rede for planarbeidet, planprosess og gjøre rede for tema som bør vurderes og trenger konsekvensutredning i selve planen.

Vedlagt dette saksframlegget ligger et utkast til planstrategi for nye 1756 Inderøy. Utkastet til planstrategi er lagt opp slik at det også skal ivareta de pålagte oppgavene som planprogram for kommuneplanens samfunnsdel. Det siste kapittelet i dokumentet er planprogram for kommuneplanens arealdel med tanke på å ivareta de krav som ligger til grunn i Forskrift om konsekvensutredning § 2, b. Alle utbyggingstiltak skal vurderes om de har vesentlig virkning for miljø og samfunn. Det skal også vurderes om det finns alternative områder der tiltak kommer i konflikt med viktige samfunns- og miljøspørsmål.

Planstrategi og planprogram skal sendes på høring til regionale etater, nabokommuner og lag/interessegrupper. Siden dokumentet er felles for planstrategi og planprogram, sendes det på høring /offentlig ettersyn i minst seks uker etter PBL § 11- 14.

Vurdering

Når Inderøy og Mosvik blir en kommune fra 1. januar 2012, er dette et nytt grunnlag for å utarbeide planer. Det er to kommuner som er ulike både når det gjelder folketall, ressurser og landskap. Derfor er det viktig å komme tidlig i gang med de tidkrevende oppgavene som kommuneplanens samfunnsdel og arealdel er, for å ha felles mål og retningslinjer på utvikling av kommunen. I denne perioden er det viktig å få en felles plattform for både for politiske vedtak og administrative oppgaver. Ved senere kommunestyreperioder vil en utarbeidelse av

planstrategi og ikke minst revidering av kommuneplanen bli mindre tidkrevende enn ved nåværende utarbeidelse.

I vedlagte utkast til planstrategi er det tatt utgangspunkt i de nasjonale og regionale retningslinjene, eksisterende kommuneplaner for Inderøy og Mosvik samt visjonen og intensjonsavtalen som er lagt til grunn ved sammenslåingen. Det er også tatt utgangspunkt i føringene knyttet til Inderøy 2020 sitt grendemobiliseringsprosjekt. I tillegg har sektoretatene kommet med innspill i forhold til utfordringer og planer som de mener bør utarbeides innenfor kommunestyreperioden.

En planstrategi skal gi forutsigbarhet både for politikerne og administrasjonen, slik at begge parter kjenner til forventede planoppgaver samt kjenner tilhørighet til de valg som er gjort.

I forslaget til planstrategi er det laget en prioriteringsliste med overordnede planer som bør utarbeides i denne valgperioden med tanke på å løse nasjonale og lokale oppgaver. Det er viktig at det gjøres prioritering av planer både når det gjelder overordnede planer og temaplaner, og at dette er et realistisk valg ut fra de ressursene som finnes innenfor kommunen med tanke på arbeidskraft og finansiering.

Når det gjelder planprogram for utarbeidelse av fremtidig kommuneplan, er det vanskelig å sette opp konkrete arbeidsfelt og utbyggingsområder siden det skal arbeides ut helt nye planer for en ny kommune. De nye målene og retningslinjene skal utarbeides i kommuneplanens samfunnsdel som igjen vil gi føringer for utarbeidelse av temaplaner og kommuneplaner/kommunedelplaner.

Den formelle oppstarten bør settes til tidlig i 2012 med en innspillperiode fra kommunens befolkning, regionale myndigheter og nabokommuner dersom en skal følge den tidsplanen som planstrategien legger opp til.

Konklusjon

Med bakgrunn i at 1756 Inderøy opprettes fra 1. januar 2012, er det viktig å starte opp med tidkrevende og lovpålagte planoppgaver først for å sette de mål og retningslinjer som trengs for å utvikle den nye kommunen og utføre den daglige driften. Ny kommuneplan, både samfunnsdel og arealdel bør prioriteres med tanke på at dette gir viktige retningslinjer for videre planlegging og saksbehandling. Viktige overordnet sektorplaner/temaplaner som næring, kultur, miljø, folkehelsen og oppvekst bør også prioriteres i denne kommunestyreperioden med tanke på bolyst og næringsliv.

1756 INDERØY

PLANSTRATEGI 2012 - 2016

PLANPROGRAM FOR KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL OG AREALDEL 2012-2016.

Utkast

Innhold

1. Planstrategi: 23
1.1. Hva er planstrategi. 23
1.2. Dokumentet sitt innhold og planprosessen 24
2. Målsetting 24
2.1. Nasjonale målsettinger og retningslinjer. 24
2.2. Regionale planstrategi for Nord-Trøndelag. 25
2.3. Kommunale mål og retningslinjer. 26
3. Utviklingstrekk for Inderøy kommune. 27
3.1. Befolkningsutvikling. 27
3.2. Bosettingsmønster. 27
3.3. Næringsliv og sysselsetting. 27
4. Status og utfordringer for virksomhetene 2012-2016 28
4.1. Helse og sosial. 28
4.2. Skole og barnehage. 29
4.3. Kultur 29
4.4. Kommunalteknikk. 30
4.5. Næring og plan. 30
5. Planbehov og forslag til prioriteringer av planer. 31
5.1. Samfunnsutvikling. 31
5.2. Retningslinjer for langsiktig arealbruk. 32
5.3. Klima og miljø. 32
5.4. Temaplaner /sektorplaner. 33
5.5. Kommuneplanen, samfunnsdel og arealdel. 34
5.6. Reguleringsplaner. (Områdeplan/detaljplan). 35
5.7. Medvirkning i kommunale planer. 35
5.8. Sammendrag for planstrategi og planprogram. 36
Kapittel 6: Planprogram for kommuneplanens arealdel. 36
6.1. Bakgrunn og formål med revideringen. 36
6.2. Lovgrunnlaget. 37
6.2.1. Plan og bygningsloven. 37
6.2.2. Forskrift om konsekvensutredning. 37
6.3. Utbyggingsformål og tema. 37
6.3.1. Bebyggelse og anlegg etter PBL § 11-7, punkt 1. 37

6.3.2. Samferdsel og teknisk infrastruktur etter PBL § 11-7, punkt 2. 38
6.3.3. Grønnstruktur etter PBL § 11-7, punkt 3. 38
6.3.4. Forsvaret- uaktuelt i nye 1756 Inderøy etter PBL § 11-7, punkt 4. 38
6.3.5. Landbruks-, natur – og friluftsformål samt reindrift etter PBL § 11-7, pkt. 5. 38
6.3.6. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone etter PBL. § 11-7, pkt. 6. 38
6.3.7. Hensynssoner etter PBL § 11-8. 38
6.4. Aktuelle tema i konsekvensvurderingen. 38
6.4.1. Følgende natur og miljøtema som skal vurderes: 38
6.4.2. Følgende samfunnstema som skal vurderes i planen: 39
6.4.3. Alternative formål og områder. 39
6.5. Planprosess 40
6.5.1. Organisering. 40
6.5.2. Medvirkning/planprosess 40
6.5.3. Framdriftsplan. 40

1. Planstrategi:

1.1. Hva er planstrategi.

Kommunal planstrategi er et nytt verktøy i den nye plan og bygningslovens kapittel 10. I § 10-1 heter det:

«Kommunestyret skal minst en gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden
Kommunen skal i arbeidet med kommunal planstrategi innhente synspunkter fra statlige og regionale organ og nabokommuner. Kommunen bør også legge opp til bred medvirkning og

allmenn debatt som grunnlag for behandlingen. Forslag til vedtak i kommunestyret skal gjøres offentlig minst 30 dager før kommunestyrets behandling.
Ved behandlingen skal kommunestyret ta stilling til om gjeldende kommuneplan eller deler av denne skal revideres, eller om planen skal videreføres uten endringer. Kommunestyret kan herunder ta stilling til om det er behov for å igangsette arbeid med nye arealplaner i valgperioden, eller om gjeldende planer bør revideres eller oppheves.»

1.2. Dokumentet sitt innhold og planprosessen.

Formålet med den kommunale planstrategien er å sette fokus på de planoppgaver kommunen bør starte opp eller videreføre for å legge til rette for en positiv utvikling i kommunen.
Kommunal planstrategi er ikke en plantype, men et hjelpemiddel for kommunen til å fastlegge det videre planarbeidet. Selve målene og tiltakene for å oppnå en god samfunnsutvikling skal ikke settes i planstrategien, men vedtas i kommuneplanens samfunnsdel.
Kommunal planstrategi skal omfatte kommunens strategiske valg knyttet til utviklingen av kommunesamfunnet som

- Redegjørelse for utviklingstrekk og utfordringer knyttet til samfunnsutvikling og miljø
- Drøfting av hovedtrekkene i en langsiktig arealstrategi for å ivareta samordning, utbygging og vern av områder
- Vurdering av sektorenes planbehov
- Vurdering av prioriterte planbehov og prioritering av planoppgaver med blant annet behov for revisjon av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel

For at det skal være bred forankring av planstrategien, skal det innhentes synspunkt fra statlige og regionale organer, nabokommuner og befolkningen så prioriteringene i planstrategien er kjent når kommunestyret skal fatte sitt vedtak. Det er ikke anledning til å fremme innsigelse mot planstrategien, men et samarbeid kan løse aktuelle problemstillinger i senere planlegging.
Inderøy kommune har gjennom prosjektet Inderøy 2020 kjørt en medvirkning og allmenn debatt om innspill til fremtidig planlegging og tiltak. Det er viktig at ideer og tanker fra mobiliseringsprosjektet blir innbakt i planstrategien og fremtidige sektorplaner.
Når det gjelder rettslig krav til saksbehandlingen for planstrategi, så skal forslag til vedtak i kommunestyret gjøres offentlig minst 30 dager før kommunestyrets behandling. Det anbefales fra miljøverndepartementet sin veileder for kommunal planstrategi at dersom en kommune åpenbart står overfor en hovedrevisjon av kommuneplanen, bør det legges rask vekt på behandling av planstrategien og at denne kobles sammen med planprogrammet for kommuneplanen.
Inderøy kommune legger opp til felles behandling av planstrategien og planprogrammet. Derfor må dokumentet følge behandlingsreglene etter plan og bygningslovens § 11-13, der det heter at forslag til planprogram skal legges ut på høring med frist for uttalelse på 6 uker.
Planprogrammet skal deretter vedtas av kommunestyret eller i tråd med delegert myndighet.
Inderøy kommune vil behandle planstrategi og planprogram i det nye kommunestyret og samtidig med kommunestyrets vedtak av planstrategien/planprogram vil det vedta oppstart av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel.

2. Målsetting

2.1. Nasjonale målsettinger og retningslinjer.

Etter plan og bygningslovens § 6-1 er det lagt opp til at Kongen hvert fjerde år skal utarbeide et dokument med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Dette skal følges opp i gjennom statlig deltakelse i planleggingen.

Det første forventningsdokumentet er datert den 24.06.11 der det er pekt på hva slags hensyn fylkeskommunene og kommunene bør legge vekt på i sin planlegging for å få gjennomført nasjonal politikk.
Forventningsbrevet legger vekt på følgende tema:

- Klima og energi med mål å redusere klimautslipp innen 2020 og kartlegge areal som er sårbare for klimautslipp.
- By og tettstedsutvikling med reduksjon i omdisponering av dyrkbar mark og økt kollektivtransport.
- Samferdsel og infrastruktur samordnes og miljøvennlige alternativer utvikles.
- Det legges til grunn et bredt verdiskapingsperspektiv for næringsutviklingen, der eksisterende og nye næringer basert på lokale natur- og kulturressurser vektlegges. Næringsutvikling i et samspill mellom ulike bransjer og offentlige virksomheter og tjenester.
- Natur, kulturmiljø og landskap med å legge naturmangfoldet til grunn i kartlegging og bruk av arealene og vurderer arealene i strandsonen i et langsiktig perspektiv.
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø med tiltak for å møte eldrebølgen og øke fysisk aktivitet for å forebygge livsstilsykdommer.

2.2. Regionale planstrategi for Nord-Trøndelag.

Det skal utarbeides en regional planstrategi etter plan og bygningslovens § 7-1 der det skal redegjøres for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer med tema og prioritering av planoppgavene i fylket.
Inderøy kommune har mottatt et utkast over regional planstrategi. Utkastet er delt i 2 hoveddeler med en del for hele Trøndelag og en del for Nord- Trøndelag.
Del 1: Følgende tema er prioritert når det gjelder felles utfordringer og muligheter for hele Trøndelag:

1. Klima som utfordring og mulighet – felles regional transportplan, rullering av klima og energiplaner.
2. Energi – produksjon og anvendelse. Enøktiltak og alternativ energi følges opp.
3. Forskning og utvikling for verdiskaping i samfunns- og næringsliv med utarbeiding av felles FoU-strategi for Trøndelag og knytte det til det regionale arbeidsmarkedet.
4. Bruk av naturressurser i et bærekraftig perspektiv med rullering av strategier i felles landbruksmelding og marin strategiplan.
5. Kommunikasjon – interne og eksterne forbindelser med felles regional transportplan.
6. En region og lokalsamfunn som er attraktive for næringsutvikling og bosetting med utarbeidelse strategiske reiselivsplan og kulturnæringsplan og påvirke for unge gjennom yrkesorientering.

Del 2: Følgende tema er pekt ut når det gjelder sentrale utfordringer og muligheter i Nord-Trøndelag:

1. Barn og unges oppvekstsvilkår med utarbeidelse av regional plan med vekt på helsestatus og oppvekstsvilkår.
2. Folkehelse med utgangspunkt i « Strategi for folkehelsearbeid i Nord- Trøndelag 2011-2014 «der det lages en handlingsplan med årlig rullering.
3. Næringsliv som tar utgangspunkt i befolkning, arbeidsmarked og boligmarked. Prioritering innenfor næringsområdet er gjennom de årlige utviklingsprogrammene RUP

og i tillegg utarbeides et Strategisk Regionalt Utviklingsprogram for 4 år med årlige handlingsprogram.

4. Fornybar energi med utfordring å avklare hvor store energiressurser som skal utnyttes hvert år og hvor den skal produseres.
5. Sørsamisk næringsliv og kultur med utarbeiding av et inngrepskart som viser totalbelastningen for reindriften og styrke samarbeid mellom Innovasjon Norge og Reindriftsforvaltningen i Verdiskapingsprogrammet for reindrift.
6. Arealbruk vil ha en regional plan for arealbruk med regionalpolitiske retningslinjer og strategier for arealbruk. Foreløpig tema som har pekt seg ut er lokalisering av handel og tjenester, omdisponering av dyrka jord, areal- og transportplanlegging, differensiert forvaltning i strandsona, arealplanlegging i sjø, ivaretakelse av ulike naturtyper, reindrift, kvikkleireproblematikk, vindkraft og utvikling av tematiske geodata.

2.3. Kommunale mål og retningslinjer.

Fra 2012 er Mosvik kommune og Inderøy kommune slått sammen til en kommune. Dette gjør at det i neste kommunestyreperioden må utarbeides ny felles kommuneplan. Siden kommunal planstrategi ikke er en plan, så skal en ikke ta stilling til mål og strategier. Dette arbeidet blir lagt til i kommuneplanens samfunnsdel med en sterk politisk involvering i selve planprosessen. Mosvik og Inderøy kommune startet opp samfunnsutviklingsprosjektet Inderøy 2020 med bakgrunn i en negativ utvikling i folketall, økning i antall eldre innbyggere og lav tilbakeflytting av ungdommer som tar utdannelse utenom kommune. Hovedmålsettingen er å skape bolyst og øke næringsutvikling, noe som også ligger i den intensjonsplanen de to kommunene utarbeidde vinteren 2010.
I intensjonsplanen er det sett opp to hovedmål for kommunesammenslåingen:

1. Etablere en livskraftig og attraktiv kommune i hjertet av Innherred.
2. Sikre og videreutvikle kvalitet i tjenestene til innbyggerne.

Videre er det sett opp en rekke med delmål som:

- Videreføre det beste i begge kommuner inn i den nye kommunen.
- Sikre en demokratisk styring av den nye kommunen.
- Sikre at den nye kommunen innfrir krav fra statlige myndigheter gjennom et bredt faglig miljø.
- Sikre grunnlaget for kostnadseffektive tjenester ut fra tilgjengelige økonomiske ressurser.
- Etablere attraktive bolig- og fritidsområder i alle deler av kommunen.
- Sikre gode oppvekstsvilkår gjennom utvikling av gode nærmiljø.
- Styrke grunnlaget for en offensiv og samordna næringsutvikling og et rikt kulturliv blant annet gjennom aktiv bruk av næringsfond. Kraftfondsmidler skal i en overgangsperiode nyttes i Mosvik.
- Være en utviklende og attraktiv arbeidsplass for de ansatte.

De mål og retningslinjer som ligger i Intensjonsavtalen samt innspill gjennom mobiliseringsprosjektet vinteren 2011 i Inderøy 2020, vil være et godt grunnlag for valg av mål og retningslinjer i det videre arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel.

3. Utviklingstrekk for Inderøy kommune.

3.1. Befolkningsutvikling.

Når Inderøy og Mosvik kommune slår seg sammen vil folketallet ligge i overkant av 6700 innbyggere.
Nedenfor er det sett opp en tabell med en prognose for utviklingen av befolkningstallet i kommune 1756 frem til 2020. Tallene er hentet fra SSB sin befolkningsframskriving.

År	**2011**	**2015**	**2020**
0-19 år	1826	1730	1647
20-66 år	3940	3909	3814
67-79 år	621	771	967
80-89 år	275	253	266
90 år og eldre	54	61	63
Totalt	**6716**	**6724**	**6757**

Prognosene fra SSB viser en klar tilbakegang i de yngre aldersgruppene, mens det blir forholdsmessig flere over 67 år i årene fremover. I Inderøy kommune vil aldersgruppen fra 0-19 år reduseres fra 27, 2 % i dag til 24,4 i 2020. Kommunen må derfor i fremtidig planlegging ta høyde for de krav og investeringer «eldrebølgen» vil føre med seg. Dette blir nærmere omtalt i kap. 4 med status og utfordringer i virksomhetene.

3.2. Bosettingsmønster.

Inderøy kommune ber preg av et spredt bosettingsmønster. Gamle Inderøy kommune hadde tetteste befolkning i forhold til areal i Nord-Trøndelag der det bor folk over hele området. De største ubebodde områder finnes på Røra og mot Skarnsundet. Det finns ingen områder som har definisjonen uberørt utmark.
Når det gjelder Mosvik, er det først og fremst beboelse langs fjorden samt i noen områder som strekker det seg opp i høyden. Mosvik har store områder med skog, men selv her er det vanskelig å finne større områder med uberørte utmarksområder på grunn av en aktiv utbygging av skogsveier inn i utmarksområdene.
Selv om den nye kommunen er preget av spredt bosetting, er det noen områder som etter SSB sin definisjon kan kalles tettsteder. Dette er områder der det bor minst 200 mennesker og avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 m. I dag har kommunen følgende tettsteder, Sandvollan med Gangstad og Skjelvågen, Røra- Hyllaområdet og hele Straumenområdet.
Når det gjelder skolestrukturen, har Mosvik en barneskole for hele området, mens Inderøy har en svært desentralisert skolestruktur med barneskoler både på Sandvollan, Kjerknesvågen, Utøy, Straumen og Røra. I tillegg er det en felles ungdomsskole for hele kommunen på Straumen.

3.3. Næringsliv og sysselsetting.

Mosvik og Inderøy kommuner har i utgangspunktet blitt definert som typiske landbrukskommuner og det er fremdeles flere som er sysselsatte innenfor landbruk enn landsgjennomsnittet (ca. 10 %). Den nye kommunen ligg midt i Innherred med kort vei til arbeidsplasser i byene og tettstedene i nærområdet, og utpendlingen fra 1729 Inderøy har ligget på over 50 %.
Både industri, bygg og anleggsdrift og varehandel er store grupper, men svært mange av innbyggerne arbeider innenfor offentlig sektor og da peker helse seg ut som en stor gruppe. Her er arbeidsmarkedet innenfor både egen kommune, nabokommuner og sykehuset på Levanger.

Nedenfor er det sett opp SSB sin tabell over sysselsatte i Inderøy kommune per 4. kvartal 2011.

Tallene i parentes er 1729 Inderøy og 1723 Mosvik

1756 INDERØY	SYSSELSATTE:
Jordbruk, skogbruk og fiske	323 (262+61)
Bergverksdrift og utvinning	41 (37+4)
Industri	360 (318+42)
Elektrisitet, vann og renovasjon	45 (41+4)
Bygge og anleggsvirksomhet	313 (277 + 36)
Varehandel, motorvognreparasjoner	385 (350+35)
Transport og lagring	149 (116+33)
Overnatting og serveringsvirksomhet	55 (49+6)
Informasjon og kommunikasjon	42 (38+4)
Finansiering og forsikring	37 (32+5)
Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	118 (111+7)
Forretningsmessige tjenesteyting	96 (84 +12)
Offentlig administrasjon, forsvar, sosialforsikring	225 (205+20)
Undervisning	347 (320 + 27)
Helse og sosialforsikring	699 (592+107)
Personlig tjenesteyting	108 (104 + 4)
Uoppgitt	19 (17 +2)
SUM	3362 (2953 + 409)

4. Status og utfordringer for virksomhetene 2012-2016

Under dette kapittelet er det tatt med de virksomhetsområdene innenfor kommunen som yter tjenester og oppgaver direkte til befolkningen.

4.1. Helse og sosial.

Arbeidet med helse og omsorg må ta utgangspunkt i samfunns- og befolkningsutviklingen innen kommunen samt i de nasjonale føringene som framkommer gjennom lover og forskrifter. Samhandlingsreformen er fulgt opp med ny helse og omsorgslov, og ny folkehelselov der nye oppgaver og ansvar blir overført fra stat til kommune for å imøtekomme en ny pasientrolle og et «sømløst» behandlingsforløp.

Helse- og sosialområdet i kommunen er allerede i gang med å møte de nye oppgavene gjennom et utkast til kommunedelplan for helse og omsorg 2012- 2019. Planen skal vedtas i løpet av 2011. Planen er utarbeidd med tanke på å møte nye lovkrav og oppgaver samt forbedringer med å slå sammen to kommuner. I tillegg viser tall fra SSB at det blir flere eldre i årene fremover som skal følges opp, jamfør også tabellen i kap. 3.1. i dette dokumentet.
Planen har lagt vekt på følgende utfordringer:

1. Samhandling mellom ulike nivå innen helse samt gi et helhetlig pasientforløp.
2. Kompetanse med vekt på rekrutering, kvalitet og kunnskap for å ivareta oppgavene.
3. Forebygging/egenmestring innenfor folkehelse og helhetlig brukerforløp.
4. Effektiv ressursutnyttelse med krav til sikkerhet og kvalitetsforbedrende tiltak som dokumentasjon og kommunikasjon. Det skal skapes nye arbeidsrutiner for personell med godt arbeidsmiljø og rekrutering.

I tillegg er det arbeidet med både ruspolitisk handlingsplan og boligsosial handlingsplan, og det er meldt behov for å utarbeide ny folkehelseplan.
Ressursbehov ved utarbeidelse av ny folkehelseplan og arbeidet med igangsatte og planlagte planprosesser hentes innen egne rekker.

4.2. Skole og barnehage.

Når det gjelder befolkningsutviklingen i årene fremover, viser tallene fra SSB en nedgang i de yngste aldersgruppene, jamfør også tabellen i kap. 3.1. i dette dokumentet. Det har imidlertid vært en innflytting av barnefamilier som utgjør ca. 15 flere elever pr. år enn antatt. Antall førskolebarn er svakt nedadgående i den nye kommunen, og siden det er overkapasitet på barnehageplasser i dag, regner en med at fremtidig behov for barnehageplasser er dekket.
I den nye Inderøy kommune vil det være 6 barneskoler og en ungdomsskole. Elevtallet kan variere noe, men viser en nedgang de siste ti årene. På Lyngstad har det vært forholdsvis stabilt over flere år, mens Mosvik har hatt den største nedgangen i senere tid.
I dag har skole og barnehage utarbeidet en egen kompetanseplan, men mangler en overordnet strategisk plan for å sikre kvaliteten og ha samlet ansvar for skole og barnehage.
I tillegg vil det bli startet opp et 3-årig forbedringsprosjekt i samband med kommunesammenslåingen som omfatter skole, barnehage, helsestasjon, ppt, psykiatritjenesten, barnevern og kultur og frivillighet. Det forventes at prosjektet skal resultere i en overordnet oppvekstplan.
Inderøy kommune skal etablere en familiesentral som skal være med å forbedre hensynet til faglig samhandling og koordinering innenfor oppvekstområdet.
Ressursbehov: Det er aktuelt med innhenting av ekstern kompetanse i arbeidet med ny oppvekstplan, men strategiske planer for barnehager og skole blir håndtert innenfor egne stillingsressurser.

4.3. Kultur

Kulturlivet og aktiviteten er en del av den nasjonale, regionale og lokale samfunnsutviklingen. Dette kan avhenge av generelle utviklingstendenser både når det gjelder befolkning, næringsliv og trender innen kultur. Kulturarbeidet er nedfelt i en del nasjonale lover og stortingsmeldinger slik som kulturlova, folkebiblioteklova, opplæring og kulturminne. I tillegg er det føringer innenfor regional planstrategi og diverse temaplaner som kulturminnepolitikk, museum, kunst, kulturnæring og teater.
Utfordringen og formålet med kulturarbeidet er å legge til rette et vidt spekter av kulturvirksomhet. Tanken er at alle innbyggerne i kommunen skal få et tilbud om å delta i kulturaktiviteter og oppleve et mangfoldig kulturliv. Dette medfører at kultursektoren har mange tema som skal følges opp. Enhet kultur har startet arbeidet med en egen kulturplan som skal trekke opp retningslinjer og prioriteringer innenfor de lovpålagte oppgavene, men også innenfor mer private og frivillige organ.
Innenfor frivillighet skal en se på kommunens rolle i forhold til lag og organisasjoner og frivillighetssentralene.
Kulturinstitusjoner med både kommunale og private institusjoner der planen skal omhandle profesjonell produksjon, formidling, opplæring og næringsutvikling.
Kulturelle arenaer og lokaliteter med tanke på bedre utnytting av eksisterende bygg.
Stedsutvikling der en skal se på nyskaping og bevaring med tanke på estetikk, arkitektur og utsmykning.
Historie med registrering, bevaring og formidling av kulturminner samt organisering og drift av museum.
I tillegg er enheten pålagt å lage delplaner/ handlingsplaner i samband med drift og tilskuddsforvaltning. Endringer i offentlige retningslinjer og økonomiske rammer gir enheten

utfordringer og medfører utarbeidelse av delplaner innenfor sin kulturvirksomhet. Mindre delplaner kan også være en del av handlingsplanen i selve kulturplanen som er under utarbeidelse.
Ressursbehov i planperioden med kulturplanen regnes fra egne ansatte med frikjøp av en 50 % stilling til utarbeiding av kulturplanen.

4.4. Kommunalteknikk.

Enhet kommunalteknikk har ansvar for kommunal eiendom. Dette gjelder vann, veg og kloakk samt kommunale bygg og offentlige friområder. Kommunesammenslåing av Mosvik og Inderøy kommune vil medføre utarbeidelse av felles regelverk og gebyrer innenfor vann og avløp. I tillegg er det mange kommunale veger som har mangler og har opprustningsbehov.
Når det gjelder kommunale bygg, er det et mål å redusere energibruken og bedre miljøforholda. Det vil også komme behov for kommunale boliger og rombehov innenfor enkelte grupper, ikke minst med en eldre befolkning med omsorgsbehov.
I tillegg har kommunen en utfordring i etterbruken av Inderøy samfunnshus og Mosvik kommunehus.
Enhet kommunalteknikk har startet opp med en utredning /status for en ny kommunal vegplan. Planen har utarbeidd forslag på tiltak og er påregnet å bli vedtatt i 2012. Tiltaksdelen bør inn i en handlingsplan med prioritering og finansieringsmuligheter.
Det samme gjelder temaplan for vassforsyning og kloakkanlegg, der en statusdel og forslag til tiltak er utarbeidd. Her må det også lages en handlingsdel som inneholder prioritering i forhold finansiering som økonomiplan og grunnlag for fremtidige gebyr.
Når det gjelder kommunale bygg, er det gjort en delutredning for enkeltbygg i kommunen. Det bør vurderes å utarbeide en helhetlig temaplan for kommunale bygg, der fremtidige bygg, vedlikehold og etterbruk blir avklart. En handlingsdel i planen bør omfatte de ulike tiltakene med prioritering i forhold til økonomiplanen.
Ressursbehov i planperioden vil avhenge både av økonomi med bevilgninger og tilskudd og behov hos enkeltgrupper i befolkningen. Når det gjelder utarbeidelse av planer, vil det være et utstrakt behov for konsulenttjenester utover egne ansatte. En regner med at konsulenttjenester innenfor vann, veg og kloakk vil bli ca. kr. 150.000.- Ved utarbeidelse av temaplan for kommunale bygg, vil konsulenttjenesten avhenge av omfang og innhold på planarbeidet.

4.5. Næring og plan.

Enheten har hovedansvar innen næringsutvikling og arealforvaltning. Arbeidet skal bidra til å øke bolyst og næringsutvikling i kommunen og samtidig forvalte arealene i kommunen med tanke på miljø og samfunn. I samfunnsutviklingsprosjektet Inderøy 2020 er det et hovedmål å øke antall bedriftsetableringer og ha en befolkningsutvikling minst på samme nivå som de øvrige kommunene i Innherred frem til 2020.
De nasjonale og regionale retningslinjene har innvirkning på både næringsutvikling og innenfor arealplanlegging. I tillegg er det svært mange lover og forskrifter som skal håndteres innenfor hvert fagområde. Det viktigste er plan og bygningsloven, matrikkelloven, jordlov, konsesjonslov, kulturminneloven og naturmangfoldloven. I tillegg vil den årlige jordbruksavtalen legge store føringer på mye av forvaltningsarbeidet innenfor landbruksområdet.
For å innfri de politiske føringene til enhver tid samt hovedmålsettingen i prosjektet Inderøy 2020, er det knyttet store utfordringer til:
Arealforvaltning med lang strandsone, mye dyrka areal innenfor sentrumsområdene og behov for tilgjengelige byggeområder/næringsarealer nær utbygd infrastruktur.
Næringsutvikling der Inderøy klarer å være en attraktiv og innovativ næringskommune. Dette gjelder både innenfor eksisterende næringer i kommunen som jord- og skogbruk, industri og

entreprenørvirksomhet, reiseliv og opplevelser m.fl., men også utvikling av nye næringsområder.
Miljøutfordringer innenfor naturforvaltning og friluftsliv, forurensing og klimaspørsmål der samfunnssikkerhet vil få et større fokus i årene fremover.
Med bakgrunn i de faglige utfordringene og med den nye kommunen 1756 Inderøy, må det arbeides ut en ny overordna kommuneplan med både samfunnsdel og arealplan. I tillegg er det stort behov for at det utarbeides en ny næringsplan som også omfatter landbruk.
Når det gjelder andre temaplaner, er revidering av miljøplanen i tråd med naturmangfoldloven og delplan om klima og energi en viktig oppgave i planperioden. Det gjelder også jevnlig revidering av trafikksikkerhetsplanen.
I tillegg vil det være kontinuerlig oppgaver innenfor private og offentlige reguleringsplaner.
Ressursbehov i planperioden vil i hovedsak dekkes innenfor dagens bemanning med 8 årsverk. Det vil midlertidig være behov for å kjøpe kompetanse knyttet til kartlegging innenfor arbeid med miljøplanen (biologisk mangfold) med en anslått kostnad på ca. kr. 300.000.-

5. Planbehov og forslag til prioriteringer av planer.

5.1. Samfunnsutvikling.

Nye Inderøy kommune er alt i gang med arbeidet når det gjelder framtidig samfunnsutvikling gjennom intensjonsavtalen for sammenslåing mellom Mosvik og Inderøy og gjennom samfunnsprosjektet 2020.
I Inderøy 2020 sitt mobiliseringsprosjekt ble det kjørt en medvirkningsprosess i grendene og blant ungdomsskolens elever i 10. klasse. I denne prosessen ble det brukt fremtidsscenarier satt til år 2040. I hvert scenario var det angitt en del tiltak/utviklingstrekk som hadde gitt framgang og en del forhold som en ikke hadde lyktes med. De innbyggerne som deltok på grendemøtene, samt 10. klassingene, har gitt innspill og vært aktive med tanke på fremtidig utvikling i kommunen. Et problem kan være at det som oppfattes som positivt for noen kan oppfattes som en negativ utvikling for andre, og en må i den videre planleggingen avveie de muligheter og trusler som konkrete tiltak kan føre til. Dette kan for eksempel være avveining mellom bruk og vern innenfor strandsonen.
I mobiliseringsprosjektet var det brukt ulike tema som kompetanse, ressurser, livskvaliteter og internasjonal orientering for å finne noen felles punkt og fremtidige tendenser som kan nyttes i utforming av nye planer for 1756 Inderøy. Her er tatt med noen av de viktigste innspillene til temaene:

Kompetansestrategier:

- Et samfunn med aktører som er satser langsiktig i næringsutvikling.
- Etablere ulike nivå for samarbeid, organisering og ansvarsfordeling med offentlige og private aktører. Dette kan være innenfor både helse, oppvekst og kultur.
- Økonomiske midler som stimulerer til nyskaping.

Ressursstrategier:

- Langsiktig arealforvaltning med tanke på kontrollert forvaltning.
- Utviklingsprosjekt med private og offentlige aktører
- Prioritering på områder som det skal satses på og hva som ikke skal arbeides med.

Livskvalitet:

- Ha en bevist holdning til estetikk, arkitektur og design med oppretting av et etisk råd i kommunen.

- Sikre fysisk og kunstnerisk aktivitet og sikre tilgang til natur og sjø.
- Ha et differensiert botilbud med å ha stabil bosetting og aktive grender.
- Skape trygghet for befolkningen med tanke på menneskeverd og mangfold.

Strategier for nasjonale verdier:

- Ha en hensiktsmessig infrastruktur når det gjelder flyplass, veg og jernbane til bruk for alle samfunnslag.
- Være på banen i nasjonale og regionale prosjekt.
- Være aktiv i internasjonalt marked med god kommunikasjon og samarbeid på tvers av landegrenser og ulike kulturer.

5.2. Retningslinjer for langsiktig arealbruk.

Landskapet i Mosvik og Inderøy er ulikt og det har vært praktisert forskjellig arealbruk i de to kommunene og da spesielt innenfor strandsonen. På Inderøy har varemerket vært kulturlandskapet med jordbrukslandskapet, noe som har gitt næring innenfor reiseliv.
I Mosvik er de store skogområdene som har skapt næringsgrunnlag og jordbrukslandskapet ligger mer ned til fjorden.
Med utgangspunkt i de nasjonale retningslinjene og de retningslinjene som ligger til grunn i Inderøy kommune sin kommuneplan, kan det fremdeles være aktuelt å nytte disse med tanke på fremtidige arealplaner. Ikke minst gjelder det at:

- Kulturlandskapet skal vernes og utvikles med tanke på god landskapspleie og næringsutvikling
- Arealet skal bære preg av en livskraftig landbruksnæring, og en skal unngå nedbygging av dyrka jord.
- Allmennheten skal tilgodeses i strandsonen.
- Det skal være klare skille mellom tettbygde og ubygde områder der utbyggingsformål må ha høy utnyttingsgrad og grønne lunger.
- Bruk av areal blir nyttet på en miljø- og klimavennlig måte, og at gang/sykkelveier skal prioriteres langs trafikkerte veier.

Når det gjelder den mer konkrete arealbruken, vil de overordna målsettingene i den nye kommuneplanens samfunnsdel ligge til grunn samt utarbeidelse av planprogram for kommuneplanens arealdel.

5.3. Klima og miljø.

Når det gjelder kommunens arbeid i forhold til miljø og klima, er det tidligere utarbeidd både planer og kartlegging i Mosvik og Inderøy. I Inderøy ble det laget Miljøplan først i 1994 med revisjon av planen for 2003- 2010.
Målet med miljøplanen i Inderøy har vært at den skal bidra til en bærekraftig samfunnsutvikling som sikrer livskvalitet og livsgrunnlag både i dag og for kommende generasjoner, samt at aktiviteten i Inderøy skjer innenfor naturens bæreevne for å redusere ressursbruken og miljøbelastningen. Satsingsområdene i planen er biologisk mangfold, friluftsliv, kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap, forurensing med vannkvalitet, avfall og gjenvinning, klima og energi og til slutt nærmiljø, bomiljø og bolyst.
Det ble på 1990-tallet foretatt en kartlegging av biologisk mangfold både i Mosvik og Inderøy som omfatta viktige viltarter og prioriterte naturtyper. Kartleggingen i Mosvik var dessverre av

svært lav kvalitet, og den er i dag nærmest verdiløs. Også for Inderøy er behov for en full gjennomgang av de kartlagte områdene samt vurdere nye områder.
Det ble foretatt en revisjon av delplanen i 1729 Inderøy som gjelder klima og energiplan. Delplanen ble vedtatt i komite Natur den 25.01.10 med følgende mål frem til 2020:

- Kommunen skal redusere 20 % av energiforbruket i egne bygg samt øke bruken av lokale fornybar energi. El skal bare nyttes når gode alternativer ikke finns.
- Bidra til redusert utslipp av klimagasser i tråd med nasjonale målsettinger.
- Bidra til at innbyggerne skal få råd om klimavennlige energiløsninger.

Mosvik har ikke fått sluttført arbeidet med egen klima og energiplan, men fellesnemnda fattet i juni 2011 vedtak om å gjøre klima- og energiplanen for 1729 Inderøy gjeldende også for Mosvik med nødvendige mindre tilpasninger.
Klima og energi er et nasjonalt satsingsområde med tanke på reduksjon og kartlegging av energi innen 2020. Forskning med FNs klimapanel slår fast sammenhengen mellom klimagasser og øking i temperaturen. Temperaturøkning og mer nedbør i Trøndelag vil påvirke landskapet i årene fremover og samfunnssikkerheten vil få større betydning innenfor all samfunnsplanlegging.

5.4. Temaplaner /sektorplaner.

De kommunale enhetene har pekt på ulike behov for temaplaner. En valgperiode er på fire år og det kan være vanskelig å ha ressurser og tid til alle gode formål. For å få en oversikt over plansystemet i kommunen, er alle forslag til planer innenfor kommunestyreperioden satt opp og under punkt 5.8 er det satt opp en prioriteringsliste.
Her er enhetene sine prioritering for neste kommunestyreperiode:

Helse og sosial, planrevisjon 2012-2015.

Plan	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Folkehelseplan	våren			

Planen vil ta utgangspunkt i samhandlingsreformen og HUNT-undersøkelsen i Nord- Trøndelag.

Skole og barnehage, planrevisjon 2012-2015

Plan (ny, revisjon, utgår)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Strategisk plan for kvalitet i skole og barnehage		våren		
Overordnet oppvekstplan			våren	

Det anbefales å legge inn den strategiske planen for kvalitet i skole og barnehage som en delplan i overordna oppvekstplan slik at den blir jevnlig revidert.

Kultur, planrevisjon 2012-2015

Plan (ny, revisjon, utgår)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Kulturplan med handlingsplan:	høst			
Delplaner:				

Bibliotekplan	høst			
Kulturskoleplan		høst		
Plan for Den kulturelle skolesekken	høst			
Plan for den kulturelle spaserstokken.	høst			

Delplanene bør være som egne kapittel/delplaner i kulturplanen med handlingsplanen. Handlingsplanen skal revideres årlig med tanke på nye retningslinjer og økonomiske føringer.

Kommunalteknikk, planrevisjon 2012-2015.

Plan (ny, revisjon, utgår)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
A: Hovedplan veg	høsten			
B: Hovedplan vassforsyning og kloakkanlegg		våren		
C: Tiltaksplan for kommunale bygg			våren	

Enheten har ikke satt opp tidspunkt for utarbeidelse, så dette er et forslag. Planene skal ha en handlingsplan som skal revideres årlig med tanke på nye tiltak og økonomiske rammer.

Næring og Plan, planrevisjon - temaplaner 2012-2015.

Plan (ny, revisjon, utgår)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Næringsplan (inkl. landbruk)	Høst			
Miljøplan (inkl. klima- og energiplan og biologisk mangfold)		Høst		
Trafikksikkerhetsplan	Årlig revisjon	Årlig revisjon	Årlig revisjon	Årlig revisjon

Ved revidering av miljøplanen er det viktig at kartet over biologisk mangfold blir oppdatert og lagt til grunn ved revidering av miljøplanen. Kapittelet om klima og energi bør revideres ved å ta utgangspunkt i tidligere planer.

5.5. Kommuneplanen, samfunnsdel og arealdel.

Plan og bygningsloven pålegger kommunene å ha en oppdatert kommuneplan bestående av en samfunnsdel og en arealdel. Mosvik kommune har en samfunnsdel fra 2009 og en arealdel med bestemmelser fra 2001. Inderøy kommune har en samfunnsdel fra 2006 og en arealdel fra 2007. Ved etableringen av 1756 Inderøy, må det utarbeides ny kommuneplan etter plan og bygningslovens kapittel 11. Det er viktig å komme raskt i gang med samfunnsdelen som skal danne mål og retningslinjer for det videre arbeidet med utarbeidelse av arealdelen. Det er

kartdelen med planbestemmelser som blir juridisk bindende og vil være førende for senere saksbehandling innenfor arealdisponering og byggesak i kommunen.
Siden det kreves utarbeidd planprogram for arealdelen etter plan og bygningslovens kapittel 4 med konsekvensutredning på arealdelen og det skal utarbeides ny kommuneplan for en ny kommune, vil planstrategien fungere som planprogram for kommuneplanens samfunnsdel og det er lagt inn et kapittel til slutt med planprogram for arealdelen som omhandler utredningsbehov og fremdriftsplan.
Ved utarbeidelse av kommuneplanen, er det viktig at politikerne er aktive i planprosessen og føler tilhørighet til ferdig plan. Derfor vil det bli anbefalt at det opprettes styringsgruppe eller lignende som innbefatter politikerne fra alle parti ved utforming av samfunnsdelen.
Kommuneplanen, revisjon for 2012-2015.

Plan (ny, revisjon, utgår)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Planprogram	Vår			
Kommuneplan, samfunnsdel	Høst			
Kommuneplan, arealdel		Vår		

5.6. Reguleringsplaner. (Områdeplan/detaljplan).

De fleste reguleringsplaner som kommunen behandler er private detaljplaner utarbeidd med et bestemt formål. Det er private konsulentfirma som utarbeider forslag til planer og leverer dem til kommunen for behandling. Når kommunen har mottatt planen og har den til 1. gangs behandling, er kommunen som overtar planen og har det videre ansvar for godkjenning og vedtak etter planen.
Kommunen vil også utarbeide planer på eget initiativ der det offentlige har interesser eller at planen har stor samfunnsmessig nytte. Det er satt opp to slike områdeplaner der arbeidet er startet opp og det er mange interessenter involvert.
Reguleringsplaner, revisjon 2012-2016.

Plan (ny, revisjon, utgår)	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Reguleringsplaner, private planer der antall kan variere fra år til år.	Løpende ved behov	Løpende ved behov	Løpende ved behov	Løpende ved behov
Kjerknesvågen	Høst			
Mosvik sentrum	Vår			

5.7. Medvirkning i kommunale planer.

Etter plan og bygningsloven er det krav om medvirkning når det gjelder kommuneplanen og reguleringsplaner. Når det gjelder temaplaner, er det naturlig at aktuelle parter inkludert sektoretatene og interessenter deltar både i planprosessen og har mulighet til å uttale seg uten at dette er lovpålagt. Dersom en temaplan skal behandles som en kommuneplan, skal den følge plan og bygningsloven sitt regelverk på medvirkning, høring og vedtak, jfr. Lovens kapittel 5.
Inderøy kommune har gjennom prosjektet Inderøy 2020 sitt delprosjekt breddemobilisering fått en del innspill og ideer som kan være med å danne grunnlag for både kommuneplanens samfunnsdel og en del temaplaner. Videre vil den enhet som har ansvar for sine planer kjøre prosesser med aktuelle innbyggere samt informere om planprosessen gjennom media, som skal skape et aktiv engasjement rundt alle planprosesser i nye Inderøy kommune.

5.8. Sammendrag for planstrategi og planprogram.

Når Mosvik og Inderøy kommune går sammen for å danne en ny kommune fra 01.01.12, er det en helt ny situasjon både for kommunens innbyggere og for administrasjonen i den nye kommunen.
I plansammenheng starter vi på en ny planprosess med to parter med ulikt utgangspunkt både i folketall, ulike sektorer og når det gjelder landskap. Målet må være å få samlet og funksjonell kommuneplan med utgangspunkt i:

- Mål og delmål i intensjonsplanen.
- Visjonen for den nye kommunen «Best i lag».
- Samfunnsutviklingsprosjektet Inderøy 2020.
- Eksisterende kommuneplaner for Inderøy og Mosvik.
- Nasjonale og regionale retningslinjer.

Det må i tillegg blir dette utarbeides temaplaner med tanke på samhandling i en ny kommune. Dette kan være både mål og retningslinjer, men også handlingsplaner som skal utløse finansiering. De fleste vil bli behandlet som temaplaner, men enkelte overordna temaplaner kan være aktuelle å behandle som kommunedelplaner.
Siden planstrategien blir sammenfattet med planprogram for kommuneplanen, vil det bli forlenget høringsfrist i tråd med plan og bygningslovens § 11-14 på minimum seks uker.
Det er lagt opp til følgende prioriteringer på overordna /temaplaner planer i kommunestyreperioden 2012-2016.:

Prioritering:	***Oppstart:***	***Vedtak:***
1. Kommuneplan, samf.del	Februar 2012	November 2012
2. Kommuneplan, arealdel	Februar 2012	Mars 2013
3. Kulturplan	Er oppstarta	November 2012
4. Næringsplan	Januar 2012	November 2012
5. Miljøplan	Oktober 2012	Oktober 2013
5. Folkehelseplan	September 2012	November 2013
6. Oppvekstplan	April 2013	April 2014.

Når det gjelder innrapporterte temaplaner elles, er dette planer som går på drift i de ulike sektorene og de kan enten innarbeides som en delplan i en hovedplan, eller utarbeides som egne temaplaner med handlingsdel ut fra behov/kapasitet innenfor de enkelte enhetene.
Når det gjelder kommunedelplan Straumen, er det utarbeidd et foreløpig utkast som har vært fremlagt for regionale etater og det vil bli gjennomført en ordinær kommuneplanprosess våren 2012 slik vedtatt planprogram har lagt opp til.

Kapittel 6: Planprogram for kommuneplanens arealdel.

6.1. Bakgrunn og formål med revideringen.

Når Mosvik og Inderøy kommune blir slått sammen fra 01.01.12, er det viktig og naturlig å starte raskt opp med utarbeidelse av ny kommuneplan, både samfunnsdel og en felles arealplan for å få felles styringsdokument for kommende kommunestyreperiode.
Av overordnet arealplaner i Mosvik kommune, er det i dag en arealplan fra 2001 samt en kommunedelplan Framverran fra 2008.
Av overordna arealplaner i Inderøy kommune, finnes følgende planer:

- Kommuneplanens arealdel fra 2007
- Kommunedelplan sjø fra 2002
- Kommunedelplan Straumen fra 2005 under revidering

- Kommunedelplan Røra fra 2010.

Med utgangspunkt i intensjonsplanen for sammenslåing av kommunene, vil kommuneplanens samfunnsdel ha målsettinger og retningslinjer for det politiske arbeidet innenfor valgperioden. Disse dokumentene skal være grunnlaget for utarbeidelse av en konkret arealplan med tanke på bruk og vern av arealressursene i kommende kommunestyreperiode. I kommuneplanens arealdel er det kartet og planbestemmelsene som er juridisk bindende for senere saksbehandling og vedtak i kommunen.
En arealdel bør omfatte både land og sjødelen i nye 1756 Inderøy. I selve planprosessen bør en ta stilling til om eksisterende kommunedelplaner for Framverran, Straumen og Røra fremdeles skal gjelde med ny plan eller at nye grenser skal trekkes opp eller de skal gå inn i kommuneplanens arealdel. Bestemmelsen om plangrensene vil være en viktig del i oppstartfasen i utarbeidelse av planen.

6.2. Lovgrunnlaget

6.2.1. Plan og bygningsloven.

Kommuneplanens arealdel er en oversiktsplan og skal behandles etter Plan og bygningslovens kapittel 11. Arealplanen skal vise sammenheng mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Planen skal videre vise nye tiltak og arealbruk som kan settes i verk i planperioden samt vise de hensyn som tas vare ved en omdisponering. De ulike arealformålene som kan nyttes er gitt i PBL § 11-7 og er bygg og anlegg, samferdsel og teknisk infrastruktur, grønnstruktur, forsvaret, landbruks-, natur og friluftsformål samt reindrift, og til slutt kan det legges ut bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. I tillegg kan det legges inn hensynssoner etter PBL § 11-8 innenfor LNF-R områdene.
En arealdel består av plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse med konsekvensutredning. Når det gjelder de nasjonale og regionale retningslinjene som kommer til anvendelse ved utarbeidelse av planer etter plan og bygningsloven, vises det til punkt 2.1. i planstrategien.

6.2.2. Forskrift om konsekvensutredning.

Formålet med konsekvensutredning (KU) er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert under arbeidet med planer og tiltak. Arealplaner på oversiktsnivå som kommuneplanens arealdel, skal alltid behandles etter forskrift om konsekvensutredning § 2, bokstav b. Planprosessen med arealdelen skal ta vare på de kravene som forskriftens § 4 setter til utredning og dokumentasjon av kommuneplanens arealdel.
Fremstilling og saksbehandling av KU skal følge plan og bygningslovens kapittel 4 om planprogram. Etter § 4-1 skal planprogrammet gjøre rede for hva tema som skal utredes, hvilken metode som skal nyttes, og om det finns alternative formål. Selve konsekvensutredningen vil være en del av planbeskrivelsen til arealdelen slik som beskrevet i plan og bygningslovens § 4-2.

6.3. Utbyggingsformål og tema.

Når det gjelder de ulike formål og underformål i kommuneplanens arealdel, er dette fastlagt i plan og bygningslovens § 11-7. I tillegg kan det legges inn hensynssoner etter plan og bygningslovens § 11-8.

6.3.1. Bebyggelse og anlegg etter PBL § 11-7, punkt 1.

Med bakgrunn i intensjonsplanen og ved utarbeidelse av kommuneplanens samfunnsdel vil det bli lagt føringer som skal gi:

- Attraktive boligområder og fritidsområder i alle deler av kommunen.

- Offensiv og samordna næringsutvikling og kulturprosjekt
- Sentrumsprosjektet i Inderøy 2020 vil avklare bruk av arealbruken innenfor sentrumsområdet.

6.3.2. Samferdsel og teknisk infrastruktur etter PBL § 11-7, punkt 2.

Ved utarbeidelse av temaplan om kommunale veier i 1756 Inderøy, skal det utarbeides handlingsplan som skal ligge til grunn for økonomiplanen og finansiering. Nye veier og gang og sykkelveier vil bli vurdert i arealdelen.
I tillegg vil det være løpende dialog med Fylkeskommunen og Statens vegvesen når det gjelder utbedring og bygging av fylkesveger og E6 samt nye gang/sykkelveier etter prioriteringer i trafikksikkerhetsplanen som vil bli vurdert i planen.

6.3.3. Grønnstruktur etter PBL § 11-7, punkt 3.

Arealdelen tar sikte på å sikre tilstrekkelig grønne områder som friområder og parker nær sentrumsområder. I tillegg kan det være aktuelt å sikre svært viktige naturområder gjennom grønnstruktur.

6.3.4. Forsvaret- uaktuelt i nye 1756 Inderøy etter PBL § 11-7, punkt 4.

6.3.5. Landbruks-, natur – og friluftsformål samt reindrift etter PBL § 11-7, pkt. 5.

I arealdelen vil det være aktuelt med en gjennomgang av nødvendig areal som er knyttet til tilleggsnæringer ut fra gårdens ressursgrunnlag.
I tillegg vil det bli en ny vurdering over areal som er egnet for spredt bolig, fritids- eller næringsbebyggelse.

6.3.6. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone etter PBL. § 11-7, pkt. 6.

Sjøarealene i 1756 Inderøy vil bli lagt inn i arealplanen. I dag har Mosvik kommune i sin arealdel det meste av vannarealet lagt som formål vannareal til felles friluftsliv samt et mindre område ved Framverran til akvakultur. I tillegg er det noen reguleringsplaner som går ut i sjøen. I nåværende Inderøy kommune er det utarbeidd en egen kommunedelplan for sjø. Det største arealet er lagt ut til allmenn flerbruk der noe av områdene er med akvakultur. I tillegg er det skips- og småbåtleder, og naturområder i tråd med det biologiske mangfoldkartet for kommunen.
I den nye arealplanen skal det gjennomføres en revisjon av nåværende formål og utarbeides bestemmelser i tråd med nasjonale retningslinjer etter PBL § 11-11.

6.3.7. Hensynssoner etter PBL § 11-8.

I arealplanen vil det i noen tilfeller være aktuelt å legge inn hensynssoner. Dette gjelder særlig innenfor LNF-R formålene med tanke på samfunnssikkerhet etter § 11-8 a) eller etter § 11-8 c) som gjelder bevaring av spesielle naturmiljø eller kulturmiljø.

6.4. Aktuelle tema i konsekvensvurderingen.

Med bakgrunn i Forskrift om konsekvensutrednings § 4 der det oppramset kriterier for vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn, er det laget en oversikt over tema som skal behandles i konsekvensutredningen ved nye formål i kommende arealplan.

6.4.1. Følgende natur og miljøtema som skal vurderes:

TEMA:	VURDERING/UTREDNING:	METODE:
Landbruk/Kulturlandskap	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen	Jordlov, skoglov, kartdata og tidligere registreringer

Kulturminne/Kulturmiljø	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen	Tidligere registreringer inkludert Sefrak-registreringene. kulturminneloven
Naturmangfold/biologisk mangfold	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen	Tidligere registreringer innen biologisk mangfold, MIS-registreringer Naturmangfoldloven, Verneplan for sjøfugl
Klima og energi	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen	Nasjonale retningslinjer og kommunale mål

6.4.2. Følgende samfunnstema som skal vurderes i planen:

TEMA:	VURDERING/UTREDNING:	METODE:
Friluftsliv/Hyttebygging	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen	Kart og landskap for å sikre attraktive områder for befolkningen både til fjells og til sjøen.
Samfunnssikkerhet/helse	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen og utfylling av sjekkliste for utbyggingsområdene	Kjente kartdata, registreringer fra NVE, NGU m.v.
Bosettingsmønster/sentrum	Egen vurdering/tema i planbeskrivelsen	Klare grenser mellom sentrum/landskapet utenfor med bakgrunn i eksisterende reguleringsplaner og sentrumsfunksjoner
Kommunale tjenester/infrastruktur	Eget tema i planbeskrivelsen	Bruke opplysninger og vedtak i planbeskrivelsen samt involvere kommunen sine enheter i selve planprosessen.
Universell utforming	Vurdering om utforming av nye formål og pålegg om universell utforming i tilhørende planbestemmelser	Se på ulike tiltak for det enkelte område.

6.4.3. Alternative formål og områder.

I utarbeidelse av selve planen vil det gjennom konsekvensutredningen bli vurdert om aktuelle nye innspill og formål blir aktuelle eller om det bør vurderes å legge formålet på alternative områder. Dette gjelder spesielt på nye formål som bebyggelse og anlegg. Dersom der er aktuelt å se på alternativer, klargjøres dette i planbeskrivelsen og eventuelle saksframlegg.

6.5. Planprosess

6.5.1. Organisering.

I 1756 Inderøy kommune er det formannskapet som vil ha ansvar for planprosessene knyttet til overordnet plan inntil annet er vedtatt. Kommuneplanens arealdel er en overordna plan som behandles og tilrås i hovedutvalg natur, vedtakene gjøres av formannskapet før planen til slutt blir godkjent i kommunestyret.
For å få en god planprosess, kan det være aktuelt å oppnevne en styringsgruppe/arbeidsgruppe både fra politisk hold og fra administrasjonen eller en kombinasjon av politikere og administrasjon. Selve organisering vil bli bestemt når arbeidet med kommuneplanen formelt blir starta opp på nyåret 2012.

6.5.2. Medvirkning/planprosess.

Siden det nye kommunestyret er valgt på grunnlag av at Mosvik og Inderøy kommune er slått sammen fra 01.01.12, er det viktig å komme fort i gang med arbeidet for felles kommuneplan. Det er allerede lagt et grunnlag for å tenke nytt og felles i prosjektet Inderøy 2020 med mobiliseringsprosjektet som ble gjennomført i begge kommuner vinteren 2011.
Inderøy kommune velger å sende planprogrammet for arealdelen ut på offentlig høring samtidig med utsendingen av forslaget til planstrategi. Planstrategien krever kun 30 dager etter plan og bygningslovens § 10-1 før vedtak, mens planprogrammet for arealdelen må legges ut i minst 6 uker etter § 11-14. Etter høringsrunden vil formannskapet vedta planstrategien og planprogrammet for arealdelen, og samtidig gjøre vedtak om oppstart av kommuneplanen, både samfunnsdel og arealdel.
Når det gjelder lovpålagt medvirkning fra offentlig myndighet, utføres dette med bakgrunn i plan og bygningslovens kapittel 5.
Når det gjelder selve planprosessen, er det viktig å involvere grunneiere, næringsliv, innbyggere samt lag og aktuelle foreninger som har interesser knyttet til areal i 1756 Inderøy kommune. Framtidig styringsgruppe vil ta stilling til hvordan befolkningen for øvrig skal involveres i kommuneplanens arealdel.

6.5.3. Framdriftsplan.

Arbeidsoppgaver	***Ansvarlig***	***Frist***	***Behandling***
Planprogram, oppstart	Rådmannen	November 2011	Natur, formannskapet
Planprogram, høring	Formannskapet	1.februar 2012	Offentlig høring 6 uker
Planprogram, vedtak	Rådmannen	Mars 2012	Natur tilrår, formannskapet vedtar
Vedtak oppstart kommuneplanens arealdel	Rådmannen	Mars 2012	Natur tilrår, formannskapet vedtar
Innspill til ny plan	Rådmannen	Juni 2012	Annonseres i media
Utarbeiding planutkast med kart og bestemmelser	Rådmannen/styringsgruppe	Juli - september	Kontakt med sektoretater, grunneiere m.v.
1.gangs behandling	Rådmannen	Oktober 2012	Natur tilrår, formannskapet vedtar
Offentlig høring minst 6 uker	Formannskapet	Januar 2013	Annonseres i media
Vurdering av	Rådmannen/styringsgruppe	Januar - mars 2013	Evt. Meklinger

innkomne merknader og innsigelser, Folkemøter m.v			
2.gangs behandling, ferdig planforslag til kommuneplanens arealdel	Rådmannen	April - mai 2013	Natur tilrår, formannskapet innstiller, vedtak i kommunestyret

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/1152-2
Saksbehandler:
Kristin Volden

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	8/11	28.11.2011
1756 Formannskapet	16/11	30.11.2011

Regional planstrategi 2012- 2016, uttalelse til høringsutkast

Rådmannens forslag til vedtak

Nord-Trøndelag fylkeskommune har i tråd med plan og bygningslovens § 8-3 utarbeidd og sendt på høring regional planstrategi for 2012- 2016.

Inderøy kommune anser at den regionale planstrategien dekker de viktigeste innsatsområdene i den kommende valgperioden.

Inderøy kommune har følgende merknader til:

Del I- Felles regional planstrategi/planprogram for Trøndelag.

- En sterkere vektlegging av transportaksen øst-vest mellom Røra og Fosen

Del II-Regional planstrategi for Nord- Trøndelag

- Større grad av prioritering innenfor Regionalt Utviklingsprogram for å få ønsket næringsutvikling.
- Større grad av differensiering innenfor jordvern med vekt på å bevare de store sammenhengende dyrka arealene.
- Større grad av differensiering av strandsonen enn det de nasjonale retningslinjene legger opp til.

Vedlegg
1 Regional planstrategi 2012 - 2016 Nord-Trøndelag - Høringsutkast
2 Utfordringer i forhold til bosettingsmønsteret i Nord-Trøndelag

Henvisning:
http://www.ntfk.no/Regional planstrategi og Regional transportplan for Midt-Norge

Bakgrunn

Fylkestinget i Nord- Trøndelag har i møte den 17.06.11 vedtatt høringsutkast for Regional planstrategi for Trøndelag og Nord- Trøndelag for perioden 2012-2016. Planstrategien er sendt på høring med *uttalefrist den 1.1.2012.*
Den regionale planstrategien består av 2 hoveddeler:

Del 1 er en felles regional planstrategi for Trøndelag samt planprogram for regional transportplan for Midt- Norge.
Når det gjelder sentrale utfordringer og muligheter i hele Trøndelag, er følgende områder prioritert:

1. Klima som utfordring og mulighet.
2. Energi- produksjon og anvendelse.
3. Forskning og utvikling for verdiskaping i samfunn- og næringsliv.
4. Bruk av naturressurser i et bærekraftig perspektiv.
5. Kommunikasjoner- interne og eksterne forbindelser.
6. En region og et lokalsamfunn som er attraktiv for næringsutvikling og bosetting.

I tillegg er det vedlagt planprogram for en felles transportplan for hele Trøndelag og Møre og Romsdal, der formålet er å utvikle et konkurransedyktig og framtidsrettet transportsystem. Planen skal videre være utgangspunkt for å få en systematisk oversikt over transportstrømmen til de ulike fremkomstmidlene, og finne udekket behov for å sikre en ønsket utvikling av regionen.

Del 2 er en regional planstrategi for Nord- Trøndelag som beskriver sentrale utviklingstrekk, utfordringer og muligheter for det nordtrønderske samfunnet, og inneholder en oversikt over prioriterte planoppgaver. I tillegg inneholder del 2 planprogram for regional plan for arealbruk.

Når det gjelder utviklingstrekk og utfordringer i Nord- Trøndelag, er det lagt vekt på følgende områder:

1. Barn og unges oppvekstsvilkår fra utdanning til arbeidsvilkår.
2. Folkehelse med bakgrunn i HUNT- materialet og kjente risikofaktorer for svekket helse.
3. Næringsliv med bakgrunn i fremtidig rekrutering av kompetent arbeidskraft og mangel på lærlingplasser.
4. Fornybar energi med tanke på kortvarig og langsiktig energibruk.
5. Sørsamiske næringsliv og kultur med bakgrunn som tap av rein til rovvilt, nedbygging av beiteareal og usikker markedssituasjon.
6. Arealbruk med mellom annet utfordring med forvaltningen innenfor strandsonen og sjø, bruk av dyrkajord, vern av ulike naturtyper og kvikkleireproblematikk.

Den regionale planstrategien har lagt opp til følgende regionale temaplaner:

Regional plan for folkehelse.
Regional plan for barn og unges oppvekstsvilkår
Regional plan for arealbruk

I høringsutkastet er det medsendt planprogram for regional plan for arealbruk der fokusområdene er følgende:

- Lokalisering av handel og tjenester
- Omdisponering av dyrkajord
- Areal – og transportplanlegging
- Differensiert forvaltning i strandsonen
- Arealplanlegging i sjø
- Ivaretakelse av ulike naturtyper og kulturmiljø
- Kvikkleireproblematikk
- Vindkraft
- Videreutvikling av tematiske geodata.

Kommunene har vært invitert å delta i prosessen ved utforming av høringsutkastet, og Inderøy kommune har deltatt i gruppen som arbeidet med arealbruk i sjø og strandsonen.

I tillegg til den regionale planstrategien for 2012- 2016 er det utarbeidd et vedlagt dokument som tar for seg spesielle utfordringer i forhold til bosettingsmønsteret i N- Trøndelag.

Vurdering

Utkast til regional planstrategi er et omfattende utkast som har fire forskjellige dokument som det skal gis uttalelse til. Selv om mange tema går igjen i de ulike dokumentene, er det ønskelig fra fylkeskommunen at det blir gitt adskilte uttalelser til de ulike bolkene innenfor dokumentet.

Del I. Felles regional planstrategi for Trøndelag 2012-2016.
Det er tidligere laget felles plan for Trøndelag med slagordet «Kreative Trøndelag- her alt e mulig uansett». Utkast til felles regional planstrategi er en videreføring av dette samarbeidet med tanke på felles utvikling av regionen, og Trondheim sin spesielle betydning for Trøndelag. De prioriterte oppgavene som er listet opp i dokumentet er alle viktige og felles for regionen. Når det gjelder klima, er den videre planlegging av felles transport og energiproduksjon avgjørende om en skal nå de sentrale mål om reduksjoner av klimagasser.
Det er også lagt vekt på forskning og utvikling av samfunnet og med tanke på næringslivet. Trøndelag har også i dag en viktig posisjon innenfor teknologiområdet som regionen bør utnytte og videreutvikle i form av ny virksomhet.
Utkastet har også lagt vekt på de sterke verdiene Trøndelagsregionen har innenfor verdikjeden til både grønn og blå matproduksjon. Trøndelag skal videreutvikle dette i et bærekraftig perspektiv og takle utfordringer ikke minst innenfor rovviltproblematikken. Det er her næringsgrunnlaget ligger i Trøndelag, og det er både viktig og rett at det settes fokus på fremtiden innenfor til naturressursene i regionen.

Det mest konkrete i planstrategien er utarbeiding av en felles transportplan med tanke på mer miljøvennlige transportløsninger. Dette er en viktig sak for hele regionen, og ikke minst for vår kommune som ligger midt i Innherred med gode muligheter for bosetting og for utvikling av både eksisterende og nye næringer.

Inderøy kommuner mener at felles planstrategien for Trøndelag dekker de oppgavene som er felles for regionen og vil ha stor betydning for videre utvikling av nye Inderøy kommune.

Når det gjelder planprogrammet for regional Transportplan for Midt- Norge for perioden 2014-2023, er det viktig å få utviklet et transportnett som skaper robuste bo- og arbeidsregioner slik at Inderøy kommuner kan utvikle seg til et bærekraftig samfunn. Da tenkes det spesielt på å få god og effektiv utnytting av E6 og jernbanen på aksen Steinkjer – Trondheim, men også aksen øst – vest mellom Røra og Fosen.

Del II. Regional planstrategi for Nord- Trøndelag.
Nord-Trøndelag har hatt en vekst i folketallet på 3,5 prosent de siste 10 årene. På landsbasis er veksten 9,3 %. De fleste er bosatt i bykommuner langs aksen Stjørdal- Namsos samt kystkommunen Vikna. Det er i de folkerike kommunene langs Trondheimsfjorden en har de største områdene med dyrka jord og arealkonfliktene er størst.
Fremdeles er det mange sysselsatt innenfor primærnæringene, men her som elles i landet blir det stadig flere innenfor servicenæringen.

Med tanke på at flere unge skal bli boende i fylket, er barn og unges oppvekstsvilkår en sentral utfordring som skal sikre overgangen mellom utdanningsløpet og videre fram til arbeidsdeltakelse. Inderøy ser positiv på at barn og unge sin fremtid blir en prioritert oppgave med tanke på å ha en folketallsutvikling i kommunen på lik linje som nabokommuner i fylket. Når det gjelder det prioriterte området folkehelse, henger dette nøye sammen med at barn og unge har styrke til å gjennomføre utdanning og kunne stå i arbeidslivet. Fylkestinget vedtok i mars 2011 «Strategi for folkehelsearbeidet i Nord- Trøndelag 2011-2014» som skal følges opp av en handlingsplan over tiltak, ansvar og virkemidler. Dersom en skal få gjennomført tiltak, er det viktig at holdningsskapende arbeid samt virkemidler blir tilgjengelig for kommunene i årene fremover.

Et viktig område i planstrategien, er prioriteringer innenfor næringsområdet i Nord- Trøndelag. RUP skal være et verktøy for et helhetlig og koordinert utviklingspolitikk for fylket. I planstrategien opplyses det at det skal utarbeides et Strategisk Regionalt Utviklingsprogram som gjelder for 4 år med årlige handlingsprogram med tiltak, ansvar og virkemidler. Nye Inderøy kommune har forhåpninger til dette arbeidet med tanke på en sterkere spissing og prioritering av satsinger i de forskjellige kommunene/regionene i Nord-Trøndelag. Dette ville gi klarere signal for kommunene til å gjøre valg da alle kommunene ikke kan satse på alt.

Når det gjelder sørsamisk næringsliv og kultur, vil ikke dette berøre Inderøy kommune direkte i vesentlig grad, men i den nye kommunen må vi forholde oss til to forskjellige reinbeitedistrikt med ett på Fosen (Mosvik) og ett mot Verdal- Skjæker (Røra). Derfor ser Inderøy positiv på at regionale myndigheter vil arbeidet for at reindriftsnæringen skal tydeliggjøre sine areal gjennom en verdiklassifisering av viktige områder for reindrift.

I planstrategien for Nord- Trøndelag har arealbruken en vesentlig plass, og det er til høring vedlagt planprogram for regional plan for arealbruk. Det er stort sett de samme områdene som er tatt med både i planstrategien og planprogrammet.
De viktigste områdene for Inderøy kommune er omdisponering av dyrka jord, forvaltning av strandsonen, ulike natur og kulturmiljø og kvikkleireproblematikk. I nye Inderøy kommune vil det bli et variert landskap med både mer sentrumsnære områder med større områder dyrka

jord og store skogområder med liten befolkning. I tillegg er det i dag ulik bruk av strandsonen innenfor kommunen.
Inderøy kommune ser positivt på at den regionale planen for arealbruk ser behovet for å utvikle en felles holdning for å bevare verdifull jordressurser. Det bør også diskuteres om det kan åpnes for utbygging på små og svært dårlig arrondert areal ut fra dagens drifts- og miljømessige grunner, og heller legger vekt på å bevare de store sammenhengende dyrka områdene.
Planprogrammet legger videre opp til en differensiert forvaltning av strandsonen. De nasjonale retningslinjene har en geografisk avgrensing på kommunenivå, noe som kommer i konflikt med nye Inderøy kommune. Derfor kan det være til hjelp med en regional prosess som konkretiserer og tydeliggjør en regional tolkning av differensiering før Inderøy kommune skal utarbeide ny kommuneplan.

Konklusjon

Den regionale planstrategien for Trøndelag og Nord- Trøndelag for årene 2012- 2016 dekker de generelle innsatsområdene som 1756 Inderøy ser for seg i årene fremover.
Viktige innsatsområder som barn og unge sine oppvekstsvilkår, folkehelse, klima, kommunikasjon, næringsliv samt arealbruk er områder som henger sammen og er avgjørende i utvikling og trivsel for alle kommuner. Det er områder som er med å skape livskraftige og attraktive kommuner på Innherred slik som vi ønsker for den nye kommunen vår.
Inderøy kommune ønsker videre at den regionale planstrategien/planprogrammene åpner for:

- En sterkere vektlegging av transportaksen øst-vest mellom Røra og Fosen
- En sterkere spissing og prioritering av satsingsområder innenfor RUP-midler
- En mer differensiert forvaltning av strandsonen med tanke på hvor presset er størst.
- En mer variert og konkret holdning og retningslinjer for bevaring av verdifull dyrka jord med tanke på fremtidens landbruk.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2010/866-9
Saksbehandler:
Gunnar Winther

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	9/11	28.11.2011
1756 Formannskapet	17/11	30.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer. Høringsuttalelse fra 1756 Inderøy kommune.

Rådmannens forslag til vedtak

Inderøy kommune mener det er viktig og riktig å legge et høyt ambisjonsnivå for framtidsrettet og robust utvikling av regionen, både med samferdselsperspektiv og samfunnsperspektiv lagt til grunn.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB sin planlagte nyanskaffelse av togmateriell.

KVU sine konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen.

En realistisk forventning til investeringer og utvikling er at jernbanen bygges i henhold til konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet videreutvikles i forhold til konsept 1. Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVU sin anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes og det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Det er politisk vilje til å åpne for bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av konseptet.

Henvisning:

Saksframlegg og vedtak knyttet til Hovedutvalg natur og Formannskapet sin foreløpige behandling av saken i møtene hhv 31.10.2011 og 2.11.2011.

Bakgrunn

Formannskapet i 1756 Inderøy hadde høringen opp til foreløpig behandling i sitt møte 2.11.2011 og fattet da følgende vedtak:

Formannskapet ber administrasjonen ta med følgende punkter i det videre arbeidet med høringsuttalelsen:

1. *Røra som trafikknutepunkt*
2. *Forsering tunell Fleskhus – Røra*
3. *Utbyggingen må skje innen en kortere tidsramme enn angitt*
4. *Maksimumsprosjektet prioriteres*
5. *Vern av dyrkajord må hensyntas*
6. *Behovet for overføring av gods til bane. Effektiv omlasting.*

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer er lagt fram for offentlig høring. Konseptvalgutredningen med tilhørende vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside for pågående prosjekter. KVU-arbeidet har en egen hjemmeside med følgende lenke:
http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/trondheimsteinkjer.
Det vises til denne. På denne hjemmesida finnes også diverse grunnlagsrapporter.

Konseptvalgutredningen er utarbeidet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen. I bestillingen fra Samferdselsdepartementet er det presisert at jernbane skal inngå i utredningen. Utredningen skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging, og er utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket.

Konseptvalgutredning (KVU) er et verktøy staten benytter for å fastlegge prinsipper og hovedretning for videre planlegging av store (>750 mill. kr) infrastrukturinvesteringer. Arbeidet gjennomføres etter en etablert metodikk, men arbeidet er ikke forankret i Plan og bygningsloven. Arbeidet bestilles av Samferdselsdepartementet og utføres av transportetatene. Arbeidet er et ledd i kvalitetssikring av tidligfase(KS1) og innebærer at tiltakshaver (her Statens vegvesen og Jernbaneverket) utarbeider en konseptvalgutredning (KVU) som i ettertid gjennomgås og kvalitetssikres av eksterne konsulenter som har

rammeavtale med Finansdepartementet. Formålet med kvalitetssikringen er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekt på et tidlig stadium. Det kvalitetssikrede utredningsarbeidet skal gi grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av konsept og videre planlegging. Valg av løsning, det vil si lokalisering og utforming, gjennomføres ved ordinær planlegging i henhold til bestemmelsene i Plan og bygningsloven. Prioriteringen av prosjektmidler vil fortsatt skje innenfor arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) og de årlige budsjettildelinger til transportetatene. Konseptvalgutredningene er viktige innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Problemstillinger

Planområdet dekker de syv kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Frosta er i tillegg betegnet som en sentral kommune i arbeidet. Dette fordi E6 er kommunens viktigste vegforbindelse/adkomstveg og at kommunens trafikale knutepunkt dermed er lokalisert på Åsen. De åtte kommunene som er nevnt foran betegnes som korridorkommunene i planområdet. Influensområdet til transportkorridoren er destinasjoner på veg- og jernbanens riksnett nord for Steinkjer og sør for Trondheim. I tillegg inngår tilknytninger langs aksen som E14 til Sverige, Meråkerbanen, fv705 til Selbu og Tydal samt fv755 til Fosen i influensområdet.

E6 er den eneste norske fergefrie vegforbindelse mellom Trondheim og Nord-Norge. Vegen er en viktig del av det overordnede nasjonale transportnettet med korridorer til utlandet og inngår følgelig i TERN (Trans European Road Network) som består av de viktigste europavegene. I tillegg til å være en viktig hovedvegforbindelse mellom landsdelene har E6 en viktig regional funksjon. Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø er jernbanens hovedbanestrekning mellom Sør-, Midt- og Nord-Norge, og en del av Trans-European Rail Network som utformes med henblikk på å oppnå sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring på tvers av landegrenser.

Tall fra Statisk sentralbyrå viser at det bor om lag 270 000 personer innenfor korridorkommunene. Arealbruken i korridorkommunene viser at det er en konsentrert bebyggelse som preger studieområdet. Gjeldende planstrategier for korridorkommunene viser at fortetting er strategi for en langsiktig utvikling. Arealstudier viser at dyrkamark utgjør hovedandelen av arealbruken i en avstand på 2 km på hver side av E6.

Pendlingen mellom kommunene på strekningen er høy sammenlignet med hva som er typisk i Norge for øvrig. Dette gjelder både for inn- og utpendling til byene, og de høye pendlingstallene tyder på at arbeidsmarkedet i regionen er godt integrert. Vegstrekningen har en lengde på 120 km, og reisetid med bil mellom Trondheim og Steinkjer er estimert til ca. 1 time og 45 minutt. Strekningen har varierende standard med vegbredde mellom 6 og 27 m. Trafikkmengden varierer i dag fra 6 000 kjøretøy/døgn (ÅDT) på de minst trafikkerte delene til opp mot ÅDT på 19 000 for de mest trafikkerte delene.

Jernbanestrekningen mellom Trondheim og Steinkjer er om lag 125 km lang, og Trønderbanen har i dag en gjennomsnittlig reisetid på 2 timer og 7 minutt, noe som innebærer en lav gjennomsnittshastighet på kun 60 km/t. Det kjøres 12 godstog/døgn på strekningen. I 2006 var det 1,13 mill reisende (sum påstigende passasjerer på alle stasjoner) på Trønderbanenes lokaltog på strekningen Trondheim - Steinkjer, Røros - Trondheim og Støren - Trondheim. 88 % av kundegrunnlaget er på strekningen Trondheim - Steinkjer. Jernbanen preges av en umoderne infrastruktur og gammelt togmateriell, og i de siste årene har Trønderbanen

opplevd en stagnasjon i passasjerveksten. Dette skyldes manglende kapasitet i banenettet til å øke frekvensen i høytrafikkperioder, samt at reisetiden nok er for lang i forhold til bil som er konkurransealternativet.

Utfordringen er å tilby en infrastruktur som gir operatørene mulighet til å utvikle markedsposisjonen. Jernbanen har i dag for eksempel en liten tilgang til de tyngste reisemarkedene mellom Trondheim og Trondheim Lufthavn Værnes, som er et viktig reisemål på strekningen.

E6 og jernbanen innehar en viktig rolle for opprettholdelse av samfunnsfunksjoner tilknyttet transport av personer og gods nasjonalt. Dette gjør at sikkerhet og beredskapssituasjonen er omtalt nærmere i KVU-arbeidet i forhold til transportsystemets pålitelighet. På deler av transport-strekningen mangler det alternative omkjøringsveger. Spesielt kritisk er dette dersom E6 stenges over lengre tid, fordi enkelte av de omkjøringsvegene som i dag benyttes har for dårlig standard til å avvikle trafikken fra E6. Nærføring mellom stamveg og jernbane, det vil si at de så å si ligger i samme trasé, gir risiko for at en ulykke kan ramme begge transportnettene samtidig. Innenfor studieområdet er spesielt strekningen mellom Skatval og Åsen sårbar. Her har både veg og jernbane en mangelfull standard når det gjelder kurvatur, bredde og underbygning. Adkomst for nød- og nyttekjøretøyer er redusert på grunn av manglede forbikjøringsfelt i tillegg til at deler av strekningen er rasutsatt. Med forventede klimaendringer kan det antas at sannsynligheten for ulykker som følge av ras eller utglidning øker.

NSB har det mest omfattende kollektivtilbudet mellom Trondheim og Steinkjer, hvor det tilbys 20 avganger per dag i hver retning. Mellom Trondheim og Stjørdal tilbyr TIMEkspressen 20 avganger som en del av ruten Orkanger – Trondheim - Stjørdal. Sammen med toget har derfor Trondheim - Stjørdal god kollektivdekning. Mellom Trondheim og Namsos tilbys ekspressbuss med fire avganger per retning på hverdager. Mellom Namsos og Steinkjer er det i tillegg 6 avganger i hver retning per dag, og mellom Steinkjer og Levanger 7 avganger i hver retning. Busstilbudet mellom Namsos og Steinkjer kan betraktes som en forlengelse av jernbanen.

På E6-strekningen Trondheim - Steinkjer, en strekning på 116 km er det i 8-årsperioden 2002-2009 registrert 261 ulykker. Tunnelene (Være-, Stavsjøfjell- og Helltunnelen) på strekningen Trondheim - Stjørdal bidrar til høye ulykkeskostnader for strekningen. Trafikken på strekningen er høy og tunnelene har bare ett løp. Strekningen Stjørdal - Åsen har imidlertid de høyeste ulykkeskostnadene, og det er møte- og uforkjøringsulykkene som fører til alvorligst skadegrad.

I perioden 2000-2009 er det rapportert 11 ulykker med personskade på jernbanestrekningen Trondheim - Steinkjer. Ulykkene resulterte i 8 døde, en alvorlig skade med varig mén og 3 alvorlige skader. En av ulykkene var sammenstøt mellom personbil og tog i planovergang (alvorlig skade). De øvrige ulykkene knytter seg til personer i spor, der 3 ulykker er lokalisert til planovergang.

Det er egne sykkelveger langs E6 på deler av strekningen, ofte i forbindelse med tettsteder og skoler. Andre steder kan lokalvegnettet fungere som et godt sykkeltilbud for transportsyklister, men store deler av strekningen har verken gang og sykkelveg eller egnet lokalvegnett.

I KVU arbeidet skal det vurderes hvordan E6 og jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer kan utvikles for å tjene samfunnsutviklingen i de kommende tretti år på en best mulig måte. Det

prosjektutløsende behovet er å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren. For at veg og jernbane skal bidra til å stimulere denne utviklingen har det vært vurdert som viktig med en langsiktig strategi for utvikling av transportnettet. Dette innebærer at prognoser for befolknings- og trafikkvekst, langsiktige strategier for by- og tettstedsutvikling og jordbruk og ambisjoner om en miljøvennlig transportsektor er lagt til grunn. Transportkorridorens utviklingsmuligheter er i arbeidet vurdert i forhold til dens betydning som del av stamnettet for veg og jernbane i Norge, som en transportkorridor i Nord- og Sør-Trøndelag og som del av lokalvegnettet for byer og tettsteder i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Transportkorridorens betydning som tilknytning til Selbu / Tydal og Fosen, og til E14 mot Meråker og Storlien, er også til en viss grad vurdert.

Konsekvenser
KVU-arbeidet er basert på en behovsvurdering med utgangspunkt i fire innfallsvinkler til behov: nasjonale behov, etterspørselsbaserte behov, interessegruppers behov og lokale/regionale myndigheters behov. Det overordnede målet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Behovsanalysen for strekningen Trondheim - Steinkjer viser behov for økt pålitelighet, økt trafikksikkerhet samt reduserte reisetider og avstandskostnader i transportsystemet.

Målet om å begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturlandskap og dyrka jord er relevant for strekningen Trondheim - Steinkjer. Store deler av dagens veg- og jernbanetrasé går gjennom jordbruksarealer av høy kvalitet, og det er generelt viktig å etterstrebe en utvikling av transportsystemet som begrenser inngrep i nasjonalt viktig dyrkamark. Omlegging av E6 forbi lokalsentra vil bidra til redusere dagens barrierer for samfunnsutvikling som vegen fører med seg. Dette i kombinasjon med knutepunkter i byer og tettsteder og oppgradering av sykkeltilbudet ved de samme områder kan stimulere flere byggeområder og større næringsaktivitet.

Overføring av trafikk fra veg til bane er en viktig satsning for å innfri de nasjonale miljømålene. Spesielt gjelder dette for gods, som er den transportformen som kan forventes størst vekst innenfor strekningen. Jernbanestrekningen Trondheim - Steinkjer er en del Nordlandsbanen, og det er behov for økt fremkommelighet og bedret kapasitet på denne for å bedre jernbanens konkurransedyktighet i forhold til veg for godstransporter mellom Sør- og Nord-Norge. Omlegging av E6 og til dels også jernbane forbi tettsteder vil bidra til reduserte lokale miljøutslipp.

De viktigste behovene for de primære interessentene er oppsummert på følgende måte:

- Behov for forutsigbar og redusert reisetid på strekningen for å oppnå en effektiv region, med ett arbeids-, skole- og kompetansemarked på aksen Trondheim - Steinkjer
- Behov for et robust, trafikksikkert og mindre sårbart transportsystem som sikrer pålitelige transporter
- Behov for separering av lokal- og fjerntrafikk

Regionale og lokale myndigheters behov er i KVU-arbeidet uttrykt fra felles Fylkesplan der hovedmål for kommunikasjoner er uttrykt ved: Miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner. Gjennomgangen av behov ut i fra ulike innfallsvinkler munner ut i et prosjektutløsende behov om å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs

transportkorridoren Trondheim - Steinkjer. Bakgrunnen for dette prosjektutløsende behovet er Trøndelagsfylkenes ønske om tettere samarbeid mellom kommuner og fylker slik at det trønderske næringslivet blir konkurransedyktig med de beste internasjonale aktørene. Bedret infrastruktur er nødvendig for å redusere reisetider på strekningen for å kunne nå målsettingen om en styrket felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Et bedre transporttilbud krever at flere transportmidler er attraktive for reiser langs korridoren. Dette innebærer fleksibilitet i forhold til skifte av transportmiddel og at infrastruktur for ulike transportmidler blir bedre samkjørt og at rutetidene for de ulike formene for kollektivtransport blir bedre koordinert. Dette er en forutsetning for å kunne overføre trafikk fra personbil til kollektiv. Det er i tillegg behov for å øke trafikksikkerheten på strekningen. Behovet understøttes av nasjonale mål for trafikksikkerhet og den vedtatte 0-visjon.

Med basis i behovsanalysen og det prosjektutløsende behov, er det definert følgende samfunnsmål for transportsystemet på strekningen Trondheim - Steinkjer:

I 2040 er aksen Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

I KVU arbeidet er det presentert 6 konsepter med ulik grad av investeringer. I tillegg beskrives 0-konseptet som er referansekonseptet som de andre konseptene skal vurderes mot. Konseptene skal utvikles for å oppnå målene fra målkapitlet, som igjen baserer seg på prosjektutløsende behov og viktige behov avdekket i behovsanalysen. Det er benyttet en firetrinnsmetodikk som hjelpemiddel for å komme frem til nye løsninger og kombinasjoner av løsninger.

Firetrinnsmetodikken innebærer at en skal vurdere tiltak som:
1. påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel
2. gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. forbedrer eksisterende infrastruktur
4. som omfatter nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur

De definerte målene for utredningen krever relativt store infrastrukturtiltak. Dette gjelder spesielt jernbanen hvor det må gjøres store investeringer for å få de ønskede effektene i forhold til redusert reisetid og økt frekvens.

De seks konseptene som presenteres er:

Oversikt over konseptene som er presentert i KVU-rapporten (Kilde: Statens vegvesen)

Konsept	Kommentar
Referansekonseptet (0)	Dagens veg- og jernbanenett inklusive påbegynte prosjektet og prosjekter som ligger inne i NTP-perioden frem til 2014
Minimumskonseptet (0+)	Avkjørselssanering med tilhørende lokalvegnett, noe breddeutvidelse og sanering av planoverganger. Bompenger på veg for å redusere bilkjøring og reduserte kollektivtakster for å motivere trafikanter for å reise kollektivt.
Forbedringskonseptet (1-)	Utbedrer de mest kritiske sårbare punktene på veg- og jernbanenettet.

Moderniseringskonseptet (1)	Utbedrer de mest kritiske sårbare punktene på veg- og jernbanenettet og øker kapasiteten i veg- og jernbanenettet.
Jernbanekonseptet (2)	Kun tiltak på jernbanen slik at kapasiteten øker og sårbarhet reduseres.
Vegkonseptet (3)	Kun tiltak på veg, 4-felts veg Trondheim - Steinkjer.
Maksimumskonseptet (4)	Kombinerer tiltakene i konsept 3 og 4.

For en utfyllende beskrivelse av innholdet i de enkelte konsept henvises til KVU-rapporten.

Vurdering

Strekningen mellom Trondheim og Steinkjer er en viktig del av det nasjonale transportnettet, og effektene av foreslåtte utbedringstiltak vil ha positive effekter både regionalt og nasjonalt. Det er for eksempel en betydelig godstransport langs strekningen mellom landsdeler både på jernbane og på vei. Uforutsette hendelser vil derfor ha konsekvenser ut over regionale forhold, og utbedringer betraktes også som et nasjonalt anliggende. Det nasjonale perspektivet er også omtalt i KVU-rapporten, men momentet kunne ha vært enda mer framtredende enn det som er tilfelle i foreliggende rapport.

Konseptvalgutredningen munner ut i en anbefaling av moderniseringskonseptet (konsept 1) fordi dette vurderes å være best tilpasset forventet fremtidig transportetterspørsel. Konseptet gir stor reisetidsreduksjon for både veg og bane. For jernbanen er reisetiden i dette konseptet ned mot målsettingen om 1 time forutsatt tilpasninger i stoppmønster. Selv om maksimumskonseptet (konsept 4) vil gi en ytterligere reisetidsreduksjon, uttrykkes det i KVU-rapporten at kostnadene vurderes å være for store i forhold til nytten av ytterligere reisetidsreduksjon som oppnås i maksimums-konseptet. I KVU-rapporten betraktes også moderniseringskonseptet å være best tilpasset forventede trafikkmengder på strekningen, og konseptet er vurdert å gi ønsket ulykkesreduksjon.

I rapporten konkluderes videre med at moderniseringskonseptet (konsept 1) har tilstrekkelige tiltak for å få den ønskede regionale utviklingen i regionen. Det er imidlertid andre effekter enn redusert reisetid som kan ha positive nasjonale og regionale effekter med noe økning av investeringene. Reduserte kjørekostnader for næringstransport, positive regionale virkninger og reduserte ulykkeskostnader er eksempler på nytte som øker for konsept 4 sammenlignet med konsept 1. Dette er effekter som vil være av betydelig verdi for utviklingen i Innherredsregionen.

Hovedmålet for kommunikasjoner i felles fylkesplan er miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner. Konseptene som er vurdert har varierende men i hovedsak god måloppnåelse for trygghet og effektivitet. Miljøeffektene er ikke like gode, og både konsept 1 og 4 medfører økte utslipp. For begge disse konseptene oppnås imidlertid bedre lokalmiljø i tettsteder. Andelen kollektivtrafikk er beregnet til 11 % for konsept 1 og 11,5 % for konsept 4, men overføringen mellom transportmidler kan være underestimert i KVU-rapporten. For strekningen mellom Steinkjer og Trondheim kan betydelig reduksjoner i reisetid oppnås, og en målrettet og ambisiøs satsning på kollektivtilbudet langs strekningen vil være i tråd med regionale planer. Begge konseptene vil beslaglegge forholdsvis store areal med dyrka mark, for konsept 1 omlag 600 daa og for konsept 4 omlag 900 daa.

Utbyggingsrekkefølge må vektlegge redusert sårbarhet og økt sikkerhet ved at blant annet E6 Kvithamar- Åsen gjennomføres i fase 1. Denne strekningen har høyest ulykkeskostnader. Tiltaket er også omtalt i gjeldende NTP og behovet på denne strekningen var sentralt for det lokale/regionale initiativet i forkant av KVU-arbeidet. For Inderøy er det selvsagt også av stor betydning at tunnel sør for Røra er lagt til fase 1 i framlagte KVU.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell. Elektrifisering av Trønderbanen vil også gi betydelig reduksjon i utslipp av klimagasser og dessuten gi grunnlag for å realisere redusert reisetid med tog på strekningen.

I konseptvalgutredningen er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering av veginvesteringene. Det er også vurdert mulig kryssfinansiering veg/bane med bompenger, men rapporten viser til at det forutsettes omfattende juridiske og økonomiske forarbeider for å avklare om en slik løsning er mulig. Foreløpige beregninger i rapporten tyder på et inntektspotensial fra bompenger på 60 - 85 % av veginvesteringene i konsept 1 og 50 – 70 % i konsept 4. Beregningene som er gjennomført bygger på et sett av forutsetninger, og i denne fasen av arbeidet er en aksept for bompenger et viktig grunnlag for det videre planarbeidet.

KVU-arbeidet er gjennomført med et 30-årsperspektiv som innebærer realisering av tiltak innen 2040. Dette innebærer at utbedringen gjennomføres over en svært lang tidsperiode, og det er ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Konklusjon

Rådmannen vil få understreke at det er av vital betydning at man er mest mulig omforente om høringsuttalelsene til konseptvalgutredningen mellom de berørte kommunene på aksen Trondheim - Steinkjer samt Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Av denne grunn ble det også gjennomført møte i Trøndelagsrådet 27. oktober, hvor fylkeskommunene ble bedt om å koordinere arbeidet med høringsuttalelser. Det foreliggende saksframlegget er et resultat av denne samordningen.

Formannskapet i 1756 Inderøy vedtok i sitt møte 2.11.2011 at maksimumskonseptet (konsept 4) må prioriteres. Ut fra signalene i møtet i Trøndelagsrådet 27. oktober framstår maksimumsalternativet for veg som noe kontroversielt i forhold til å bli samstemte om en felles uttalelse i Trøndelag.

Av hensyn til målet om størst mulig konsensus i Trøndelag, mener rådmannen at det ikke vil være riktig å stå for hardt på maksimumsalternativet når det gjelder veg. For å oppnå en ønsket framtidsrettet utvikling innenfor Innherredsregionen, må imidlertid prinsippene i maksimumskonseptet (konsept 4) legges til grunn som den langsiktige strategi for utvikling av transportløsning for bane på strekningen Trondheim – Steinkjer. For veg må også konsept 1 videreutvikles i forhold til slik det nå er framlagt for å oppnå en framtidsrettet utvikling av samferdsel og samfunn på strekningen Steinkjer – Trondheim.

De investeringer som skal gjøres er investeringer for svært lang tid framover, og dermed viktig for de muligheter hele regionen har for utvikling i lang tid framover. I sum er regionen i norsk målestokk en tett befolket region, med utstrakt mobilitet allerede i dag. Det er derfor viktig at det også uttrykkes en tydelig forventning om framdrift, slik at de helhetlige løsningene materialiserer seg i tråd med de målsettinger som er satt. Derfor er forventning om realisering av hovedandelen av tiltak i perioden 2014 – 2023 nødvendig.

Rådmannen mener at det må åpnes for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet og vegen.

Det er viktig at regionen, de kommuner som innledningsvis er nevnt, står fram med samlet styrke i denne saken. Mobiliteten i regionen berører alle kommunene, og de framtidsrettede løsningene må ivareta at mobiliteten går både nord-sør og sør-nord. Dette er viktig for mulighetene for samfunnsmessig positiv utvikling av hele regionen, ikke minst med tanke på muligheten for kompetanse å forflytte seg på en sikker og effektiv måte begge veger i regionen.

For Inderøy er det også helt sentralt at aksen øst – vest kommer styrket ut av de satsinger som gjøres nord – sør, og da blir det viktig å opprettholde og styrke Røra som trafikknutepunkt for både vei og bane. Det vises her til Formannskapets vedtak av 2.11.2011.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4.

Konsept 1 er kostnadsberegnet til kr 23,7 mrd, mens konsept 4 er kostnadsberegnet til kr 30,8 mrd. Differansen er kr 4,3 mrd for jernbane og kr 3,8 mrd for veg. En realistisk forventning til investeringer og utvikling kan etter rådmannens vurdering være at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon. Av dette faller det også helt naturlig og nødvendig at det tidlig i perioden for Nasjonal transportplan 2014 – 2023 bygges ny tunnel sør for Røra.

Rådmannen vil derfor også i fortsettelsen anbefale rekkefølgen på tiltakene i tråd med den anbefalingen som ligger i framlagte KVU. Viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/923-8
Saksbehandler:
Arnfinn Tangstad

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	10/11	28.11.2011
1756 Hovedutvalg Folk	6/11	29.11.2011
1756 Formannskapet	18/11	30.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

Mosvik skole - forprosjekt ombygging

Prosjektleders forslag til vedtak:

Forprosjekt Mosvik skole – tilbygg og rehabilitering av eksisterende bygg - godkjennes med en kostnadsramme på kr. 21,5 mill. kr..

Rådmann delegeres myndighet til å gjennomføre prosjektet innenfor gitt kostnadsramme, og med ferdigstillelse av prosjektet innen 1.juni 2013.

Vedlegg
1 Forprosjekt - rapport
2 Rivingsplan
3 Planer - samlet
4 Referat fra møte brukergrupper 05.10.11
5 Uttalelse ansatte skolen 17.10.11
6 Referat fra møte brukergrupper 19.10.11

Utrykte vedlegg:
1. Forprosjekt – beskrivelse fra tekniske fagkonsulenter

2. Situasjonsplan
3. Plan underetasje - 64-bygg og nytt tilbygg
4. Plan underetasje kombibygg
5. Plan 1.etg. – 64-bygg og nytt tilbygg
6. Plan 1.etg. kombibygg
7. Plan 2.etg. -64 bygg
8. Snitt A3 og A4
9. Snitt A1 og A6
10. Snitt A5 og A7
11. 3D – Illustrasjon
12. Fasader
13. Følgebrev tilstandsrapport kombinasjonsbygget med kostnadsoverslag
14. Tilstandsrapport kombinasjonsbygget

Bakgrunn

Fellesnemnda for kommunesammenslåing behandlet forprosjekt ombygging Mosvik skole i møtet 22.06.11, sak 36/11, og fattet følgende vedtak:

Mosvik skole skal oppgraderes hensiktsmessig i forhold til fremtidige behov.
Prosjektleder bes om å utrede alternative løsninger innenfor en kostnadsramme på 20 millioner med et elevgrunnlag på 50 – 75 elever.
Saken fremmes til sluttbehandling i kommunestyret for 1756 Inderøy i forbindelse med budsjett- og økonomiplanbehandlingen 2012 - 2015.

En administrativ prosjektgruppe ledet av rådmann i Mosvik Lars Daling, har arbeidet videre med forprosjektet i henhold til mandatet fra fellesnemnda. To alternativer ble forelagt brukergruppen ved Mosvik skole i møter 5. og 19.oktober. Brukergruppen kom med gode innspill (vedlegg 4-6) og samlet seg om prosjektgruppens alternativ, som nå legges fram for politisk behandling.
Det vises for øvrig til vedlagte forprosjekt samt tilhørende tegninger, vedlegg 1-3.

Det vises også til budsjett- og økonomiplanforslaget hvor prosjektet er omtalt.

Vurdering

Det framlagte forprosjektet innebærer bygningsmessig at det bygges et nytt tilbygg (mellombygget) som binder sammen kombinasjonsbygget og deler av det gamle 64-bygget.

Innholdsmessig legges det nå opp til klassedeling med i utgangspunktet 4 klasserom samlet i 64-bygget med felles inngang. Mellombygget inneholder elevgarderober, lærerarbeidsplasser og grupperom i 1.etasje og personalavdeling med lærergarderober, spiserom og kontor for rektor, helsesøster og servicekontor i underetasjen. Kombinasjonsbygget benyttes til spesialrom, mediatek/bibliotek, kantine/skolekjøkken og SFO. Kantine i kombinasjonsbygget bedrer funksjonaliteten for bruk av bygget og ivaretar den ønskede samfunnsdelen i prosjektet.

Kostnadsoverslaget på 19,5 mill. kr. inkl. mva., er basert på statistiske data og erfaringstall fra byggeprosjekter på overordnet nivå. Det er knyttet mest usikkerhet omkring kostnader på ombygging. Spesielt vil ombygging av 64-bygget kunne avdekke bygningsmessige utfordringer når byggeprosjektet er i gang. Det er ikke tatt høyde for slike uforutsette kostnader i kostnadsoverslaget. Det er tatt med ekstra kostnader til utomhustiltak inkl. flytting av ballbinge samt kostnader til inventar.

Oppvarming av dagens skolebygg, kombinasjonsbygg og barnehage skjer delvis fra oljekjel og elkjel i underetasjen av kombibygget. Det er forskriftsmessig krav om utskifting av oljekjel og krav om biobrenselkjel ved nyanlegg. Det er ved ombygging av skolen fornuftig å se på en samlet løsning for oppvarming. Ved detaljprosjektering bør alternative oppvarmingskilder vurderes opp mot driftsutgifter ved ulike løsninger. Ekstrakostnader til en biobrenselkjel som vil dekke behovet for hele bygningsmassen, er fra teknisk konsulent stipulert til ca. 1,3 mill. kr. inkl. mva.

Prosjektgruppen har bedt om og fått en tilstandsrapport av kombinasjonsbygget. Bygget har taklekkasjer som må utbedres før/parallelt med at ombygging av kombibygget foretas. Kostnadene er stipulert til kr. 400.000 inkl. mva.

I investeringsbudsjettet for Mosvik kommune er asfaltering av plassen ved kombinasjonsbygget tatt inn som et eget prosjekt som skulle samkjøres med skoleutbyggingen, kostnad ca. kr. 500.000. Prosjektet henger imidlertid også sammen med omlegging av kryss ved barnehagen, parkeringsareal for barnehagen og vegløsning ned til kombinasjonsbygg/skole.

Prosjektleder forslår at asfaltering tas med og vurderes gjennomført i forbindelse med kryss/vegløsning ved barnehagen.

Prosjektleder ønsker i denne omgang å prioritere skoleutbygging og sikre kostnadseffektive løsninger for bygningsmassen. Prosjektleder foreslår at felles biobrenselanlegg og utbedring av kombinasjonsbygget tas inn som en del av prosjektrammen for ombygging av Mosvik skole.

Prosjektleder foreslår følgende kostnadsramme for prosjektet:

Forprosjekt	19,5 mill. kr.
Ekstra kostnader biobrenselanlegg	1,3 mill. kr.
Utvendig ombygging kombinasjonsbygg	0,4 mill. kr.
Uforutsette kostnader	0,3 mill. kr.
Total prosjektramme	21,5 mill. kr.

Dersom forprosjektet godkjennes, bør rådmann i ny kommune få delegert myndighet til å gjennomføre prosjektet innenfor gitt kostnadsramme.

Det reviderte kostnadsoverslaget fra prosjekteringsansvarlige setter en kvm pris som er kr. 3000,- lavere enn det som lå til grunn for det siste konseptet på 28 mill. kroner. Dette skal tas ut gjennom standardtiltak. Prosjektleder vil understreke usikkerheten.

Utbyggingen/renoveringen av Mosvik skole innebærer bygging av en skole med et relativt høyt antall kvm pr elev. Skolene i gamle Inderøy har et bruttoareal pr. elev på fra 12 - 16 m2. Ombygd Mosvik skole vil ha et bruttoareal på 26 m2 pr. elev inklusive arealer til flerbruk – de

såkalte «samfunnsarealene». I praksis vil skolen i ny utforming ha kapasitet til 100 elever – selv om planforutsetningen er 50-75.

En 100 % tilpasning til en dimensjonering for 50 – 75 elever ville innebære en annen bygningskroppsløsning. Alternative kalkyler indikerer at investeringskostnadene ikke ville være påvirket i vesentlig grad.

Organisering av prosjektet og detaljprosjektering bør iverksettes umiddelbart med sikte på anleggsstart fra høsten 2012. Prosjektet bør ferdigstilles senest 1.juni 2013.

Konklusjon

Forprosjekt Mosvik skole godkjennes med en kostnadsramme på kr. 21,5 mill. kr. Rådmann delegeres myndighet til å gjennomføre prosjektet innenfor gitt kostnadsramme og med ferdigstillelse av prosjektet innen 1.juni 2013.

REFERAT
Møte: Forprosjekt ombygging av Mosvik skole – orienteringsmøte
Tid: Onsdag 5. oktober 2011, kl. 1400 - 1430
Sted: Mosvik skole, lesesal

Inviterte som var tilstede:
Pia Gravbrøt, Praksis arkitekter
Lars Daling, rådmann Mosvik
Arnfinn Tangstad, prosjektleder
Finn Madsen, kommunalsjef
Ivar Jakob Aarmo, htv Utdanningsforbundet Mosvik
Rakel Tangstad, htv Fagforbundet Mosvik
Thor Brattaker, verneombud skole og barnehage
Elin Kvalø Tangstad, andre ansatte skole
Carl Ivar von Køppen, ordfører Mosvik
Arvid Nervik, Rådet for funksjonshemmede
Egil Ringstad, kommunal drift
Ole Anders Iversen, leder SU/SMU
Rita Gjestad Aarnes, enhetsleder barnehage og skole

Lars Daling startet møtet med en kort oppsummering av historikken rundt prosjekt ombygging av Mosvik skole. Førte oss gjennom prosessene som har vært fra å bygge en 1 – 10 skole, til nå en liten 1 – 7 skole. Bakgrunn for finansiering har vært salg av kommuneskog. Dette blir realisert i disse dager etter en lang politisk prosess. Fødselsprognosene for ”gamle Mosvik” er heller ikke av de positive. Barnetallet går drastisk ned i den nærmeste framtid, noe som påvirker størrelsen på utbygginga.

Daling refererte til Fellesnemda sitt vedtak av 22. Juni:
”Mosvik skole skal oppgraderes hensiktsmessig i forhold til fremtidige behov. Prosjektleder bes om å utrede alternative løsninger innenfor en kostnadsramme på 20 millioner med et elevgrunnlag på 50 – 75 elever. Saken fremmes til sluttbehandling i kommunestyret 1756 Inderøy i forbindelse med budsjett- og økonomiplanbehandlingen 2012 – 2015”.

Ombygging skal blant annet ta hensyn til:
Fortsatt servicekontor i Mosvik
Kombinasjonsbygg – renoveres/vedlikeholdsarbeid
Rive østfløy og mellombygg
Beholde 62-fløya(dagens klasseromsfløy)
Nytt mellom og påbygg skoledelen

Praksis Arkitekter v/Pia Gravbrøt har etter prosjektgruppas ønske lagt fram tre alternativer som tilfredsstiller kravet om kostnadsramme på 20 mill. Disse benevnes som Alt 1, Alt 2 og Alt 3.

Den administrative prosjektgruppa har forkastet Alt 2. Alt 1 og Alt 3 er med videre og ble lagt fram i møtet for høringsinstansene. Arkitekten gikk gjennom utkastene og tankegangen bak. Følgende innspill kom i møtet:

- Regner med at universell utforming blir ivaretatt både for elever og ansatte, uavhengig av kostnad.
- Ønsker fortsatt at det blir foretatt forberedelser for flisanlegg
- Prosjektet bærer preg av at det er ei minimumsløsning.
- Hadde ønsket ei deling av romfunksjoner for mellomtrinn og småtrinn.

- Mangler fellesareal for elevene
- Materialvalg og pris vil være en avgjørende aktor.
- Håper at det ikke får samme kvalitet som Kombinasjonsbygget som er svært dårlig.
- Positivt at det er tatt vare på todeling, - skole og utleie.
- Inngangsparti – Hva er hovedinngang på kveld?
- Låsmekanismer ytterdører viktig
- Universell utforming av ytterdører

Møtet konkluderte ikke på utkast. Gruppene tok med seg innspillene for å ha høring i sine instanser.
Neste møte med tilbakemelding er **onsdag 19. Oktober kl. 14 – 1430, Mosvik skole.**

Rita G Aa/ref

REFERAT FRA RT-TIME
Tid: Mandag 17. Oktober 2011
Tilstede: Klara, Ivar Jakob, Ann Kristin, Rune, Kjersti, Thor, Nina, Elin, Gerd Sissel og Rita

Informasjon
Kurs "Det er mitt valg", tirsdag 18. Oktober 2011, kl. 16 – 19
Informasjon sendt på e-post. Måltid serveres i forkant kl 1500

Referat fra Elevråd – gjennomgang og fordeling av eventuell oppfølging.

Hovedsak i dag:
Ombygging av Mosvik skole – høring

Ser at bygget er blitt krympet og all "luksus" fjernet. Begrenset ned til et minimum både ut fra økonomi og elevgrunnlag.

Likevel viktig at vi får et bygg som er funksjonelt både for ansatte og elever. Samtid som bygget kan være et samlingspunkt for bygda gjennom de fasilitetene som Kombinasjonsbygget kan by på.
Viktig at det da blir vedlikeholdt, og at taket blir tettet en gang for alle. Dette bør være et prosjekt på siden av utbyggingskostnadene.

Hva er bra/mindre bra med Alt 1 og Alt 3:
Alt 3:
- Det mest tiltalende ved første øyekast
- Hva med universell utforming for personalet? Går heisen ned i første etasje? Slik at det går å komme til kontor og personalavdeling for eventuell funksjonshemmede ansatte?
- Inngang +. Elevene kan sluses gjennom øvre inngang. Personalet nede. Bedre for både vaskere og elever.
- Mye trapper, er et minus
- Mange små rom
- Personalrom langt unna elevenes uteareal

Alt 1
- Samlet personalavdeling med enkel adkomst
- Delt elevareal på 3 etasjer
- Delt elevinngang, flere skitne arealer
- SFO liker Alt 1 bedre grunnet K&H tilknytning.

Kort oppsummert etter diskusjon:
Vi ser at Alt 3 kan være det beste alternativet fordi det gir oss mest fleksibilitet. Hvordan vi til enhver tid disponerer rommene, er opp til oss.
Totalt sett gir dette oss godt med plass i henhold til det forventede elevtall i nærmeste fremtid. Det ivaretar nærhet til undervisningsrom fra lærernes kontorareal. Det gir oss en mindre skittensone, fordel for renholderne og alle. Mulighet for å avstenge skoleareal etter stenging av SFO.
Bygget vil gi god tilgang på spesialrom, og bra arealet for undervisning.
Praktiske ting som kopimaskinplassering etc lar seg praktisk løse, slik at en slipper å løpe opp og ned trapper.

Vi håper at dette kan bli det alternativet vi går for, slik at vi slipper flere runder med tegninger/skisser. Det er viktig at prosessen går videre og blir behandlet og igangsatt. Detaljer rundt det praktiske får komme da.

For oss er det viktig å ha en klar dato for oppstart og igangsetting. Dette fordi det er en praktisk fase med utflytting og organisering før byggestart. Alternativt bygg for skoledrift må klarlegges og ting må iverksettes før sommeren kommer. Dette er et krevende arbeid som må planlegges i god tid. Derfor håper vi at dette blir vedtatt i desember som planlagt.

Rita/ref

Forprosjekt Mosvik skole – referat fra informasjonssmøte brukergrupper

Sted: Mosvik skole 19.oktober 2011
Møtedeltagere:
Ivar Jakob Aarmo, HTV Utdanningsforbundet, Rita G. Arnes, enhetsleder Mosvik skole og barnehage, Finn Madsen, kommunalsjef oppvekst, Ole Anders Iversen,leder SU/SMU, Arvid Nervik, rådet for funksjonshemmede, Inger Berget, renholder, Rakel Tangstad, HTV Fagforbundet Mosvik, Elin Kvalø Tangstad, SFO, Nina Wang, FAU, Lars Daling, rådmann Mosvik, Pia Gravbrøt, Praksis sivilarkitekter, Arnfinn Tangstad, prosjektmedarbeider

Lars Daling ønsket velkommen og orienterte om prosessen videre. Forprosjektet behandles i kommunestyret 14.desember 2011. Forutsatt positivt vedtak i kommunestyre, kan byggestart tidligst skje etter sommerferien 2012.

Innspill i møtet:
Fra ansatte ved Mosvik skole: se eget referat – anser alt. 3 som beste alternativ.

Øvrige innspill:
- hensynet til universell utforming – teleslynge.
- akustikk i enkelte rom
- lydisolering mellom rom med skyvedører
- vannbåren varme – flisfyringsanlegg må med i planene
- detaljert plan uteområdet
- vindusløsninger i forhold til renhold
- raskt få opp en dato for utflytting til midlertidige lokaler

Konklusjon:
Av de som har uttalt seg konkret om alternativ, anbefales alternativ 3.

Arnfinn Tangstad
sekr.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2009/1842-15
Saksbehandler:
Jorunn By

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	11/11	28.11.2011
1756 Formannskapet	22/11	30.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

1756 INDERØY. REVISJON AV HOVEDPLAN VEG.

Prosjektleders forslag til vedtak:

- ***Forslag til Hovedplan Veg og forslag til Drift- og vedlikeholdsstandard legges ut til høring med høringsfrist 20.01.2012. Det gjennomføres et folkemøte på Inderøy Kulturhus i høringsperioden.***

- ***Planen omfatter mulig innføring av en tilskuddsordning fra 2013 til Velforeninger og andre som driver gatelysanlegg på kommunale veger og offentlige plasser. Det vises til skisse til retningslinjer for etablering og drift av gatelys.***

Vedlegg
1 1756 Inderøy - Hovedplan veg - sept. 2011
2 Drift- og vedlikeholdsstandard Inderøy
3 Retningslinjer for etablering og drift av gatelys
4 V1 - Totalsammendrag
5 V2 - Sammendrag pr. veg
6 V3 - Sammendrag pr. kategori
7 V4 - Økonomiplan
8 V5 - Vegkapital

9 V6 - Inderøy kommune - tilstandsregistrering
10 V7 - Mosvik kommune - tilstandsregistrering

Bakgrunn

1729 Inderøy kommune har en vedtatt revidert vegplan med planperiode 2008-2011
Det ble derfor igangsatt arbeidet med en revisjon av denne høsten 2009. Underveis i planprosessen ble det vedtatt kommunesammenslåing, noe som medførte at revisjonen ble utvidet til å omfatte vegnettet i 1723 Mosvik.

Den 25.08.2010 ble det vedtatt opprusting av Rostadvegen inkl. asfaltering. Dette medført at det for 2011 ikke var avsatt midler til andre veiprosjekter, og at utført tiltak fra planperioden 2008-2011, ble utsatt.

Etter et særskildt vedtak i Inderøy formannskap i juni2011(sak om disponering av overskudd), er det igangsatt detaljprosjektering av strekningen Gruva – Solhaugen og Solhaugen- Ås.

Firmaet Rambøll AS har bistått 1729 Inderøy og 1723 Mosvik i arbeidet med revisjonen av vegplanen. Det ble gitt en orientering i møte i HU Natur i mai 2011, hvor Ivar Faksdal fra Rambøll orienterte om arbeidet med planene så langt, og viste frem foreløpig forslag til Hovedplan.

Parallelt med utarbeidelsen av forslag til Hovedplan Veg, er det laget et forslag til Drift- og Vedlikeholdsstandard for det kommunale vegnett. Prosjektleder anser det formålstjenlig å behandle denne som en del av revisjonen.

Planrevisjonen har ikke omfattet gatelys, men med bakgrunn i HU Natur sak 042/07 om gatelys etter henvendelser fra velforeninger, gjorde Hovedutvalget i møte 25.09.2007 et vedtak i fire punkter. Rådmannen fikk oppdrag å gjennomgå standard på kommunale gatelysanlegg og fremme sak for om behov for tiltak. Rådmannen anser det formålstjenlig å fremme dette i denne sak.

Det er i løpet prosessen mottatt flere henvendelser fra oppsittere og andre vedr. behov for opprusting av veger. Henvendelsene vil bli behandlet sammen med øvrige innspill som forventes å komme i løpet av høringsperioden.

Vurdering

<u>Forslag til Hovedplan veg.</u>

Bakgrunn:
Forslag til Hovedplanen veg er utarbeidet for å legge et grunnlag for framtidig ressursinnsats innen vedlikehold og forsterkning av det kommunale vegnettet.

Arbeidet har omfatter følgende oppgaver:

- Inndeling av det kommunale vegnettet i vegtyper (hoved-/samle-/adkomstveg)
- Tilstandsregistrering av vegdekke og grøfter
- Bæreevnevurdering av vegnettet med basis i tilstandsregistreringen

- Forslag til tiltak for oppgradering til ønsket bæreevne
- Beregne årsdøgntrafikk (trafikkmengde) for hver veg
- Kostnadsoverslag for oppgradering til ønsket bæreevne (med eksisterende dekketype)
- Kostnadsoverslag for oppgradering fra grusdekke til asfaltdekke
- Beregne vegkapital, etterslep og vedlikeholdskostnader
- Handlingsplan for det 1. året for 4 alternative bevilgningsnivåer
- Økonomiplan for 2 planperioder (8 år) for 4 alternative bevilgningsnivåer.
- Foreslå optimalt bevilgningsnivå for å bevare vegkapitalen
- Anbefaling av prioriterte veger for alternative bevilgningsnivåer.

I tillegg er det tatt digitale bilder av vegnettet for hver 20.meter.

Mål og strategi:
Forslåtte hovedmål og delmål for planen er basert på NKF(Norsk kommunalteknisk forening)'s veileder, men mer konkretisert. Forslag til mål vurderes til å underbygge mål satt i Intensjonsplan for sammenslutning av 1729 Inderøy og 1723 Mosvik.

Hovedmål

- Vegnettet skal utformes, bygges og drives slik at det kan oppfylle den funksjon vegen har i kommuneplanen/arealdelen og i reguleringsplan.
- Vegen skal være trygg å ferdes på for alle trafikanter.
- Det skal være en hierarkisk struktur i vegsystemet. Vegnettet skal planlegges i samsvar med gode reguleringsmessige og trafikktekniske prinsipp angitt i vegnormalene.
- Vegnettet skal legge til rette for kollektiv trafikk. Det skal gi gode vilkår for fotgjengere, syklende og forflytningshemmede.
- Det skal hvert år fremlegges driftsplan for kommunale veger. Planen skal vise effektiv bruk av disponible midler med tanke på best mulig veg for alle brukere.

Delmål

- Alle veger skal ha bredde og dekkestandard tilpasset trafikkgrunnlaget slik at vegen blir tjenlig for innbyggerne.
- Ved forsterkning og dekkevedlikehold/asfaltering skal hovedsamleveger, andre veger det går kollektiv trafikk på og gang-/sykkelveger/fortau prioriteres foran samleveger og adkomstveger. Dette gjelder både sommer og vintervedlikehold.
- Ingen hovedsamleveger skal ha lavere dekkestandard enn tilstand 4,5 (se kap 4.1.1) dvs meget god.
- Ingen samleveger eller gang- og sykkelveger/fortau skal ha lavere dekkestandard enn tilstand 4,0 dvs god.
- Ingen adkomstveger skal ha dekkestandard lavere enn tilstand 3,5 dvs god/mindre god.
- Tillatt aksellast på kommunale kjøreveier bør være 10 tonn.
- Veger det er lagt nytt dekke på skal ikke graves i før det har gått minst 3 år fra asfaltering, med unntak av reparasjoner, hustilkoblinger m.v.
- Alt gravingsarbeid skal utføres til minst mulig skade for vegen og vegkroppen skal være i minst like god stand som før når gravearbeidet er fullført.

Metodikk:
I vurderingen er det benyttet følgende beskrivelse av tilstand for asfaltveger og grusveger:

- Tilstand 5: Svært god tilstand

- Tilstand 4: God tilstand
- Tilstand 3: Mindre god tilstand
- Tilstand 2: Dårlig tilstand
- Tilstand 1: Svært dårlig tilstand
- Tilstand 0: Ureparerbar

For hver tilstand er det beregnet en enhetspris pr m2 veg. Utbedringskostnad blir beregnet for hver delstrekning basert på areal og tilstand. Kostnad for hver veg blir summen av disse.

Det kommunale vegnettet:
Med bakgrunn i denne rapporten forslås det at kommunen justere veglista når det gjelder bruksklasser.

Inntil bevilgning er gitt til forsterkning, forslås det at kommunen går inn for en mer restriktiv aksellastpolitikk på veger med stort sprang mellom tillatt aksellast og den belastning vegen reelt tåler.

Tabellen nedenfor viser omfanget av alle kommunale veger i kommunen.

Vegholder	Vegkategori	Lengde (km)	Antall * vegstrekninger
Kommunen Kommunale veger (registrerte)	Hovedsamleveger	1,5	5
	Samleveger	13,1	32
	Adkomstveger	103,5	144
	Gang/sykkelveger	7,9	39
	Fortau	0,4	2
	Sum kommunale veger	126,4	222

Totalt i kommunen er det for alle kategorier kommunale veger følgende resultat:
- Antall veger /strekninger: 222
- Total veglengde: 126 373 m
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 29 % / 36 518 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 4,1 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,5 dvs. mindre god/god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 8,0 tonn
- Total kostnad for utbedring: 53,0 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 420 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 80,8 mill.kr

Hovedsamleveger:

Det er 5 veger/strekninger i kommunen som spesielt peker seg ut som hovedsamleveger. Dette er:

- Kv 216-1 Frikirken (155 m)
- Kv 3022-1 Stasjonsvegen (550 m)
- Kv 4050-1 Øvergata (471 m)
- Kv 4066-1 Vennalivegen (300 m)
- Kv 4066-3 Vennalivegen (58 m i rundkjøring)

For alle hovedsamleveger er det følgende resultat:

- ✓ Antall veger /strekninger: 5
- ✓ Veglengde hovedsamleveger og andel av totallengde: 1 534 m / 1 %
- ✓ Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 1 534 m
- ✓ Gjennomsnittlig vegbredde: 6,5 m
- ✓ Gjennomsnittlig tilstand: 4,2 dvs. god tilstand
- ✓ Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 9,5 tonn
- ✓ Total kostnad for utbedring: 0,9 mill.kr
- ✓ Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 617 kr pr løpemeter

Samleveger:
For alle samleveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 32
- Veglengde samleveger og andel av totallengde: 13 107 m / 10 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 67 % / 8 732 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 5,2 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,9 dvs. god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 8,8 tonn
- Total kostnad for utbedring: 6,7 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 512 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 3,0 mill.kr

De dårligste samlevegene er:

- ✓ Kv 3001-1 Vangsvegen (tilstand 2,7)
- ✓ Kv 210-1 Nervika - Melvold (tilstand 3,0)
- ✓ Kv 213-1 Vinnagjordet (tilstand 3,0)
- ✓ Kv 240-1 Barnehage – Grande plass (tilstand 3,0)
- ✓ Kv 4025-1 Bjønnavegen (tilstand 3,0)

Adkomstveger:
For alle adkomstveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 144
- Veglengde adkomstveger og andel av totallengde: 103 492 m / 82 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 19 % / 19 530 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 4,1 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,4 dvs. mindre god tilstand
- Gjennomsnittlig bæreevne (anbefalt bruksklasse): 7,9 tonn
- Total kostnad for utbedring: 43,1 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 417 kr pr løpemeter

- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 47,2 mill.kr

De dårligste adkomstvegene er:

✓	Kv 3024-2	Svian (tilstand 2,0)
✓	Kv 2001-2	Hyllavegen (tilstand 2,4)
✓	Kv 2011-3	Nessetvegen (tilstand 2,5)
✓	Kv 4066-1	Vennalivegen (tilstand 2,5)
✓	Kv 4066-4	Vennalivegen (tilstand 2,5)

Gang- og sykkelveger/fortau:
For alle gang- og sykkelveger er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 39
- Veglengde gang- og sykkelveger og andel av totallengde: 7 858 m / 6 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 81 % / 6 340 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 2,5 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 3,7 dvs. god tilstand
- Total kostnad for utbedring: 2,3 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 289 kr pr løpemeter
- Kostnad for å legge asfalt på alle grusveger: 0,6 mill.kr

For alle fortau er det følgende resultat:

- Antall veger /strekninger: 2
- Veglengde fortau og andel av totallengde: 382 m / 3 %
- Andel og lengde med fast dekke (asfalt): 100 % / 382 m
- Gjennomsnittlig vegbredde: 1,9 m
- Gjennomsnittlig tilstand: 5,0 dvs. meget god tilstand
- Total kostnad for utbedring: 0 mill.kr
- Gjennomsnittlig utbedringskostnad: 0 kr pr løpemeter

Beregning av vegkapital.
Gjenanskaffelseskostnaden for både vegkroppen og vegobjekt er beregnet til 338 mill.kr. Etterslepet er beregnet til 55 mill.kr. Vegkapitalen blir dermed 283 mill.kr. Etterslepet totalt utgjør 16 % av verdien.

Mange vegobjekt er ikke registrert og derfor ikke beregnet. Det reelle etterslepet kan derfor antas å være endel større.

Beregning av vedlikeholdskostnad.
Totale kostnader for å vedlikeholde vegkroppen er beregnet til 3,1 mill kr pr år, mens årlige vedlikeholdskostnader for registrerte vegobjekt er 0,2 mill kr. Totale kostnader for å vedlikeholde både vegkroppen og vegobjekt er beregnet til 3,3 mill kr pr år.

Økonomiplan.

I forslag til revidert hovedplan er det foreslått 4 ulike nivå på bevilgningene til forsterkning og dekkelegging på det kommunale vegnettet pr år:

- Nivå 1: 1,0 mill kr
- Nivå 2: 2,0 mill kr
- Nivå 3 4,0 mill kr
- Nivå 4: 6,0 mill kr

Tilstanden på alle kommunale veger kan i hovedsak karakteriseres som middels god, men mange veger og delstrekninger er likevel for dårlig.

Ad. Driftsbudsjettet.

En årlig bevilgning til vedlikehold av vegkroppen som er lavere enn 3,1 mill kr pr år antas å redusere standarden og medføre at etterslepet vil øke.

I forslag til budsjett 2012 er det foreslått en ramme på ca. 5,9 mill til drift av kommunale veger (sommervedlikehold, vintervedlikehold, lønn- og administrasjonskostnader).

I budsjettet er det satt av ca 1,15 mill kr til vedlikeholdsutgifter (kjøp av varer og tjenester). Det kostnadsnivået som 1756 Inderøy vil ha til vedlikehold av veg ligger lavere enn hva som er beregnet vedlikeholdsbehov. Det kan bety at kvaliteten på vegnettet reduseres, forutsatt at antall meter vei videreføres.

Det vises i den forbindelse til forslag til drifts- og vedlikeholdsstandarder for Inderøy kommune .

Ad. Investeringsbudsjettet.

For at det kommunale vegnettet i kommunen skal gis et varig løft ved at alle kommunale veger med forsterkningsbehov blir forsterket er det nødvendig å investere ca. 4,0 mill kr pr år i 8 år (2012– 2019). Etter denne perioden kan bevilgningen reduseres til 3,1 mill kr pr år.

Kostnad for asfaltering av grusveger kommer i tillegg. Hvis man ønsker å asfaltere ca. 2 km hvert år av de gjenstående 90 km med grusveg, vil det koste ca. 1,1 mill kr pr år. Det vil da ta 45 år før alle grusveger har fast dekke. Kostnad for årlig vedlikehold av vegobjekt vil også komme i tillegg.

I forslag til økonomiplan 2012-2015 ligger investeringsnivået ca. 2,3 mill pr.år i planperioden. Det betyr at vil ta ca. 26 år før alle er utbedret.

Vedrørende investeringsplanen så ble det i juni 2011 vedtatt at Sakshaugvegen skal opprustes og renoveres.

Forslag til Drift- og vedlikholdsstandard for 1756 Inderøy kommune.

I forbindelse med revisjonen av Hovedplan veg, samt at kontraktene for vinterdrift av det kommunale vegnettet i 1729 Inderøy skulle ut på anbud, ble det utarbeidet forslag til drift- og vedlikholdsstandard for kommunale veganlegg. Denne er gjennomgått i 1729 Inderøy kommune sin driftsavdeling, og på oversikt over Standardnivå som er vedlagt er dagens kvalitet på driften avmerket.

Å vedta en drift- og vedlikholdsstandard for 1756 Inderøy vil medføre en mer forutsigbar drift, samtidig som den også er en ”serviceerklæring” til innbyggerne.

Utfra kostnadsnivå forslag i Hovedplan veg versus kostnadsnivå i budsjettforslag 2012, er en sannsynlig konsekvens at kvaliteten på vedlikeholdet blir redusert. Det kan bety at driftenheten må ned på et lavere nivå i vedlikeholdsstandarden.

For å motvirke en reduksjon i kvaliteten innenfor foreslåtte budsjettramme 2012, kan det følgende tiltak vurderes:

- Bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser (jfr. Budsjettdokument og forslag om eget utstyr(traktor))
- Reduksjon i antall meter kommunal veg.

Nevnte tiltak forventes vurdert i forbindelse med den gjennomgang Rådmannen vil ha av kommunenes driftsenhet i forbindelse med kommunesammenslåingen.

Mulig forslag om tilskudd drift av private gatelys i 1756 Inderøy kommune.

Bakgrunn

I 1729 Inderøy er det ca 380 lysarmaturer på kommunale veger og plasser, og i 1723Mosvik er det 37. I tillegg har vegvesenet lys på egne veger. I 1723 Mosvik er alle 37 lysarmaturer eid og drevet av kommunen. I 1729 Inderøy er ca. 230 eid og drevet av kommunen, mens 150 gatelys er eid og drevet av velforeninger og andre.

Gatelys sammenstilt og fordelt på kretser i 1756 Inderøy gir:

Skolekrets	Totalt antall	Kommunale	Private
Sakshaug	220	164	56
Sandvollan	33	27	6
Røra	101	12	89
Utøy	0	0	0
Våjen	22		0
Mosvik	0	0	0
Sum	**380**	**228**	**151**

Regnskap 2010 for 1729 Inderøy viser en energikostnad på ca 800 (eks.mva) kroner pr gatelysmast.

Vurdering

Kommunen har flere henvendelser fra velforeninger og andre om overtagelse av ansvar for gatelys i boligfelt. Det er viktig for kommunen at det gis en lik praksis i håndtering av det private engasjementet vedrørende gatelys.

Erfaring tilsier at kostnader pr.gatelys vil være varierende både utfra fra størrelse, kvalitet og alder.
Vedrørende det private gatelysnettet så er det registrert ulik kvalitet, i tillegg til at det er ulik praksis vedr. energikostnadene. Der er det både anlegg der velforeninger kjøper strøm fra huseiere langs vegen i tillegg til anlegg der strømforbruk dekkes via medlemskontingent i velforeninga.

Det er ikke tatt høyde i rammen for driftsbudsjettet at 1756 Inderøy skal overta alle private gatelys, men Rådmannen ønsker å vurdere en mulig tilskuddsordning fra 2013 til de private gatelyseierne. Det vil ikke være formålstjenlig med fullfinansiering. T. eks kr. 250,- i tilskudd pr. lyspunkt vil innebære kr. 50000,- pr år.

Private gatelys versus kommunale gatelys.
Flere har i løpet av de senere år stilt spørsmål om hvor grensesnittet går når det gjelder gatelys som kommunen drifter i noen boligområder, mens det ikke gjøres i andre boligområder. Årsaken til at det er blitt slik er ikke entydig, og det vurderes at det for ettertiden er viktig å få tydeliggjort dette gjennom en egen retningslinje for etablering og drift av gatelys i 1729 Inderøy kommune. Vedlagt er forslag til retningslinje.

Konklusjon

Se innstilling.

Inderøy kommune

Drift og vedlikeholds-standard kommunale veger

RAMBØLL

August 2011

Oppdragsnr.:	6100474
Oppdragsnavn:	Inderøy kommune vegplaner
Dokument nr.:	1
Dato:	2010-08
Filnavn:	M:\2010 Oppdr\Samferdsel\6100474 Inderøy kommune vegplaner\Vedlikeholdsstandard\Drift og vedlikeholdsstandard Inderøy.docx
Oppdragsansvar:	Rambøll AS Ivar Faksdal, tlf 41 43 52 49 E-post: ivar.faksdal@ramboll.no Adresse: Pb 9420 Sluppen, 7493 Trondheim
Oppdragsgiver:	Jorunn By, tlf 74 12 42 84 / 97 76 42 88 E-post: jorunn.by@inderoy.kommune.no Adresse: Vennalivegen, 7670 Inderøy

Innhold

0 INNLEDNING 78

0.1 Begreper 79

1 TILSYN, AVVIKSHÅNDTERING OG SIKRING 81

1.1 Løpende tilsyn 81

1.2 Systematisk tilsyn 81

1.3 Avviksregistrering og -behandling 81

1.4 Sikring av skadested/arbeidssted 82

1.5 Opprydding 82

1.6 Refusjon av utgifter etter skader 83

2 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV VEGDEKKER 84

2.1 Asfaltdekker 84

2.2 Grusdekker 89

2.3 Heller og brostein 90

2.4 Kantstein 91

2.5 Vegmerking, optisk ledning og ledelinjer 92

3 VEGUTSTYR 94

3.1 Vegrekkverk og støtputer 94

3.2 Gjerder 94

3.3 Signalanlegg 95

3.4 Belysningsanlegg 96

3.5 Skilt 97

3.6 Lehus 98

3.7 Ferist 98

4 KONSTRUKSJONER 99

4.1 Bruer 99

4.2 Murer 102

4.3 Støyskjermer 103

4.4 Stabilitessikring 103

4.5 Underganger 104

4.6 Kaier 104

5 VEGETASJON OG GRØNTAREALER 105

5.1 Gress 105

5.2 Busker og trær 106

6 RENHOLD 107
6.1 Renhold av vegbane og vegområde 107
7 VINTERDRIFT 108
7.1 Strategi vinterveg 108
7.2 Strategi bar veg 111
7.3 Vinterdrift gang- og sykkelveger og fortau 112
8 DRENERING 114
8.1 Åpne grøfter (overvanns- og drensgrøfter) 114
8.2 Lukkede grøfter 114
8.3 Sluk, sandfang og kummer 115
8.4 Stikkrenner og bekkeinnslag 115
Vedlegg: Standardkrav og alternative standardnivå 116

0 INNLEDNING

Denne standarden beskriver grunnlaget for drift og vedlikehold av kommunale gater, veger og plasser med tilhørende utstyr gjennom funksjonskrav, samt konkretiserer nivået for innsatsen gjennom krav til tilstand og/eller krav til tiltak. Standardkravene er søkt tilpasset de nivåer som samfunnet og brukerne er tjent med og i tråd med mål og ambisjoner knyttet til:

- Universell utforming (uu).
- 0-visjonen (trafikksikkerhet).
- Lokal luftkvalitet og støy.

For enkelte standardkrav er det differensiert på kommunale hovedveger, samleveger, atkomstveger, plasser, torg/gågater, fortau og gang- og sykkelveger. I noen tilfeller skilles det også mellom anlegg i og utenfor sentrum/tettbebygd strøk. Busstraséer foreslås minimum driftet etter standard for samleveg.

Standarden er ikke juridisk bindende for kommunene. Av budsjettmessige grunner kan det i forbindelse med at det inngås kontrakter bli aktuelt å senke kravene for noen drift- og vedlikeholdsarbeider og/eller eventuelt ta forbehold om dette.

De fleste av standardkravene er driftsrelaterte og knyttet til de forhold som har størst betydning for fremkommelighet og sikkerhet. Det forutsettes at innsatsen rettet mot vedlikehold av basiskonstruksjonene i vegsystemet blir utført på en slik måte at konstruksjonenes funksjon og levetid blir som planlagt.

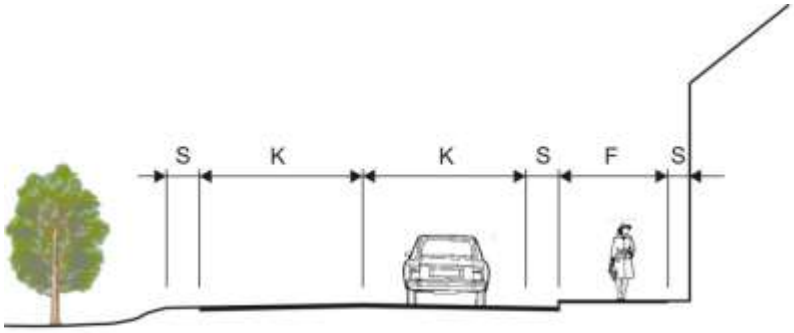
I standarden er det særlig lagt vekt på hvordan en gjennom tilpasset drift og vedlikehold opprettholder de kvaliteter som gjelder universell utforming.

Det er i standarden i størst mulig grad søkt å skille mellom driftsoppgaver og vedlikeholdsoppgaver.

Standarden er et dynamisk dokument som bør oppdateres løpende i takt med ny kunnskap, erfaringer og behov. Standarden er hovedsakelig tenkt brukt som et elektronisk dokument hvor en gjennom lenking til andre relevante dokumenter lett kan finne mer utfyllende informasjon, beskrivelser o.l. knyttet til konkrete oppgaver.

0.1 Begreper

Veger og gater med tilhørende sidearealer og utstyr
Veger og gater omfatter i denne sammenheng både vegbanen, tilliggende fortau, gang- og sykkelveg, samt tilhørende infrastruktur som gatebelysning, sykkelparkering, belysning, trafikkskilt, lys- og lydanlegg, rasteplasser med serviceanlegg med mer jf. Veglovens § 1.



K = kjørefelt (regnes fra midtlinje til kantlinje)
S = skulder (regnes fra kantlinje til vegkant, deler av skulder kan være asfaltert)
F = fortau (adskilt gs-veg)
S = mulig overgang mellom kjørefelt og fortau som kan ha ulik funksjon, f.eks. rennesteinbunn, sykkelfelt, møbleringssone

Figur: *Typisk tverrprofil av gate (illustrasjon)*

Vegetasjon og grøntområder
I denne standarden omfatter vegetasjon og grøntområder kun områder som inngår i vegarealet.

Plasser, torg og gågater
I denne sammenheng defineres plasser, torg og gågater som trafikkareal reservert for gående hvor trafikkreglene for gågate gjelder. Et hovedtrekk her er at det kan være kjørende trafikk i gata til bestemte tider. Normalt er det tillatt med varelevering fram til et bestemt tidspunkt om formiddagen.

Drift og vedlikehold
Det er vanskelig å gjøre grensen mellom drift og vedlikehold skarp og lettfattelig. Drift- og vedlikeholdstiltak har hhv miljø, sikkerhet, fremkommelighet eller vegkapitalbevaring som hovedformål.
Et enkelt skille mellom drift og vedlikehold som er mye benyttet, er:

Drift	Vedlikehold
Alle tiltak som inngår i å opprettholde vegens/vegnettets funksjonelle kvalitet. Drift kan også defineres som tiltak med sikt på å redusere miljøbelastningen fra vegen og dens brukere, bedre sikkerheten og opprettholde vegens fremkommelighet.	Alle tiltak som inngår i å opprettholde vegens/vegnettets/vegutstyrets strukturelle kvalitet. Vedlikehold kan også defineres som tiltak med sikte på å opprettholde verdien av investert vegkapital.

Definisjon av drift og vedlikehold
Definisjonene er i henhold til Norsk standard NS 3422

Med drift forstås oppgaver og rutiner som er nødvendige for at en bygning, et anlegg eller en installasjon skal fungere som planlagt. Dette omfatter blant annet betjening av utstyr og tekniske installasjoner, tilsyn og kontroll, renhold, vannforsyning, energiforsyning og beredskap ved utrykning ved funksjonsfeil og lignende.

Vedlikehold er nødvendige tiltak for å opprettholde en bygning, et anlegg eller en installasjon på et fastsatt kvalitetsnivå. Begrepet omfatter tilstandsbasert vedlikehold, løpende vedlikehold, periodisk vedlikehold og reparasjoner.

Optimalt nivå for drift og vedlikehold innebærer ideelt sett de løsninger som gir lavest mulig totale kostnader for samfunnet over tid. En nøyaktig beregning av den optimale standarden for drift og vedlikehold er vanskelig. For eksempel vil både kvaliteten på arbeidene under bygging, meteorologiske forhold, trafikkmengden og trafikkens sammensetning ha betydning. Det er derfor også lavere drift- og vedlikeholdsstandardkrav knyttet til en lavtrafikkert veg enn en høytrafikkert veg.

Eksempel - Asfaltarbeider

- *Ved lapping av huller, mindre skader i asfaltdekker (ifylling av krakeleringer) og lignende, uten at hele strekningen repareres ansees dette som* ***drift.***

- *Der et nytt asfaltlag legges på nedslitt asfaltlag, uten andre oppgraderinger av vegen, ansees dette som* ***vedlikehold.*** *Dette gjelder selv om asfaltdekket er av en bedre (mer moderne standard) enn det opprinnelige.*

- *Ved nedfresing av eksisterende dekke, fornyelse av bærelag, kantstein, sluk osv. før legging av nytt dekke ansees dette som en* ***investering.*** *Tiltakene fører samlet til en vesentlig oppgradering og til en høyere standard på vegen enn den opprinnelige.*

1 TILSYN, AVVIKSHÅNDTERING OG SIKRING

Uforutsette hendelser eller skader skal i minst mulig grad gå ut over trafikantenes sikkerhet og framkommelighet og/eller vegens omgivelser. Ved skader skal reparasjon utføres for å gjenopprette elementets funksjonsdyktighet, eventuelt rapportere videre og iverksette en midlertidig sikring omgående. Ved ulykker iverksettes tiltak omgående slik at påvirkningene på omgivelsene unngås i størst mulig grad. Oppsynet skal også sikre at drift- og vedlikeholdsoppgaver utføres iht krav (mengde, kvalitet og tid) samt bidra til å synliggjøre utvikling over tid.

1.1 Løpende tilsyn

Det løpende oppsynet skal sikre at eventuelle uforutsette hendelser eller skader oppdages i tide, slik at følgeskader som kan ha betydning for sikkerhet, fremkommelighet eller omgivelsene kan unngås. Avvik som medfører fare for trafikantene og omgivelsene utbedres straks/varsles etter gjeldende retningslinjer/meldes utførende enhet for utbedring. Det generelle oppsynet må ved behov for prioritering konsentreres om de erfaringsmessig mest utsatte og sårbare delene av vegnettet. Eksempler er busstraseer, telehivutsatte vegstrekninger, flom- eller påkjørselutsatte bruer, samt konstruksjoner som er sårbare for isgang.

1.2 Systematisk tilsyn

Det bør hvert år utarbeides en plan for kontroll og ettersyn av vegnettet. Denne planen bør ta hensyn til kritiske steder på vegnettet, vegens viktighet, samtidig som den skal dekke et representativt utvalg av vegnettet. Registreringene fra det systematiske oppsynet kan inngå i vurderingene av vegnettets utvikling over tid f.eks. i forbindelse med budsjett/revidert budsjett og utarbeidelse av hovedplan veg og trafikksikkerhet. I systematisk oppsyn kan også inngå fotografering av hele/deler av vegnettet og/eller systematiske bæreevnemålinger.

For bruer og konstruksjoner er det satt krav til systematisk tilsyn (omfang og frekvens) og kontroll i Statens vegvesen Håndbok 136 – Inspeksjonshåndbok for bruer.

1.3 Avviksregistrering og -behandling

Vegholder bør etablere et system for registrering og håndtering av avvik fra kvalitetskrav f.eks. satt i bestillingen, kontraktsbeskrivelser, drift- og vedlikeholdsstandarder og lignende.

Det anbefales at oppsynet/kontrollen dokumenteres på standardisert skjema. Eksempel på skjema for kontroll av drift – og vedlikeholdsoppgaver på veger innenfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde er gitt i System for oppfølging av drift og vedlikehold (SOPP) for drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar (Statens vegvesen, Intern rapport nr 2327), vedlegg 4b. For kommunale veger kan med fordel et enklere system for oppfølging av drift og vedlikehold utarbeides av den enkelte kommune.

Registrerte avvik bør deretter håndteres etter en bestemt prosedyre.

Eksempel prosedyre for avvikshåndtering

1. Avvik påvises og registreres i kontrollsystemet (løpende/systematisk oppsyn).
2. Utførende enhet gis skriftlig melding om påvist avvik med dokumentasjon av avviket i form rapport fra kontrollen f.eks. med foto e.a.
3. Det kontrolleres om avviket er registrert i utførende enhets kvalitetssikringssystem (hvis ikke kan dette også være et avvik), og meldt til vegholder (hvis ikke kan også dette være et avvik).
4. Utførende enhet gis anledning til å rette opp avviket, forklare hvorfor/hvordan avviket oppsto og evt. dokumentere at denne har opptrådt iht. kontrakt (avviket belastes da vegholder).
5. Vegholder avgjør på grunnlag av mottatt redegjørelse om avviket skal opprettholdes.
6. Vegholder foretar trekk i oppgjør basert på avvikets alvorlighet og/eller gjentagelse basert på bestemmelser i kontrakt.
7. Krav om trekk sendes utførende enhet.

1.4 Sikring av skadested/arbeidssted

Sikring av skadested/arbeidssted er viktig for å opprettholde sikkerheten for brukerne av vegen og for de som jobber der. Det anbefales at kravene til opplæring fastsatt i Håndbok 051 gjelder for alle som skal arbeide på veg, gate, fortau, torg, plasser og gågater eller på arealer i direkte tilknytning til disse.

I henhold til Håndbok 051- Arbeidsvarsling er det tre nivåer på kurs innen emnet:

Kurs for alle som skal utføre arbeid på veg	Kursets målsetting er å sette fokus på sikkerhet og varsling for å unngå fare for eget og andres liv og helse ved arbeid på veg.
Kurs for ansvarshavende	Kurs for ansvarlig for at arbeidsvarslingen blir gjennomført korrekt. Deltagerne skal etter kurset være i stand til å finne nødvendig informasjon og lage en komplett arbeidsvarslingsplan for et gitt arbeidsstykke.
Kurs i manuell trafikkdirigering	Kursets målsetting er å sette fokus på sikkerhet og varsling for å unngå fare for eget og andres liv og helse ved arbeid på veg ved manuell trafikkdirigering

Regler for sikring av skadested og arbeid på veg er gitt i Statens vegvesen Håndbok 051 – Arbeidsvarsling.

1.5 Opprydding.

Skadestedet (ras, flom, kollisjon o.l.) skal sikres slik at ulykker og utslipp til ytre miljø unngås og ytterligere forverring av skadene på vegkonstruksjonen unngås. Dersom trafikken slippes forbi skadestedet, må dette skje på en sikker måte.

Opprydding og reparasjon foretas så snart det er trygt å arbeide på stedet. Forhold som kan forårsake ytterligere skader på vegkroppen, utbedres. Endelig rydding og utbedring foretas så snart som mulig. Opprydding inngår som en driftsoppgave.

1.6 Refusjon av utgifter etter skader

Vegholder kan kreve dekket utgifter til opprydding og reparasjon av veg og vegutstyr som følge av påkjørsel e.l. fra kjøretøy. Ved skade påført av kjent kjøretøy/fører fremmes kravet mot dennes forsikringsselskap. Ved skade forårsaket av ukjent kjøretøy rettes krav til trafikkforsikring

Ved krav som rettes mot Trafikkforsikringsforeningen er det viktig at følgende prosedyre benyttes:

1. Dokumenter skaden f.eks. bilder og inngi politianmeldelse.
2. Ta kontakt med Trafikkforsikringsforeningen for å melde inn skaden.
3. Avklar om skaden kan utbedres direkte evt at Trafikkforsikringsforeningen krever uavhengig takst.
4. Innhent pristilbud på utbedring.
5. Dokumenter utbedringskostnadene overfor Trafikkforsikringsforeningen.

2 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV VEGDEKKER

Vegdekket skal gi brukerne et underlag som sikrer sikker, miljøvennlig og komfortabel bruk samt beskytter vegkonstruksjonen mot nedbryting. Vegdekket skal også sørge for nødvendig avrenning av vann fra kjørebanen og hindre nedtrengning av vann i vegkroppen. Der hvor vegen trafikkeres av tunge kjøretøy skal dekket bidra til å redusere påkjenninger på bærelaget for å sikre planlagt levetid for vegkonstruksjonen.

2.1 Asfaltdekker

Figur: *Manglende prioritering av gående ved dekkelegging.*

Asfalt er det mest brukte belegningsmaterialet på veger, gater og gangarealer, spesielt utenfor sentrumsområdene[1]. Asfalt består av en blanding av steinmaterialer og bindemiddel (bitumen). For nærmere beskrivelse av spesifikasjoner og krav til steinmaterialer og bindemidler til asfaltproduksjon vises til Statens vegvesen sin Håndbok 018, kapittel 6 med tillegg datert januar 2008 og januar 2009 samt Håndbok 245 – Asfalt 2005 – materialer og utførelse.

Universell utforming av asfaltdekker ivaretas gjennom krav til friksjon, tverrfall, jevnhet, spordybde og nivåsprang (Statens vegvesen – Håndbok 278: Vegleder i universell utforming, kapittel 4.3.2 – 4.3.4) samt utbedring av sprekker og hull.

[1] I sentrumsområdene benyttes ofte asfalt i kombinasjon med andre belegningstyper som f.eks betongstein og naturstein.

2.1.1 Asfaltdekker - drift

Gjennom en godt tilrettelagt drift skal trafikantene få et underlag som gir komfortabel ferdsel med et veggrep som sikrer framkommelighet og trafikksikkerhet samtidig som vegdekket sørger for nødvendig avrenning av vann fra kjørebaneområdet og hindre nedtrengning av vann i vegkonstruksjonen.

Friksjon

Friksjon er den kraften langs berøringsflaten mellom to legemer som hindrer legemene i å gli mot hverandre. Lav friksjonskoeffisient gjør at en flate oppleves som glatt.

Friksjon skal måles på vått dekke. Krav til friksjon på sommerføre er beskrevet i Statens vegvesen sin Håndbok 111: ”Det skal tilstrebes ensartede friksjonsforhold. Friksjonskoeffisienten, målt ved 60 km/t, skal ikke ligge under 0,40”.

Aktuelle tiltak for utbedring ved lav friksjon på eksisterende dekker er avstrøing med sand eller asfaltert finpukk, med eller uten oppvarming, tilpasset det aktuelle dekket. På eldre asfaltdekker kan strukturfresing nyttes, særlig ved polering. Høytrykksspyling eller bruk av annet spesialutstyr kan også være aktuelt for å bedre friksjonen (Statens vegvesen, temahefte, 2003).

Sprekker og hull

Figur: *langsgående sprekker i asfaltdekke*

Sprekker i asfaltdekket bidrar generelt til et ujevnt underlag og kan i verste fall medføre at syklister kjører av ved at hjul kiler seg fast o.l. og at rullestolbrukere blir stående fast.

Gjennomgående sprekker i asfaltdekket gjør at asfalten ikke lengre beskytter vegkroppen mot vanninntrengning.

Sprekker som er over 20 mm brede, skal derfor forsegles. Samme krav gjelder for sprekker som er mer enn 4 meter lange og over 10 mm brede. Forseglingen foretas så snart værforholdene tillater det på våren. Større sprekker forsegles midlertidig med kaldasfalt som fjernes før permanent forsegling foretas.

Hull som er til fare for trafikantene skal omgående merkes/sperres av inntil utbedring kan foretas.

Hull i kjørebanen eller skulder som kan representere en fare for trafikanter og kjøretøy eller hindrer framkomst, skal repareres seinest påfølgende arbeidsdag. Bl.a. gjelder dette hull i fotgjengeroverganger og fortau som medfører snublefare eller hindrer eller er til ulempe for brukerne.

Hull som ikke er direkte trafikkfarlige eller hindrer trafikken, skal repareres senest i løpet av 1 måned. Lapping foretas etter skjæring av asfalten hvor hele det skadede området fjernes sammen med vann og løst materiale. Asfalt kompakteres minimum ved bruk av vibroplate 100 kg.

På vinteren lappes asfalten midlertidig med kaldasfalt etter fjerning av vann og løst materiale fra hullet som et midlertidig tiltak. Det føres deretter løpende tilsyn med asfaltlappene inntil permanent reparasjon kan utføres, og om nødvendig lappes hullet med kaldasfalt flere ganger. Permanent lapping foretas så snart værforholdene tillater det på våren.

Nivåsprang

Figur: *Manglende heving av sluktopp ved asfaltering kan gi nivåsprang.*

Nivåsprang er generelt en ulempe for brukere av rullestoler og rullatorer samt gående, og de gir generell økt snublefare. For syklende representerer plutselige nivåsprang i forbindelse med sluk og asfaltlapping både en sikkerhetsrisiko og redusert komfort. For kjørende bidrar nivåsprang til å redusere kjørekomforten og kan også medføre skader på dekkutrustning og i verste fall skade selve kjøretøyet. Planlagte nivåsprang gir synshemmede angivelse av begynnelse/slutt på ulike typer vegarealer.

Langsgående kanter i kjørebanen skal ikke være høyere enn 10 mm. Kanter som kan representere en fare for vegens brukere skal utbedres omgående. Dersom dette ikke er mulig skal det skiltes/sperres av omgående. Kanter over 15 mm vurderes som generelt trafikkfarlige og skal skiltes inntil tiltak er utført. Langsgående kanter som ikke representerer fare for vegens brukere skal utbedres innen 1 måned.

Ved vurdering av trafikkfare skal det i tillegg til kanthøyde legges vekt på kantens form, plassering i kjørebanen f.eks. i fotgjengeroverganger og brukernes mulighet til å oppdage faren. Vegens og gangbanens fartsnivå, trafikkmengde, veggeometri, generell dekketilstand o.l. må også tillegges vekt ved vurdering av trafikkfaren.

Figur: *Nivåsprang mellom, nytt og gammelt dekke*

Nivåsprang i kjørebanen, i lengde- og tverretning, skal over 2 meter lengde (målt med rettholt) ikke overstige verdiene gitt i tabellen nedenfor. Nivåforskjell som omtalt i dette kravet, gjelder ikke nivåforskjeller som skyldes spordannelse i vegdekket.

Tabell: *Tillatt nivåforskjell (mm/2 m) i asfaltdekke*

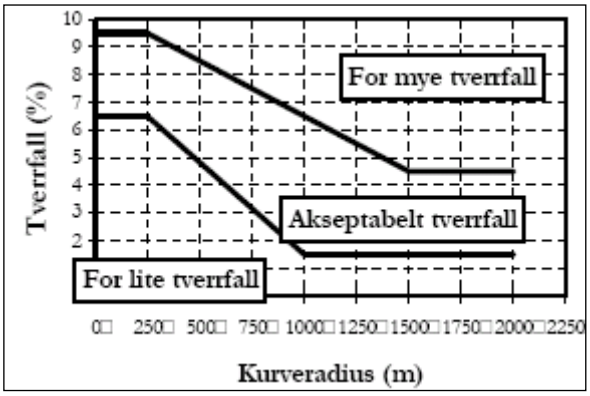
Tillatt nivåforskjell (mm) over 2 meter lengde	**(mm)**
Lengderetning	35
Tverretning	30

Vegskulder
Vegskuldrene skal oppjusteres når høydeforskjellen mellom vegdekke og skulder er større enn 2 cm.

Avretting av telehiv
Telehiv som kan medføre trafikkfare, skal sikres straks og utbedres innen 1 dag. Etter vinteren skal området settes i stand igjen. Telehiv som ikke direkte er trafikkfarlige skal utbedres i løpet av 1 uke. Større/gjentagende telehiv utbedres ved drenering av vegkroppen evt masseutskifting av det gjeldende området (investering). Inntil utbedring av telehiv er foretatt skal den gjeldende strekningen skiltes eventuelt settes også tillatt kjørehastighet ned på strekningen.

2.1.2 Asfaltdekker- vedlikehold

Vedlikehold (reasfaltering) foretas når dekket ikke lengre oppfyller sin tiltenkte funksjon. Ved valg av asfaltkvaliteter ved reasfaltering vises til Statens vegvesen Håndbok 018, kapittel 6 med tillegg datert januar 2008 og januar 2009 samt Håndbok 245 – Asfalt 2005 – materialer og utførelse.
Etter reasfaltering skal det være tilstrekkelig tverrfall til bortledning av vann fra vegoverflaten. På fortau bør tverrfallet være mindre enn 2 % for å legge til rette for brukere av rullestol.



***Figur**: Krav til tverrfall (%).*

Reasfaltering av gater med kantstein og sluk
Fortau skal anlegges med 13/16 cm vis. For gater med fortau tillates maksimalt én reasfaltering og dermed en reduksjon av vis fra 13/16 til 9/12 cm. Fortausvis skal ikke på noen del av fortauet være lavere enn 7 cm. Vis ved nedsenk (maksimalt 2 cm) forutsettes beholdt vha. lokal fresing. Det skal i forbindelse med reasfaltering settes krav til utskifting til sykkelvennlige slukrister og at disse skal flukte med vegbanen. Faste (ikke justerbare) sluk byttes ut løpende ved reasfalteringsarbeider.

Kravet til kansteinsvis kan dermed bli utløsende for fresing før reasfaltering eller samtidig rehabilitering av fortau. Ved behov for fresing før reasfaltering som skyldes tilstrekkelig kansteinsvis defineres reasfalteringen som investering.

Reasfaltering av gater med asfalterte humper
Humper i 40-sone (sirkelhumper og trapeshumper) kan normalt tillates reasfaltert én gang uten fresing. Humper i 30-sone må freses bort og bygges opp på nytt ved hver reasfaltering slik at fartsdempende effekt opprettholdes som beskrevet i Statens vegvesen Håndbok 072 – Fartsdempende tiltak.

Reasfaltering av gater med universelt utformede holdeplasser
Det tillates én reasfaltering uten fresing. Vis ved holdeplass forutsettes beholdt til henholdsvis 16/18 cm vha. lokal fresing.

Kravet til kansteinsvis kan dermed bli utløsende for fresing før reasfaltering eller samtidig rehabilitering av fortau. Ved behov for fresing før reasfaltering som skyldes tilstrekkelig kansteinsvis defineres reasfalteringen som investering.

Reasfaltering av gater med steinsatt rennebunn
Det tillates ikke reasfaltering uten fresing.

Reasfaltering av opphøyd gangfelt
Ved reasfaltering av gater med opphøyd gangfelt må det vurderes i det enkelte tilfelle om opphøyd gangfelt skal fjernes og reetableres.

2.2 Grusdekker

Standarden for grusveger er beskrevet ved grustykkelse, jevnhet, tverrfall, mengde løst materiale på overflaten og støvforhold.

Grustykkelse	Grustykkelsen skal minimum være 5 cm.
Jevnhet	Samme krav som for asfaltdekker.
Tverrfall	Tverrfall skal være som for faste dekker, men lokale avvik på ± 3 % aksepteres. Det skal være tilstrekkelig tverrfall til bortledning av vann. Tverrfallet må ikke overstige 2 % av hensyn til brukere av rullestol.
Løst materiale	Det skal ikke være løst materiale på overflaten som reduserer friksjonen, medfører fare for steinsprut evt medfører at syklister og motorsyklister mister kontroll over kjøretøyet eller at rullestolbrukere, brukere av rullatorer m.fl blir stående fast.
Støvforhold	Bakenforliggende kjøretøy skal kunne ses tydelig ved normal kjørefart og avstand. Støving skal ikke bidra til at nasjonale krav til luftkvalitet overskrides eller at omgivelsene smusses ned.

2.2.1 Grusdekker – drift

Krav til jevnhet og tverrfall ivaretas gjennom høvling av grusdekket en eller flere ganger i løpet av sommerhalvåret. I områder med mye hull eller tynt grusdekke tilføres om nødvendig ekstra grus før høvlingen. Rett etter høvling vurderes behovet for å skilte med nedsatt hastighet pga løst materiale i vegbanen/på vegskulderen.

Løst grus- og steinmateriale på vegbanen/vegskulderen fjernes ved feiing/kosting.

Støvdemping foretas ved avvanning eller utlegging av støvdempende kjemikalier som tilføres vegbanen enten ved at de strøs utover i fast form eller utblandet i vann (lake). Eksempler på kjemikalier som benyttes er magnesiumklorid, kalsiumklorid, Dustex eller tilsvarende. Støvdempende kjemikalier kan med fordel legges ut tidlig på våren før støvingen tar til.

2.2.2 Grusdekker – vedlikehold

Oppgrusing og høvling av grusveg foretas når krav til dekketykkelse ikke lengre oppfylles. Ved oppgrusingen benyttes materialer som tilfredsstiller krav i Statens vegvesen Håndbok 018. Etter oppgrusing settes samme krav til tverrfall som for asfalterte veger.

2.3 Heller og brostein

Figur: *Steinsatt torgareal*

Heller og brostein benyttes i stadig økende grad i byer og tettsteder. Bakgrunnen for bruken er ofte historisk tilbakeføring eller økt krav til estetikk f.eks. ved at store og monotone asfalterte flater brytes opp. I utgangspunktet settes de samme funksjonskrav fra brukerne og til beskyttelse av vegkroppen for helle- og brosteinsdekker som til asfalterte dekker. Heller og brostein skal ikke settes slik at de får nivåsprang over 2 cm.

Brosteinsdekker anbefales ikke benyttet i områder som skal benyttes av gående, rullestolbrukere og syklende da det gir et ujevnt underlag og friksjonen reduseres på polerte dekke.

Helledekker kan være av både betong og naturstein hvor hellene kan være i ulik farge og av ulik størrelse og tykkelse. Steinene i brosteinsdekker varierer normalt i størrelse, men de mest vanlige størrelsene er smågatestein (8x8cm, 11 cm tykkelse) og storgatestein (14x14 cm, 20 cm tykkelse). Steinene forekommer også med halv tykkelse. Steiner med halv tykkelse anbefales ikke satt i trafikkerte områder. Fargen(-e) på steinene varierer med hvor steinen er hentet ut.

Utfordringer knyttet til heller og brostein knytter seg ofte til deformasjoner i dekket samt løsriving av enkeltsteiner/flere steiner pga fugematerialet fjernes eller kvaliteten på fugematerialet forringes over tid. Som fugemateriale kan benyttes en rekke materialer f.eks. sand/grus, betong m/u sandavstrøing, epoxy m/sandavstrøing, asfalt med mer.

2.3.1 Heller og brostein – drift

<u>Resetting av løse/manglende heller og stein</u>
For å opprettholde dekkets kvalitet og for å opprettholde dets funksjonalitet er det viktig at ødelagte/løsrevne heller/steiner festes/merkes etter de samme tidsfrister som lapping av hull i asfaltdekker. I vinterhalvåret kan dette imidlertid være vanskelig, og som en midlertidig løsning kan lapping med kaldasfalt aksepteres. Kaldasfalten fjernes og hellen/brosteinen resettes deretter så fort værforholdene tillater det. For å opprettholde dekkets estetiske kvaliteter er det viktig at samme stein- og fugemateriale benyttes ved reparasjonen som ved etableringen av dekket.

Det er ved etablering av helle- og brosteinsdekker å anbefale å anskaffe ca 1 -10 % (avhengig av arealets størrelse) overskudd av heller og steiner som kan benyttes seinere i drift og

vedlikeholdsarbeidene for å unngå for store fargevariasjoner innefor samme felt eller for at planlagte fargeforskjeller (kontraster)/visuelle ledelinjer opprettholdes.

Fjerning av vegetasjon i fuger
I fuger spesielt i lite trafikkerte områder kan det avhengig av fugematerialets kvalitet forekomme fremvekst av ugress og lignende. Dersom dette forringer de estetiske kvaliteter eller er til sjenanse fjerne vegetasjon ved brenning, nedklipping eller sprøyting.

2.3.2 Heller og brostein – vedlikehold

Etterfylling av fugemateriale
Inntil fugene i brosteindekker og helledekker satt i sand/grus har ”satt” seg kan ikke feiebiler med sug benyttes. Erfaringsvis tar det to – fem år før sand/grusfuger har fått en slik kvalitet at feiebiler med sug kan benyttes på disse dekketypene. I denne perioden er det også behov for etterfylling av fugesand. Refugingen bør gjennomføres seint på høsten slik at fugematerialet får tid til å feste seg før vår- og sommerfeiing av arealene starter.. Etterfylling av fugemateriale inngår som en del av vedlikeholdsoppgavene knyttet til heller og brosteinsbelegninger.

2.4 Kantstein

Kantstein skal avgrense arealer med ulik trafikk, bidra til å lede bort overvann samt forenkle renholdet av veger og gater. Kantstein skal ikke ha skader som reduserer dens funksjon eller kan være til fare for brukerne av vegen.

Kantstein skal sitte fast og være 13/16 høy. Som minimum på fortau aksepteres en vis på 7 cm. På bussholdeplasser benyttes kantsteinsvis 16/18 cm. Ved gangfelt skal høyden på kantstein ikke overstige 2 cm. Ved valg av kantstein er det viktig å velge en type som gir god kontrast til de omkringliggende arealene.

2.4.1 Kantstein - drift

Kantstein som har kommet ut av stilling skal repareres senest i løpet av 1 måned eller så raskt som mulig når været og årstiden tillater det. I fotgjengeroverganger og på bussholdeplasser repareres løse og ødelagte kantsteiner omgående. Inntil kantstein er reparert skal løse steiner merkes forsvarlig slik at ingen kan skade seg på dem.

2.4.2 Kantstein - vedlikehold

Til vedlikehold inngår utskifting av kantstein i sin helhet på en strekning f.eks. ved at asfaltpølse eller betongkantstein erstattes med naturstein, eller at kantsteinen heves for å tilfredsstille kravet til universell utforming[2].

2.5 Vegmerking, optisk ledning og ledelinjer

Oppmerkingen skal gi trafikantene optisk ledning samt lede, varsle eller regulere trafikken i henhold til plan. Ledelinjer skal fungere etter hensikten.

På snø- og isfrie veger kan maksimalt 50 % av all langsgående oppmerking være bortslitt. Ikke mer enn 25 m kan være sammenhengende bortslitt. For annen oppmerking (gangfelt, stopplinjer, vikelinjer, symboler, tekst m.m.) kan maksimalt 50 % av oppmerkingen være bortslitt.

Krav til vegmerkematerialet er angitt i Håndbok 049 – Vegoppmerking.

2.5.1 Vegmerking, optisk leding og ledelinjer – drift

Som drift regnes oppmerking som ikke foretas som følge av asfalteringsarbeider. Disse arbeidene skal være avsluttet innen utgangen av juni.

Ledelinjer og varselfelt renholdes løpende gjennom året slik at tiltenkt funksjon opprettholdes.

2.5.2 Vegmerking, optisk leding og ledelinjer - vedlikehold

Vegoppmerking som foretas som følge av asfaltering regnes som vedlikehold. Etter avsluttet dekkefornyelse skal all oppmerking være utført senest innen:

- Hoved- og samleveger: 1 uke
- Atkomstveger: 3 uker

[2] Kun 1. gang. Dersom hevingen skyldes manglende fresing ved tidligere asfaltering regnes dette som en driftsoppgave.

Figur: *Skadd ledelinje i betongdekke*

Skadde/ikke-fungerende ledelinjer og varselfelt skiftes ut i løpet av en uke.

3 VEGUTSTYR

3.1 Vegrekkverk og støtputer

Rekkverk skal redusere skadeomfang ved utforkjøring samt skille grupper av trafikanter. Skader som reduserer dets funksjon eller kan være til fare for vegens ulike brukergrupper skal ikke forekomme.

Støtputer skal inneha tiltenkt funksjon.

3.1.1 Vegrekkverk og støtputer - drift

Drift skal sørge for at vegrekkverk og støtputer opprettholder sin tiltenkte funksjon. Brukkne stolper skal skiftes ut og løse stolper skal festes senest innen 1 uke. Rekkverk skal utbedres når en utbøyning etter setning eller påkjørsel er mer enn 20 cm fra opprinnelig horisontallinje. Rekkverkshøyden skal justeres når gjenværende høyde mellom skulder og topp av skinne er mindre enn 50 cm. Avvik fra standardens krav for utbøyning og høyde skal utbedres innen 1 måned.

Skadet rekkverk og støtputer som kan representere trafikkfare, skal repareres straks.

3.1.2 Vegrekkverk og støtputer – vedlikehold

Til vedlikehold inngår utskifting av rekkverket med stolper, skinner og støtputer på en hel strekning.

3.2 Gjerder

Trafikkgjerder skal separere grupper av trafikanter og/eller lede disse til akseptable krysningspunkter.

Sikringsgjerder skal sikre at personer og dyr ikke får tilgang til kjørebanen eller spesielt farlige områder.

3.2.1 Gjerder – drift

Synlige skjevheter og skjemmende skader utbedres innen en måned. Skader som kan være trafikkfarlige eller som reduserer gjerdets funksjon, skal utbedres straks.

3.2.2 Gjerder – vedlikehold

Til vedlikehold regnes utskifting av en eller flere deler av gjerdet for å opprettholde funksjonaliteten f.eks. en eller flere stolper evt selve gjerde nettingen eller lignende.

3.3 Signalanlegg

Signalanlegget skal ivareta og tjene trafikksikkerheten og/eller framkommeligheten for trafikantene i henhold til plan. Det skal ikke ha skader som reduserer dets funksjon eller kan være til skade for de ulike brukergruppene eller andre. Signalanlegget skal være estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming.

3.3.1 Signalanlegg - drift

Som driftsoppgave regnes skifting av defekte lamper, renhold av skjermer og lampehus med mer, justering av lyktehoder vridd ut av stilling samt levering av elektrisitet. Skifting av defekte lamper gjøres omgående. Renhold av signalanlegg foretas minimum 1 – 2 ganger pr år.

For signalanlegg må det etableres tilsynsrutiner som tilfredsstiller Lov om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr (el-tilsynsloven).

3.3.2 Signalanlegg – vedlikehold

Til vedlikehold regnes utskifting av trykknapper som er defekte, påkjørte/sladde stolper og erstatning av manglende skjermer/deksler o.l. Utbedring foretas omgående.

3.4 Belysningsanlegg

Veg- og gatebelysning skal øke trafikksikkerheten for alle brukergruppene samt bedre framkommeligheten i mørke gjennom økt synsinformasjon og synskomfort. I tillegg skal belysningen øke den allmenne trygghet og trivsel i området. Belysningsanlegg skal være estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming og ikke ha skader som kan være til fare for omgivelsene.

3.4.1 Belysningsanlegg - drift

Til driftsoppgavene inngår leveranse av elektrisitet, pæreskifte og renhold av armaturer samt utbedring av skader påført belysningsanlegget. Skader som påføres anleggsdeler skal faktureres skadevolder eller dennes forsikringsselskap, se kapittel 6.6.

Slukkede lyspærer i fotgjengeroverganger, i underganger, på bussholdeplasser eller på andre sikkerhetskritiske steder skiftes i løpet av påfølgende virkedag fra mangelen er registrert. På strekninger tillates at inntil 10 % av lyskildene er slukket før utbedring foretas. Ved større feil på det elektriske forsyningsanlegget eller tennsystemet, søkes dette reparert seinest påfølgende dag.

Gruppeskift og kontroll av anleggsdeler
Gruppeskift innebærer at alle lamper i en sone skiftes. Frekvens på gruppeskift er normalt 4 – 6 år. Samtidig med gruppeskift foretas rengjøring av armaturer samt besiktigelse og kontroll av:

- *Styringssystem:* Funksjonsprøving av brytere, kontraktorer, fotoceller, kontakter, ledninger, jording og lignende.
- *Luftledninger:* Kontrollere fester og koblinger (isolatorer med mer) samt nærføring og høyder iht forskrifter.
- Fjerne kvister og trær som er eller kan komme i berøring med anlegg, samt være til hinder for lystets virke.
- *Kabler:* Kontrollere synlig isolasjon og tilkobling på eller i stolper.
- *Stolper/master:* Vurdere generell tilstand mht skader, råte eller rust.
- *Armaturer:* Kontrollere ledninger, koblinger, armaturstilling, avskjerming samt rengjøre skjerm og reflektor.

3.4.2 Belysningsanlegg - vedlikehold

Utskifting av anleggsdeler i belysningsanlegget som følge av at de ikke lengre fungerer etter hensikten eller ikke tilfredsstiller myndighetskrav, anses som vedlikehold.

Dersom utskiftingen av anleggsdeler skyldes nye og strenger myndighetskrav anses dette som investering.

3.5 Skilt

Skilt skal kunne leses av alle for å bidra til:
- Regulering av trafikken
- Varsle om farer og hindringer
- Lede brukerne til bestemmelsessted
- Gi opplysninger om bruken av vegen
- Gi brukerne optisk ledning (bakgrunnsmarkering).

Som skilt regnes også gatenavnskilting.

Skilt skal ha en luminans (lyshet) som gjør at de er lesbare i forhold til omgivelsene. Det skal legges opp til rutiner for renhold slik at kravene til synlighet kan overholdes.

Skilt skal kunne leses hele året på følgende minsteavstander:
- på 100 m ved tillatt fart større enn 60 km/t
- på 50 m ved tillatt fart mindre eller lik 60 km/t

3.5.1 Skilt - Drift

Følgende oppgaver inngår som driftsoppgaver:
- Renhold av/fjerning av snø fra skilt og skiltstolpe inkl evt. oppheng.
- Oppretting av skjeve skilt.
- Tilbakeføre vridde skilt til tiltenkt posisjon.

3.5.2 Skilt - Vedlikehold

Utskifting av skiltplate, -stolpe inkl innfesting og fundament er vedlikeholdsoppgaver.
Skilt skal skiftes dersom falming gjør at kontrasten, og dermed lesbarheten, blir for dårlig i nattemørke. Skilt skal byttes dersom skiltets retrorefleksjon er så dårlig at krav til synbarhet ikke overholdes i mørke. Skiltstolpe skiftes ut dersom denne er påført skader eller ikke lengre tilfredsstiller de estetiske krav.

Fysisk skadde skilt skal repareres eller skiftes ut straks dersom de ikke er lesbare eller kan være til fare for trafikantene, i andre tilfeller skal de repareres eller skiftes ut innen 1 måned. Skilt som er synlig skjeve skal utbedres i løpet av 1 måned.

3.6 Lehus

Lehus skal fungere i henhold til plan. De skal være ryddige og rene samt estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming. Lehus skal ikke ha skader som kan være til fare for brukerne.

3.6.1 Lehus - drift

Som driftsoppgaver regnes skifting av rutetabeller o.l., renhold og tømming av avfallskurver.

3.6.2 Lehus – vedlikehold

Vedlikehold omfatter utbedring av skader. Skader som kan representere fare for publikum, skal utbedres straks. Andre skader skal utbedres innen 1 måned.

3.7 Ferist

Ferist skal hindre dyrs ferdsel som forutsatt ved installasjonen. Feristene skal ikke ha skader som kan være til fare for trafikantene eller dyrene. Ferist skal sikres spesielt for vinterperioden.

3.7.1 Ferist - drift

Som drift regnes eventuell strømleveranse, tømming av kum under ferist for vann og sand samt fjerning av eventuell vegetasjon rundt rista.

3.7.2 Ferist - vedlikehold

Vedlikehold omfatter utbedring av skader og lignende. Skader som kan medføre fare for trafikanter eller dyr, skal utbedres straks.

4 KONSTRUKSJONER

Konstruksjoner er viktige ofte sikkerhetskritiske delelementer i vegsystemet. Tilsyn og oppfølging av konstruksjoner krever ofte spesialkompetanse, og som hovedregel anbefales at vegeier skaffer seg spesialkompetanse ved vurdering av vedlikeholdstiltak på eller utbedring av konstruksjoner. Spesielt gjelder dette tilsyn med og vedlikehold av konstruksjonenes bærende elementer. Det skal foretas årlige enkle inspeksjoner av alle konstruksjoner. Som minimum bør gjennomføres hovedinspeksjoner hvert tredje år.

4.1 Bruer

Omfatter alle typer brukonstruksjoner som vegbruer, gang- og sykkelvegbruer, samt kulverter, rør og hvelv i fylling. En konstruksjon regnes som bru når sammenlagte spennvidder eller fri lengde er større enn eller lik 2,50 m. Støttemurer høyere enn 4 m er definert innenfor samme fagområde og regelverk.

Det vises i forbindelse med drift og vedlikehold av bruer til Statens vegvesens Håndbok 136 – Inspeksjonshåndbok for bruer.

4.1.1 Driftstiltak på bruer

Rengjøring

Bruelementer med utstyr skal være tilstrekkelig rengjort slik at de fungerer som forutsatt, både i forhold til brukerne og til forventet bestandighet. Konstruksjonen som helhet skal være estetisk tiltalende i forhold til opprinnelig utforming.

Det skal etableres rutiner for rengjøring av utsatte elementer og utstyr. Arbeidene omfatter kun rengjøring som ikke krever spesielt tilkomstutstyr, som overside av brudekke, kantdragere, føringskanter, rekkverk, fugekonstruksjoner og vannavløp/drenssystem.

Alle utsatte elementer skal rengjøres minst en gang i sommerhalvåret pr. år eller oftere etter behov. Rengjøringen skal, i tillegg til å fjerne støv og skitt, også vaske bort tinesalter. Det må under disse arbeidene tas hensyn til miljøet i elver og innsjøer, slik at disse ikke blir påført uakseptable forurensninger.

Løs betong som ved nedfall kan skade trafikanter eller andre skal fjernes omgående. Det samme gjelder istapper i tilknytning til vannavløp eller is- og snøansamlinger på konstruksjonen.

Sandfang tømmes etter de samme rutiner som vegen for øvrig. Det samme gjelder også for renhold av kjørebane og det tilstøtende vegområdet.

Opprensk/opprydding

Vanngjennomløp skal være uten hindringer slik at konstruksjonen fungerer som forutsatt også ved eventuelle flomsituasjoner. Arealet under og nær inntil brua skal være ryddig og estetisk tiltalende.

Det skal etableres rutiner for opprensk av vanngjennomløp for grener, kvister, drivtømmer eller andre gjenstander som kan innsnevre eller tette til løpet.

Arealet under og nær inntil bruer skal være ryddet for kratt, trær etc. som er til hinder for inspeksjon. Det samme gjelder materialer eller som ved brann kan true bruas bæreevne.

4.1.2 Vedlikeholdstiltak på bruer

Erosjonsbeskyttelse

Erosjonsbeskyttelse over vann skal vedlikeholdes, slik at brukernes sikkerhet og framkommelighet er ivaretatt.

Det skal etableres rutiner for å reparere erosjonskader over vann før følgeskader kan oppstå. Typiske følgeskader er undergraving med fundamentsetning som resultat, deformasjon av fundamenter pga. setning og/eller innsnevring/undergraving av fylling inntil bru.

Skadens omfang og alvorlighetsgrad er avgjørende for når reparasjon må foretas. Ved stort omfang og/eller store konsekvenser skal oppdragsgiver/bruvedlikeholdsansvarlig varsles og midlertidig sikring iverksettes omgående.

Fuktisolering/membran og slitelagsarbeider

Slitelaget skal ha en tilstand som gir brukerne en komfortabel og sikker kjøring. Overflaten skal ha tilstrekkelig fall som sikrer vannavrenning. Slitelaget skal også beskytte fuktisolering/membran mot mekanisk påkjenning.

Fuktisolering/membran skal være vanntett for å beskytte underliggende konstruksjon mot nedbrytning.

Slitelag med underliggende fuktisolering/membran må ikke få større sporslitasje enn at gjenværende tykkelse er minimum 15 mm. Mindre tykkelser skal omgående utløse tiltak som sporfylling eller fornying av slitelaget på brua. Ved gjennomslitt slitelag, dvs. synlig fuktisolering/membran skal oppdragsgiver varsles omgående.

Ved vedlikehold av slitelag skal tillatt slitelagstykkelse ikke overskrides av hensyn til bruas bæreevne. Normalt betyr dette at eksisterende slitelag må freses ned før det legges nytt.

Mht. slitelagets spordybde, jevnhet, friksjon, nivåforskjeller osv. gjelder alle kravene under Faste dekker, hovedprosess 6. Disse kravene gjelder også for fugeterskler inkludert overgangen til slitelaget.

Fuger, fugekonstruksjoner og fugeterskler

Brukerne skal kunne passere fuger, fugekonstruksjoner og fugeterskler uhindret og trafikksikkert, samtidig med en akseptabel komfort og for omgivelsene et tilfredsstillende støynivå. Fugeterskelen skal beskytte fugekonstruksjonen og holdes slik at brøyteutstyr og annet vedlikeholdsutstyr ikke hekter seg i selve fugekonstruksjonen og dermed kan skape trafikkfarlige situasjoner.

Overkant fugekonstruksjon kan ligge maksimalt 5 mm under overkant tilstøtende fugeterskel, eventuelt slitelag hvis fugeterskel mangler. Tilsvarende tillates slitasje til maksimalt 5 mm under fugekonstruksjon i hjulsporene, og mellom hjulsporene til nivå med overkant fugekonstruksjon i en bredde av minimum 0,2 m.

Brurekkverk

Brurekkverk skal forebygge mot utforkjøringer og skille trafikkantgrupper. Brurekkverket skal ikke ha skader som reduserer dets funksjon eller kan være farlig for vegens brukere eller for andre. Det skal ha et tiltalende utseende i forhold til opprinnelig utforming.

Skader på brurekkverk som er farlig for brukerne eller for andre skal repareres straks, mens utbøyning på mer enn 100 mm fra opprinnelig linjeføring skal repareres innen 1 måned.

Vannavløp/drenssystem

Vann som kan redusere trafikksikkerheten skal ikke forekomme på brudekket. Avløp/drenssystemet skal videre fungere slik at avløpsvann med tinesalter etc. ikke kommer i kontakt med bruas underliggende konstruksjonselementer. Dette for å unngå følgeskader som redusert funksjonstid eller mindre tiltalende utseende.

Forhold som kan redusere trafikksikkerheten skal repareres omgående. Andre skader som lekkasjer etc. skal repareres innen 1 måned.

4.2 Murer

Muren skal sikre stabilitet på skjæringer og på fyllinger samt på vegen selv. Den skal ikke ha skader som kan være til fare for vegens brukere eller andre og være estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming.

Figur: *Muren skal ikke ha skade som reduserer murens funksjon eller stabilitet. Skadene skal heller ikke representere en fare for omgivelsene.*

4.2.1 Murer – drift

Konstruksjonen som helhet skal være estetisk tiltalende i forhold til opprinnelig utforming. Murer med tilhørende utstyr skal være tilstrekkelig rengjort og vegetasjon, plakater o.l. fjernes slik at de fungerer som forutsatt, både i forhold til brukerne og til forventet bestandighet.

4.2.2 Murer – vedlikehold

Alle arbeider som sikrer murens funksjon, stabilitet samt utbedring av skader o.l. inngår i vedlikeholdsarbeidet.

4.3 Støyskjermer

Støyskjermen skal dempe støy i henhold til plan. Den skal ikke ha skader som kan være til fare for brukerne eller andre og være estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming.

4.3.1 Støyskjermer - drift

Vasking, beising og maling av støyskjermen skal foretas ved behov. Skjevheter, større enn vertikalt 1:25 (2,5 grader) og horisontalt 1:40, skal utbedres innen et år.

4.3.2 Støyskjermer - vedlikehold

Sprekker og åpninger større enn 20 mm i skjermen samt åpning mellom skjerm og bakke skal utbedres innen 1 måned. Råtne bord og stolper skal skiftes ut i løpet av sommerhalvåret.

4.4 Stabilitessikring

Skjæringer skal ha tilstrekkelig stabilitet. Sikringsutstyr skal ikke ha skader som svekker dets stabilitetssikrende virkning eller som kan være til fare for vegens brukere eller andre.

4.4.1 Stabilitetssikring – drift

Inspeksjon av stabilitetssikring og vurdering av behov for rensk foretas av geolog. Ved fare for nedfall av stein, jord o.l. sperres området av inntil geolog har fått foreta nødvendig inspeksjon.

Fjellskjæringer skal gjennom rensk holdes fri for løse blokker og steiner som kan være en fare for trafikkantene og vegens omgivelser.

4.4.2 Stabilitetssikring - vedlikehold

Sikringsutstyr som er skadet, skal repareres iht. tiltakstider som angitt i tabellen nedenfor.

Type oppgave	**Tiltakstid**
Sikring av fjell i skjæring	6 mnd.
Bolter og fjellbånd	2 uker
Nett	1 mnd.

Hvis skaden kan medføre trafikkfare, skal utbedringen skje straks.

4.5 Underganger

Underganger benyttes for å separere myke trafikanter fra øvrig trafikk. For å oppnå tiltenkt funksjon må undergangene oppleves trygge og tiltalende.

4.5.1 Underganger – drift

For å sikre at undergangene oppleves trygge og tiltalende må sluk/rister renskes og dekke renholdes (se kapittel 6) jevnlig. Tagging fjernes fortløpende. Eventuelt belysningsanlegg må fungere som tiltenkt (se kapittel 3.4).

4.5.2 Underganger – vedlikehold

Alle arbeider som sikrer undergangens funksjon, stabilitet samt utbedring av skader o.l. på konstruksjonen inngår i vedlikeholdsarbeidet.

4.6 Kaier

Kaier skal fungere i henhold til plan. Den skal ikke ha skader som kan være til fare for brukerne eller andre og være estetisk tiltalende i henhold til opprinnelig utforming.

4.6.1 Kaier – drift

Det skal føres jevnlig oppsyn med kaiene også de deler som ligger under vann. Det kreves derfor at de som utfører oppsyn har generell kunnskap om kaier. I tillegg skal kaiene med utstyr være tilstrekkelig rengjort slik at de fungerer som forutsatt og er estetisk tiltalende i forhold til opprinnelig utforming. Tilsyn og supplering av sikkerhetsutstyr f.eks. livbøye m/line, inngår i driften.

4.6.2 Kaier - vedlikehold

Ved skader skal utbedring foretas for å opprette elementets funksjonsdyktighet. Ved skader som påvirker konstruksjonens bæreevne, brukernes sikkerhet og fremkommelighet skal midlertidig sikring og avsperring foretas inntil forholdet er utbedret. Det legges særlig vekt på tilsyn og utbedring av rekkverk og kantlister.

5 VEGETASJON OG GRØNTAREALER

Vegetasjon og grøntarealer skal bidra til vakre omgivelser, gode uterom og et godt miljø.
Vegetasjon skal skjøttes for å ivareta blant annet følgende:
- skape grønne områder eller landskapsrom
- hindre innsyn, blending og skjemmende utsyn
- gi leskjerming
- ivareta biologisk mangfold
- hindre spredning av aggressive, uønskede arter
- gi stabilisering og erosjonssikring av sideterrenget
- redusere vegstøv og vegtrafikkstøy til omgivelsene
- vegetasjon skal ikke skade vegkonstruksjonen, vegutstyr eller installasjon i vegen
- vegetasjon skal ikke hindre avrenning av vann fra vegområdet
- vegetasjon skal ikke representere fare ved utforkjøringer
- vegetasjon skal ikke redusere nødvendig sikt

Arbeider knyttet til vegetasjon og grøntarealer inngår i sin helhet som driftsoppgaver, og omfatter oppgaver som bl.a. kantklipping (1 – 3 m bredde), gressklipping, vegetasjonsrydding, hogging av trær, sprøyting med mer. Erosjonsskader, brøyteskader og øvrige skader i skråninger og grøntarealer skal repareres innen 1 måned etter at forholdene tillater det.

Bruk av plantevernmidler skal generelt unngås. I noen spesielle tilfeller kan plantevernmidler benyttes:
- under rekkverk og på skulder
- stubbebehandling
- bekjemping av uønskede og aggressive arter med ukontrollert spredning
- fjerning av gress mm. i beleggningsstein

5.1 Gress

Beskrivelsen gjelder gressbakke, gressmark og gressplen. Gressdekker finnes i vegkanter og skråninger, kryssområder, midtdelere, på rasteplasser m.v.

Definisjoner

Gressbakke	Artsrikt urtesamfunn med sterkt innslag av forskjellige gressarter ofte på relativt næringsfattig jord.
Gressmark	Kortklipt gressflate med lite/uten tråkk .
Gressplen	Kortklipt gressflate der det primære mål er å skape et jevnt ensartet gressdekke for mye tråkk og/eller være en del av et prydanlegg.

Gressbakke
Vegkanter, skråninger og kryssområder utenfor sentrum skal vanligvis skjøttes som gressbakke. Det skal utføres en skjøtsel som ivaretar krav til sikt og hindrer uønsket krattoppslag.

Gresset skal klippes minst en gang i perioden 1.juli til 1.september. Der forholdene tillater det skal det slås i minimum 3m bredde.

Gressmark
Gressmark finnes i kryssområder, midtdelere og rabatter m.v. Gressmark benyttes der man ønsker et visuelt plenliknende gressdekke med lavere slitasjestyrke. Gressmark har et lavere skjøtselsnivå enn gressplen, men høyere skjøtselsnivå enn gressbakke og blomstereng. På gressmark tolereres det at en vesentlig del av vekstene består av planter som går under betegnelsen ugress. Mose aksepteres.

Gresset skal ha en høyde mellom 5 cm og 15 cm.

Gressplen
Gressplen finnes der det er ønskelig med et parkmessig preg og/eller der gressarealene skal tåle mye tråkk. Innslag av ugress eller mose skal være minimalt og ikke virke skjemmende på det visuelle inntrykket.

Gresset skal ha høyde 4 - 12 cm. Gress inntil sokler og murer m.v. samt stolper skal klippes 3 ganger i driftssesongen. Avklipp skal ikke ligge i klumper eller prege helhetsinntrykket. Ugress og mose skal ikke prege helhetsinntrykket eller svekke slitasjestyrken vesentlig. Det skal i driftssesongen hele tiden tilstrebes en frisk og frodig vekst. Spredt løv kan aksepteres.

5.2 Busker og trær

Definisjoner

Buskas	busker av ville arter, eventuelt med trær innimellom.
Trær	viltvoksende eller plantede arter.

Skjøttes for å sikre sikt, sikkerhet og fremkommelighet. Dersom ikke særlige hensyn tilsier noe annet, foretas beskjæring senhøstes.

Figur: *Manglende nedklipping av privat vegetasjon medfører sikt- og fremkommelighetsproblem*

I areal med krav til sikt, i kryss, i avkjørsler, eller andre areal med siktkrav, skal vegetasjon ikke være høyere enn 50 cm over vegbanen. Enkeltstående oppstammede trær kan tillates i sikttrekanter. Trær, busker og buskas skal ikke hindre sikt til skilt. Overheng av greiner og kvister lavere enn 4,2 m over kjørebanene og fortau tillates ikke.

Skjøtsel av trær kan avhenge av treets utviklingsfase, art og ønsket form.

Ved behov for prioritering av vegetasjonsrydding fjernes områder med bjørk, or, hassel og burot først.

6 RENHOLD

Renhold inngår i sin helhet i driftsoppgavene.

6.1 Renhold av vegbane og vegområde

Torg, plasser, gågater, fortau, vegbanen med tilhørende utstyr skal være fri for materiale, gjenstander og belegg som reduserer friksjonen, forårsaker støvplage eller er til hinder for brukerne.

Vegområdet skal være rent og tiltalende i henhold til opprinnelige utforming samt fritt for gjenstander som forsøpler området, hindrer fremkommelighet eller reduserer trafikksikkerheten.

Vårrengjøringen skal startes opp så snart som mulig etter vinteren og gjennomføres innen 1 måned fra oppstart. Arbeidene skal være normalt være ferdige innen 1. Mai i Sør-Norge og 17. Mai i Nord-Norge.

På veger hvor det oppstår støvproblemer, skal det feies når forholdene krever det.

Vegområdet skal være fri for forurensninger som kan redusere veggrepet eller være til sjenanse for trafikantene.

Vegens eiendomsområder inkl. vegutstyr skal holdes fri for avfall, skjemmende graffiti og være reint og tiltalende. Tømming av søppeldunker skal foretas så ofte at de ikke blir overfylte.

7 VINTERDRIFT

Vegbanen, fortau og gang- og sykkelveger skal være framkommelig for kjøretøy og gående som er normalt utstyrt for vinterkjøring/-gange. Dette skal oppnås ved å redusere mengden snø og is på vegen, samt sikre siktforhold og tilstrekkelig veggrep og –bredde for trafikantene og de gående.

Vinterdrift utføres etter to ulike strategier:

Strategi vinterveg: Omfatter veger hvor det er akseptabelt med snø- og isdekke hele eller deler av vinteren.
Strategi barveg: Omfatter veger som skal være snø- og isfrie hele vinteren. ”Bar veg” skal omfatte kjørebane mellom ytterkant av kantlinjene.

I vinterdrift inngår oppgaver som brøyting, strøing, salting, bortkjøring av snø, steaming av frosne sluk med mer. Oppgavene er i sin helhet driftsoppgaver.

7.1 Strategi vinterveg

Strategi vinterveg anbefales benyttet på kommunale samleveger, adkomstveger, gang- og sykkelveger og fortau. Busstraséer foreslås minimum driftet etter standard for samleveg.

7.1.1 Snøbrøyting

Ved snøvær skal brøyting settes i gang og fullføres i henhold til verdiene nedenfor.

Vegklasse	Start ved snødybde		Ferdig utbrøytet innen	
	Tørr snø (cm)	Våt snø (cm)	Tørr snø (cm)	Våt snø (cm)
Adkomstveger utenom sentrum	6	4	15	12
Samleveger og adkomstveger i sentrum	4	2	10	7

Under vedvarende snøvær skal brøytefrekvensen være så stor at kravet til maksimal snømengde overholdes minimum mellom kl 06.00 og 22.00. Under ekstreme værforhold kan kravene fravikes.

I forbindelse med brøytingen bør snøen i størst mulig grad legges opp slik at den danner naturlige ledelinjer f.eks. ved snøopplag i rennebunn. På bussholdeplasser, i fotgjengeroverganger og inntil signalanlegg må det ikke legges snø som hindrer bruk av vegen.

Figur: *Eksempel på dårlig plassering av snøopplag*

På fortau og gang- og sykkelveger og i overgangen mellom fotgjengerovergang og fortau må det brøytes så bredt at to gående med ledsager eller førehund kan passere hverandre uhindret (ca 2,5 meter).

Tabell*:Dimensjonerende mål for myke trafikanter* (tabell E1 i Håndbok 017).

Kategori	Dimensjoner (m)
Syklende	
• **Bredde**	0,75
• **Lengde**	1,8
• **Høyde**	1,9
Syklende med tilhenger	
• **Bredde**	1,0
• **Lengde**	4,0
Stående/gående	
• **Bredde**	0,7
• **Lengde**	0,4
• **Høyde**	1,9
Gående med barnevogn	
• **Bredde**	0,7
• **Lengde**	1,7
Gående med ledsager eller førerhund	
• **Bredde**	1,2
Rullestol	
• **Bredde**	0,9
• **Lengde**	1,5

7.1.2 Snø- og isrydding

Utløsende standard og krav til tidspunkt for utførelse av ryddingen etter at vegen er ferdig brøytet, er vist i tabellen nedenfor.

Oppgaver	Tiltakskriterier og tiltakstid ved forskjellig vegklasse	
	Atkomstveg utenfor sentrum	Samleveg og atkomstveg i sentrum
Snø- og issåle: - maks. tykkelse: - fjernes innen:	3 cm 3 døgn	2 cm 1 døgn
Rydding i vegkryss innen:	1 døgn	
Fjerning av snø for sikt, bla. på og foran skilt, innen:	1 døgn	
Siktrydding i kryss innen:	3 døgn	1 døgn

Lehus/holdeplasser skal være ryddet seinest kl 06.00 eller senest 4 timer etter ferdig gjennombrøyting. Det benyttes samme standard som tilhørende veg. Adkomst inn og ut av lehus, inn og ut av buss, i overgangen mellom fortau og fotgjengerovergang, optiske ledelinjer, varselfelt og foran signalknapper må vises særlig oppmerksomhet slik at adkomst ikke hindres for f.eks. rullestolbrukere og synshemmede. Om nødvendig benyttes salt på de optiske ledelinjene og varselfeltene for at funksjonaliteten opprettholdes.

Issvuller skal fjernes før det kan oppstå fare for trafikantene.

7.1.3 Strøing

Det skal strøs dersom friksjonsforholdene hindrer normalt vinterutrustede kjøretøy å komme opp bakker etc. Fortau strøs samtidig med vegbanen. Tiltak iverksettes og fullføres i henhold til tabellen nedenfor:

Vegklasse	Punktstrøing		Helstrøing	
	Start ved	Fullføres	Start ved	Fullføres
Atkomstveger utenom sentrum	$\mu < 0{,}20$	4,0 t	$\mu < 0{,}15$	4,0 t
Samleveger og atkomstveger i sentrum	$\mu < 0{,}25$	1,0 t	$\mu < 0{,}20$	2,0 t

μ [my] er friksjonskoeffisient før tiltak iverksettes.

Om nødvendig foretas punktstrøing i kurver, bakker, kryss og rettstrekninger med uoversiktlige avkjørsler. I overgangsperiodene kan det nyttes salt eller saltløsning.

7.2 Strategi bar veg

Bar veg strategi anbefales kun på kommunale hovedveger.

7.2.1 Snøbrøyting

Ved snøvær iverksettes brøyting når snødybden er 2 cm og det skal være ferdig utbrøytet før det er kommet 6 cm.

Under snøvær skal brøytefrekvensen være så stor at kravet til maksimal snømengde overholdes i perioden 06.00 – 22.00.

Under ekstreme værforhold kan kravene fravikes.

Samme krav til snøopplag og brøytebredder på gang- og sykkelveger og i overgangen fortau og forgjengerovergang gjelder som for strategi vinterveg.

7.2.2 Snø- og isrydding

Krav til tidspunkt for utførelse av ryddingen etter at vegen er ferdig brøytet er vist i tabellen nedenfor.

Oppgaver	**Tiltakskriterier og tiltakstid**
Rydding i vegkryss innen:	1 døgn
Fjerning av snø for sikt, bl.a. foran skilt, innen:	1 døgn
Siktrydding i kryss innen:	1 døgn

Figur: *Manglende fjerning av snø foran og på skilt*

Figur: *Manglende prioritering av bussholdeplass ved brøyting*

Lehusene skal være ryddet seinest kl 06.00 eller senest 4 timer etter ferdig gjennombrøyting etter samme standard som tilhørende veg.

Issvuller skal fjernes før det kan oppstå fare for trafikantene.

7.2.3 Salting

Det skal nyttes salt eller saltløsning i strøtjenesten. Andre kjemiske strømidler kan også nyttes. Tiltak iverksettes etter tabellen nedenfor.

Tiltak	**Tiltak og tiltaksstid**
Preventiv salting	Iverksettes hvis det forventes friksjon under 0,4
Etter snøfall: Bar veg innen	4 timer

Når vegen av tekniske grunner ikke kan driftes etter bar veg strategi, kan den i slike perioder driftes etter strategi vinterveg høyeste vegklasse.

7.3 Vinterdrift gang- og sykkelveger og fortau

Standarden for drift og vedlikehold skal også nyttes for gang- og sykkelveger og fortau. I tillegg gjelder følgende spesielle standarder for gang- og sykkelvegene og fortauene.

Gang- og sykkelveg og fortau skal gi gående, rullestolbrukere og syklister framkommelighet på deres egne premisser samt et sikkert trafikkmiljø. Gang- og sykkelveg og fortau skal framstå som attraktive for de tiltenkte brukergruppene.

Gang- og sykkelveg og fortau skal være farbare for fotgjengere, rullestolbrukere og syklister slik at de foretrekker å ferdes på gang- og sykkelvegen og fortauet framfor i kjørebanen.

Figur: *Manglende prioritering av fotgjengerovergang i forbindelse med brøyting*

Gang- og sykkelveg samt fortau skal som minimum driftes etter samme standard som tilhørende gate og veg.

8 DRENERING

Vann som reduserer eller kan redusere trafikksikkerheten, skal ikke forekomme på vegbanen. Vannivået og vanninnholdet i vegkonstruksjonen og omkringliggende områder skal holdes lavt for å redusere nedbrytningen av vegoverbygningen slik at vegkapitalen bevares og bæreevnen opprettholdes. Drens- og avløpsanlegg skal sikre avrenning fra vegbanen, transportere bort overflatevann samt drenere vegoverbygning og omkringliggende områder for å hindre skader ved oversvømmelse samt sikre mot ras, utglidning og erosjon. Kravene gjelder også vinterstid.

8.1 Åpne grøfter (overvanns- og drensgrøfter)

Overvanngrøft skal sikre at overvann renner fra vegbanen. For å ivareta grøftas funksjon tillates maksimalt at en tredjedel av opprinnelig dybde slammes igjen eller minimum 20 cm effektiv grøftedybde.

Drensgrøft skal sikre at vegoverbygningen holdes tørr. Bunn av grøfta skal derfor ligge lavere enn underkant av vegoverbygningen. For å ivareta grøftas funksjon tillates maksimalt at en tredjedel av opprinnelig dybde slammes igjen eller minimum 40 cm effektiv grøftedybde.

Grøfter skal ha et mest mulig jevnt fall mot sluk og stikkrenne (minimum 5 ‰ som tilsvarer 5 mm pr m) og være fri for motfall for å sikre at det ikke blir stående vannlommer i grøfta.

8.1.1 Åpne grøfter (overvanns- og drensgrøfter) - drift

Drift skal sørge for at overvanns- og drensgrøftene opprettholder sin tiltenkte funksjon. Det skal derfor ikke forekomme torvkanter langs vegkantene som hindrer vannavrenning til grøft. I rekkverk skal drenshull være åpne. Det skal heller ikke forekomme vegetasjon eller objekter i grøfta som hindrer vannføringen.

8.1.2 Åpne grøfter (overvanns- og drensgrøfter) - vedlikehold

Til vedlikehold inngår grøfterensk for å opprettholde grøftas tiltenkte funksjon samt opprettholde kravene til fall og minimum dybde.

8.2 Lukkede grøfter

Lukkede drens- og overvannsledninger skal gi tilstrekkelig avløp for vannet slik at tiltenkt funksjon opprettholdes.

8.2.1 Lukkede grøfter – drift

Skal tiltenkt funksjon opprettholdes må oppslamming og groing fjernes f.eks. ved spyling. Frekvensen på spylingen vil variere med en rekke faktorer f.eks. helning, alder og kvalitet på ledningene. Spyling av ledninger foretas vanligvis i forbindelse med tømming av kummer, sluk og sandfang, se kapittel 12.3. Det skal føres rapporteringsskjema for tømming og spyling av kummer, sluk, sandfang og ledninger.

8.2.2 Lukkede grøfter - vedlikehold

Til vedlikehold regnes utbedring av strukturelle skader som fører til ledningsbrudd/ blokkering e.l. Utbedringsarbeider foretas fortløpende.

8.3 Sluk, sandfang og kummer

Sluk, sandfang og kummer skal gi tilstrekkelig avløp for vannet under snøsmelting og i nedbørsperioder. Sandfang skal også sikre tilstrekkelig fjerning av suspendert materiale.

8.3.1 Sluk, sandfang og kummer - drift

Sluk, sandfang og kummer skal holdes åpne til enhver tid slik at tiltenkt funksjon opprettholdes. Under og etter løvfall om høsten er det spesielt viktig for å sikre fritt vannløp, å følge med at sluk og sandfang ikke blir tildekket av løv. Likeledes må slukene holdes åpne om vinteren, spesielt når det ventes mildvær med snøsmelting og/eller regn.

Maksimal tillatt oppslamming for kummer er 10 cm under avløpet. Tømming av sluk, sandfang og kummer for oppslammet materiale inngår i sin helhet som en driftsoppgave. Normal tømmefrekvens varierer fra hvert 3. – 8. år.

Figur: *Manglende rensk rundt kuppelrist reduserer ristas kapasitet.*

8.4 Stikkrenner og bekkeinnslag

Stikkrenner og bekkeinnslag skal gi tilstrekkelig avløp for vannet under snøsmelting og i nedbørsperioder. Maksimalt tillatt oppslamming for stikkrenner er en tredjedel av høyden i renna. Vannet skal i tillegg sikres fritt inn- og utløp til/fra stikkrenna til enhver tid. Rensk og løpende tilsyn av bekkeinnslagene skal sikre at tiltenkt funksjon opprettholdes.

8.4.1 Stikkrenner og bekkeinnslag - drift

Drift skal sørge for at stikkrenner og bekkeinnslag ivaretar sin tiltenkte funksjon. Ved løpende inspeksjon avklares behovet for rensk av inntaksrister/fanggrind foran innløp til stikkrenner og bekkeinnslag. Rensk og spyling foretas fortløpende ved behov.

8.4.2 Stikkrenner og bekkeinnslag – vedlikehold

Til vedlikehold regnes utbedring av strukturelle skader som fører til ledningsbrudd/ blokkering e.l. samt skader på inntaksrister/fanggrinder. Utbedringsarbeider foretas fortløpende.

Figur: *Bekkeinnslag med behov for rensk av innløp og rist.*

Vedlegg: Standardkrav og alternative standardnivå

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
2. Drift og vedlikehold av vegdekker					
2.1.1 Asfaltdekker	Sprekker og hull	Sprekker bredere enn X mm forsegles	20 mm	**30 mm**	40 med mer
		Sprekker lengre enn X m og X mm bred forsegles	4 m/10 mm	6 m/15 mm	**8 m/20 med mer**
		G/S- Sprekker lengre enn X m og X mm bred forsegles	4 m/10 mm	6 m/15 mm	**8 m/20 med mer**
		Hull som er til fare for trafikantene skal merkes/sperres av inntil utbedring kan foretas.	**Omgående (1 dag)**	2 dager	3 dager
		Hull i kjørebanen eller skulder som kan representere en fare for trafikanter og kjøretøy eller hindrer framkomst, skal repareres innen X dager	**1 dag**	2 dager	3 dager
		Hull som ikke er direkte trafikkfarlige eller hindrer trafikken, skal repareres senest i løpet av X måned.	**1 måned**	2 måned	3 måned
	Nivåsprang	*Langsgående kanter* i kjørebanen skal ikke være høyere enn X mm.	10 mm	15 mm	20 med mer
		Kanter som kan representere en fare for vegens brukere skal utbedres. Dersom dette ikke er mulig skal det skiltes/sperres av.	**Omgående (1 dag)**	2 dager	3 dager
		Kanter over X mm vurderes som generelt trafikkfarlige og skal skiltes inntil tiltak er utført.	15 mm	20 mm	**30 med mer**
		Langsgående kanter som ikke representerer fare for vegens brukere skal utbedres innen X måned.	**1 måned**	2 måned	3 måned
		Nivåsprang i kjørebanen, i lengde- og tverretning, skal over 2 meter lengde (målt med rettholt) ikke overstige X mm	35 mm /30 mm	50 mm /40 mm	**65 med mer /50 mm**

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
		Vegskuldrene skal oppjusteres når høydeforskjellen mellom vegdekke og skulder er større enn X cm	2 cm	**4 cm**	6 cm
		Telehiv som kan medføre trafikkfare, skal sikres straks og utbedres innen X dag. Etter vinteren skal området settes i stand igjen.	**1 dag**	3 dager	5 dager
		Telehiv som ikke direkte er trafikkfarlige skal utbedres i løpet av X uke	**1 uke**	2 uke	3 uke
2.2.1 Grusdekker	Høvling	Krav til jevnhet og tverrfall ivaretas gjennom høvling av grusdekket en eller flere ganger i løpet av sommerhalvåret.	3 ganger	**2 ganger**	1 gang
	Støvdemping	Støvdemping foretas ved avvanning eller utlegging av støvdempende kjemikalier	**1 gang pr år**	1 gang pr 2 år	1 gang pr 3 år
2.3.1 Heller og brostein	Har ikke	Resetting av løse/manglende heller og stein	1 måned	2 måned	3 måned
	Har ikke	Fjerning av vegetasjon i fuger	Hvert år	2.hvert år	3.hvert år
2.4.1 Kantstein		Kantstein som har kommet ut av stilling skal repareres senest i løpet av X måned eller så raskt som mulig når været og årstiden tillater det	1 måned	**2 måned**	3 måned
		I fotgjengeroverganger og på bussholdeplasser repareres løse og ødelagte kantsteiner.	**Omgående (1 uke)**	2 uker	3 uker
2.5.1 Vegmerking		Ledelinjer og varselfelt renholdes løpende gjennom året slik at tiltenkt funksjon opprettholdes.	4 ganger	2 ganger	**1 gang**
3. Vegutstyr					
3.1.1 Vegrekkverk		Brukkne stolper skal skiftes ut og løse stolper skal festes senest innen X uke.	1 uke	**2 uker**	3 uker
		Rekkverk skal utbedres når en utbøyning etter setning eller	20 cm	**25 cm**	30 cm

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
		påkjørsel er mer enn X cm fra opprinnelig horisontallinje.			
		Rekkverkshøyden skal justeres når gjenværende høyde mellom skulder og topp av skinne er mindre enn X cm.	50 cm	**45 cm**	40 cm
		Avvik fra standardens krav for utbøyning og høyde skal utbedres innen X måned	1 måned	**2 måned**	3 måned
3.2 Gjerder	Har ikke	Synlige skjevheter og skjemmende skader utbedres innen X måned.	1 måned	2 måned	3 måned
	Har ikke	Skader som kan være trafikkfarlige eller som reduserer gjerdets funksjon, skal utbedres.	Straks (1 uke)	2 uker	3 uker
3.3 Signalanlegg	Har ikke	Skifting av defekte lamper gjøres.	Omgående (1 dag)	2 dager	3 dager
		Renhold av signalanlegg foretas minimum 1-2 ganger pr år.	3 ganger	2 ganger	1 gang
3.4.1 Belysningsanlegg		Slukkede lyspærer i fotgjengeroverganger, i underganger, på bussholdeplasser eller på andre sikkerhetskritiske steder skiftes i løpet av X virkedag fra mangelen er registrert.	**1 dag**	3 dager	5 dager
		På strekninger tillates at inntil X % av lyskildene er slukket før utbedring foretas.	**10 %**	15 %	20 %
		Ved større feil på det elektriske forsyningsanlegget eller tennsystemet, søkes dette reparert seinest innen X dager	1 dag	**3 dager**	5 dager
3.5.2 Skilt		Fysisk skadde skilt skal repareres eller skiftes ut dersom de ikke er lesbare eller kan være til fare for trafikantene. I andre tilfeller skal de repareres eller skiftes ut innen X måned.	**Straks (1 dag)** **1 måned**	2 dager 2 måned	3 dager 3 måned
		Skilt som er synlig skjeve skal utbedres i løpet av X måned.	**1 måned**	2 måned	3 måned
3.6.2 Lehus	Har ikke	Skader som kan representere fare for publikum, skal	Straks	2 dager	3 dager

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
		utbedres.	(1 dag)		
	Har ikke	Andre skader skal utbedres innen X måned	1 måned	2 måned	3 måned
3.7.2 Ferist	Har ikke	Skader som kan medføre fare for trafikanter eller dyr, skal utbedres.	Straks (1 dag)	Straks (1 dag)	Straks (1 dag)
4. Konstruksjoner					
4.1.1 Bruer Har ikke	Rengjøring	Alle utsatte elementer skal rengjøres minst X gang i sommerhalvåret	1 gang	0,5 gang	0,25 gang
Har ikke		Løs betong som ved nedfall kan skade trafikanter eller andre skal fjernes. Det samme gjelder istapper i tilknytning til vannavløp eller is- og snøansamlinger på konstruksjonen.	Omgående (1 dag)	2 dager	3 dager
4.1.2 Bruer Har ikke	Brurekkverk	Skader på brurekkverk som er farlig for brukerne eller for andre skal repareres	Straks (1 dag)	2 dager	3 dager
Har ikke		mens utbøyning på mer enn 100 mm fra opprinnelig linjeføring skal repareres innen X måned.	1 måned	2 måned	3 måned
Har ikke	Vannavløp/drenssystem	Forhold som kan redusere trafikksikkerheten skal repareres.	Omgående (1 uke)	2 uker	3 uker
Har ikke		Andre skader som lekkasjer etc. skal repareres innen X måned.	1 måned	2 måned	3 måned
4.3.1 Støyskjermer	Har ikke	Skjevheter, større enn vertikalt 1:25 (2,5 grader) og horisontalt 1:40, skal utbedres innen X år.	1 år	2 år	3 år
4.3.2	Har ikke	Sprekker og åpninger større enn 20 mm i skjermen samt åpning mellom skjerm og bakke skal utbedres innen X måned.	1 måned	2 måned	3 måned
	Har ikke	Råtne bord og stolper skal skiftes ut.	i løpet av	2. hvert år	3. hvert år

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
			sommeren		
5. Vegetasjon og grøntarealer					
5.1 Gress	Gressbakke	Gresset skal klippes minst X gang i perioden 1.juli til 1.september	3 ganger	2 ganger	1 ganger
Bortsatt Flyndra	Gressmark	Gresset skal ha høyde X cm.	5-15 cm	8-18 cm	10-20 cm
	Gressplen	Gresset skal ha høyde X cm.	4 - 12 cm	6-14 cm	8-16 cm
		Gress inntil sokler og murer m.v. samt stolper skal klippes X ganger i driftssesongen.	3 ganger	2 ganger	1 gang
5.2 Busker og trær		I areal med krav til sikt, i kryss, i avkjørsler, eller andre areal med siktkrav, skal vegetasjon ikke være høyere enn X cm over vegbanen.	50 cm	60 cm	70 cm
5.2.1 Kantrydding - utmark	Rydding av trær og kratt	Veger som går i utmark skal ryddes slik at langs dyrket mark eller større skogområder skal ryddes/slås X antall i perioden juni - september	3 ganger	2 ganger	1 ganger
5.2.2 Kantrydding - innmark	Kanter inkl. grøfteareal	Veger som går i utmark skal ryddes slik at langs dyrket mark eller større skogområder skal ryddes/slås X antall i perioden juni - september			
6. Renhold					
6.1 Renhold		Vårrengjøringen skal startes opp så snart som mulig etter vinteren og gjennomføres innen X måned fra oppstart.	**1 måned**	2 måned	3 måned
7. Vinterdrift					
7.1.1 Snøbrøyting	Adkomstveger utenom sentrum	Tørr snø: start ved X cm og ferdig utbrøytet innen X cm	**6/15 cm**	8/17 cm	10/20 cm
		Våt snø: start ved X cm og ferdig utbrøytet innen X cm	**4/12 cm**	6/14 cm	8/16 cm
	Samleveger og	Tørr snø: start ved X cm og ferdig utbrøytet innen X cm	**4/10 cm**	6/12 cm	8/14 cm

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
	adkomstveger i sentrum				
		Våt snø: start ved X cm og ferdig utbrøytet innen X cm	2/7 cm	**4/10 cm**	6/13 cm
7.1.2 Snø- og isrydding	Adkomstveger utenom sentrum	Snø og issåle maks tykkelse	3 cm	4 cm	**5 cm**
		Snø og issåle fjernes innen:	3 døgn	4 døgn	**5 døgn**
		Siktrydding i kryss innen:	**3 døgn**	4 døgn	5 døgn
	Samleveger og adkomstveger i sentrum	Snø og issåle maks tykkelse	2 cm	3 cm	**4 cm**
		Snø og issåle fjernes innen:	1 døgn	2 døgn	**3 døgn**
		Siktrydding i kryss innen:	**1 døgn**	2 døgn	3 døgn
	Adkomstveger og samleveger	Rydding i vegkryss innen:	1 døgn	2 døgn	3 døgn
		Fjerning av snø for sikt, bla. på og foran skilt, innen:	**1 døgn**	2 døgn	3 døgn
		Lehus/holdeplasser skal være ryddet seinest kl X eller senest X timer etter ferdig gjennombrøyting.	06.00 4 timer	07.00 5 timer	08.00 6 timer
7.1.3 Strøing	Adkomstveger utenom sentrum	Punktstrøing startes ved friksjon X og fullføres innen X timer	μ < 0,20 4,0 t	μ < 0,18 5,0 t	μ < 0,15 6,0 t
		Helstrøing startes ved friksjon X og fullføres innen X timer	μ < 0,15 4,0 t	μ < 0,13 5,0 t	μ < 0,10 6,0 t
	Samleveger og adkomstveger i sentrum	Punktstrøing startes ved friksjon X og fullføres innen X timer	μ < 0,25 1,0 t	μ < 0,23 1,5 t	μ < 0,20 2,0 t
		Helstrøing startes ved friksjon X og fullføres innen X timer	μ < 0,20	μ < 0,18	μ < 0,15

Standardkrav og alternative standardnivå
(nivå som driftenheten ligger på pr.dd. er uthevet)

|Prosesskode	Tekst	Krav	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
			2,0 t	2,5 t	3,0 t
		I vinterdriftsanbudet er dette eksemplifisert.			
		Jfr standard mht strøing og forbruk i kommunen			
8. Drenering					
8.1 Åpne grøfter	Overvannsgrøft	For å ivareta grøftas funksjon tillates maksimalt at en tredjedel av opprinnelig dybde slammes igjen eller minimum X cm effektiv grøftedybde.	**20 cm**	20 cm	20 cm
8.3.1 Sluk etc	Kummer	Maksimal tillatt oppslamming for kummer er X cm under avløpet.	**10 cm**	10 cm	10 cm
	Kulverter/Stikkrenner	Flombegrensning. Kritiske anlegg rengjøres og sjekkes min. x dager før flomvarsel/mye nedbør	**Omgående**	1	2

Forslag til
RETNINGSLINJER FOR ETABLERING OG DRIFT AV GATELYS

1. Søknader om etablering og drift av gatelys i områder som har en betydelig positiv virkning for trafikksikkerheten, fortrinnsvis for flere barn/skolebarn, bør innvilges. Det skal ved etableringen benyttes ny armatur/styringssystem etter retningslinjer fra kommunen.

2. Anlegg som etableres/avklares i forbindelse med utbyggingsavtaler og reguleringsplaner, innvilges. Det skal ved etableringen benyttes ny armatur/styringssystem etter retningslinjer fra kommunen.

3. Inderøy kommune kan, med bakgrunn i retningslinjenes pkt. 1 – 3, fjerne eksisterende gatelys, eventuelt overlate drift/vedlikehold til private, på steder eller strekninger Inderøy kommune ikke lenger ser det som en kommunal oppgave å drifte gatelys.

Retningslinjen har ikke tilbakevirkende kraft etter vedtaksdato.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2010/586-5
Saksbehandler:
Pål Søndrol Gauteplass

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	12/11	28.11.2011

Ny reguleringsplan for Vangshylla -forslag til planprogram og reguleringsplan.

Prosjektledersforslag til vedtak: Planprogram 2011-05-23

1

2

Vedl

1

2 Beskrivelse 2011-05-23

3 Regplan 2011-05-23

4 Bestemmelser 2011-05-23

5 Snitt

6 Innspill til forhåndsvarsel og planprogram

Bakgrunn

Planstyring AS har på vegne av Skarnsundet Fjordsenteret fremmet forslag utvidelse av reguleringsplan for Vangshylla. Det foreslås en betydelig utvidelse av dagens småbåtanlegg

samt tilrettelegging for parkering og servicebygg til dette anlegget. Det vises til vedlagt planbeskrivelse for nærmere opplysninger om planforslaget.

Det ble varslet oppstart av reguleringsarbeid 11.03.2010. Det har kommet 7 innspill til det varslede planarbeidet som er omtalt nærmere i planbeskrivelsen og vedlagt saken.

Det er utarbeidet planprogram som ble sendt på høring i juli 2011. Det er kun Fylkesmannen som har gitt uttalelse til planprogrammet.

Både planprogram og forslag til reguleringsplan er oversendt kommunen for behandling.

Parallelt med reguleringsarbeidet har det vært søkt om etablering av bølgedemper ved Vangshylla båtforening sitt anlegg helt sør i planområdet. Hovedutvalg natur innvilget dispensasjon for dette 30. mai i år. To av naboene til anlegget har senere klaget på dette vedtaket. Ut fra kartverket, bunnforholdene og allmenne rettsregler er det sannsynlig at en av klagerne er eier av sjøgrunn hvor bølgedemperen ønskes plassert. Administrasjonen har derfor bedt Vangshylla båtforening klargjøre de privatrettslige rettighetene før denne saken tas opp til ny behandling. Det fremlagte reguleringsforslaget inneholder en foreslått utvidelse mot sør som gir plass for etablering av bølgedemper til Vangshylla båtforening.

Vurdering

Rådmannen anser at vurderingen må gjøres i følgende rekkefølge:

1. Det gjøres en prinsipiell vurdering av om det er ønskelig med en såpass stor utvidelse av anlegg og virksomhet på Vangshylla.

2. Dersom det er ønsker å tillate utbyggingen, bør det da stilles som forutsetning at Vangshylla båtforenings anlegg flyttes som en del av utbyggingen?

3. Vurdering av innholdet i planforslaget, og om nødvendige utredninger og avklaringer med naboer, grunneiere og andre berørte er oppfylt.

<u>Prinsipiell vurdering:</u>
Vangshylla har lang historie som fergested og har i dag et betydelig maritimt miljø. Vangshylla båtforening driver småbåthavn med 36 plasser. Skarnsundet Fjordsenteret har ca. 64 båtplasser i sitt anlegg, i tillegg til å drive båtutleie og overnatting basert på fritidsfiske.

Foreslått reguleringsplan vil utvide Skarnsundet Fjordsenters anlegg til ca. dobbelt areal og antall båtplasser.

Det foreslåtte anlegget ligger relativt skjermet med gode trafikk og parkeringsmuligheter. Rådmannen vurderer så langt at en slik utvidelse sannsynligvis ikke har vesentlige negative konsekvenser for hverken beboere, hytteeiere eller andre med hensyn til utsikt, trafikk eller støy. Anlegget blir godt synlig fra bl.a. Skarnsundbrua, men rådmannen anser ikke at dette har noen vesentlig negativ effekt siden området allerede er tungt utbygd med båtanlegg.

Rådmannen vurderer at Skarnsundet Fjordsenter driver en positiv turistvirksomhet som også har ringvirkninger for det øvrige næringslivet på Inderøy. Utbyggingen vil også gi et betydelig tilskudd til antall tilgjengelige båtplasser i Inderøy kommune.

Rådmannen er på denne bakgrunn positiv til en utvidelse av båtanlegget som skissert.

Vurdering av forholdet til Vangshylla båtforening.
Det har tidlig i planprosessen vært en ide om å fjerne moloen ved Vangshylla båtforening sitt anlegg, og å flytte disse båtplassene inn det nye anlegget til Skarnsundet Fjordsenter.

Administrasjonen er kjent med at det har blitt gjort forsøk på å få til en avtale om en slik løsning, men de to partene har ikke blitt enig om de økonomiske og praktiske betingelsene for dette. I planforslaget som nå er lagt fram er derfor området hvor Vangshylla båtforenings anlegg ligger foreslått videreført som havneanlegg. Det er også tatt med utvidelse av anlegget mot sør i samsvar med den tidligere omtalte søknaden om å anlegge flytende bølgedempere.

En løsning hvor Vangshylla båtforenings anlegg flyttes vil kunne frigjøre hele arealet som er benevnt som a_SAL 2 til f.eks. friluftsformål. Det er ingen tvil om at dette vil være positivt både for allmennheten og for Vangshylla som turiststed. Det vil også løse problemene Vangshylla båtforening har i forhold til å få plassert inn flytende bølgedempere for å sikre havneanlegget sitt.

Rådmannen ser at det er mange utfordringer i forhold til å flytte et dugnadsbasert andelslag inn i et kommersielt drevet anlegg, men det bør ikke være umulig å få til en løsning som er akseptabel for begge parter.

Når sjansen til å kunne få til en veldig god løsning er tilstede, bør kommunen stille krav, slik at det gjøres et skikkelig forsøk på å få til dette.

Rådmannen anbefaler derfor at det stilles forutsetning om at dagens småbåtanlegg tilhørende Vangshylla båtforening saneres og legges inn i det nye anlegget.

Privatrettslige forhold:

Reguleringsplanen berører to større fellesnaust med mange private grunneiere. Naustene har i dag vanskelig tilkomst både fra båt og fra land, og det er i reguleringsplanen foreslått å bygge atkomstvegen til den nye båthavna mellom naustene og sjøen. Naustene vil da få adkomst kun med bil/henger og ikke direkte fra sjøen.

I forbindelse med forhåndsvarslingen er det kommet noen innspill med spørsmål og bekymring for konsekvensen for nausteierne ved en eventuell utbygging.

Rådmannen mener forholdet mellom nausteierne og utbyggerne må løses privatrettslig før kommunen legger reguleringsplanen ut til offentlig ettersyn. Kommunen har mulighet til å bruke ekspropriasjon i ytterste konsekvens, men hovedregelen må være at en privat utbygger ordner privatrettslige avtaler med de som blir berørt og eventuelt skadelidende av prosjektet.

Geotekniske forhold:

Det vises i planbeskrivelsen til at det må gjennomføres grunnundersøkelser i området hvor det foreslås bygget en ny steinmolo.

Ut fra NVEs retningslinjer skal slike avklaringer være gjort før planen legges ut til offentlig ettersyn. Alternativt blir det med stor sannsynlighet lagt ned innsigelse mot planforslaget.

Utredning av andre konsekvenser:
Fylkesmann viser i sin uttalelse til planprogrammet at planforslaget bør belyse hvilke innvirkning tiltaket vil ha på tidevannsstrømmen, bunnforholdene, landskap, friluftsliv, biologisk mangfold og strandsone.

Rådmannen stiller seg bak denne vurderingen, og anbefaler at det stilles krav om at disse forholdene utredes i planbeskrivelsen før planen legges ut til offentlig ettersyn.

Konklusjon

Utbygger må ha på plass flere ressurskrevende avklaringer før reguleringsforslaget kan legges ut på høring. De har samtidig behov for å få en skikkelig avklaring av hvordan kommunen stiller seg til saken før de legger ytterligere ressurser inn i prosjektet.

Rådmannen er positiv til utvidelse av båtanlegget mot nord, men ønsker å stille som forutsetning at Vangshylla båtforenings anlegg legges inn i det nye småbåtanlegget.

Det stilles også forutsetning om forholdene til nausteiere og andre grunneiere er avklart, samt at det gjennomføres nødvendige utredninger som beskrevet i saksframlegget.

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/1727-2
Saksbehandler:
Arnfinn Tangstad

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	13/11	28.11.2011
1756 Hovedutvalg Folk	12/11	29.11.2011
1756 Formannskapet	25/11	30.11.2011
Kommunestyre 1756 Inderøy		

1756 Inderøy - midlertidig delegasjon

1729 Inderøy - delegasjonsreglement

Prosjektleders forslag til vedtak

Ve

1
3 1729 Inderøy - finansreglement
4 1729 Inderøy - økonomireglement
4 1729 Inderøy - instruks rådmannen

Bakgrunn

Kommuneforlaget (KF) har i lengre tid arbeidet med et verktøy for kommunene kalt «Delegeringsreglement». Verktøyet er nå tilgjengelig, men må tilpasses lokal organisering i den enkelte kommune. Dette vil ta noe tid, men prosjektleder forventer å ha et delegasjonsreglement klar til politisk behandling i februar/mars.

For å sikre gyldige vedtak og effektiv drift av ny kommune er det nødvendig å ha et midlertidig delegasjonsreglement både til politiske utvalg og rådmannen. Prosjektleder har også funnet det hensiktsmessig å avvente behandling av finansreglement, økonomireglement og instruks for rådmannen, og behandle disse reglementer samtidig med delegasjonsreglementet.

Når det gjelder økonomireglementet inneholder dette også et innkjøpsreglement. Innkjøpsreglementet vil bli tatt ut og behandlet som eget reglement.

Vurdering

1756 Inderøy har en politisk og administrativ organisering tilnærmet lik organiseringen til gamle Inderøy kommune. Det er derfor naturlig å legge gjeldende reglementer i 1729 Inderøy til grunn for midlertidig delegasjon og øvrige midlertidige reglementer.

Fellesnemnda og nyvalgt kommunestyre har vedtatt reglementer for kommunestyret samt en rekke råd og utvalg. Disse reglementene regulerer i grove trekk ansvarsområdet til de ulike råd og utvalg. Ved konflikt mellom midlertidig delegasjonsreglement og vedtatte reglementer for ny kommune, vil ansvarsfordeling i vedtatte reglementer ha forrang.

Konklusjon

Det vises til prosjektleders forslag til vedtak.

INSTRUKS FOR RÅDMANNEN
I INDERØY KOMMUNE

§ 1.
Rådmannen ansettes av kommunestyret etter offentlig lysing og med de rettigheter og plikter som er fastsatt i kommuneloven og andre bestemmelser. Rådmannen fratrer ved den aldersgrense som pensjonsordningen fastsetter, om ikke annet er avtalt, eller etter oppsigelse med 3 måneders frist.
§ 2.
Rådmannen er øverste leder av den kommunale administrasjonen, har det overordnede administrative ansvar for hele den kommunale virksomhet og full instruksjonsmyndighet over alle kommunens ansatte, så sant ikke lov eller forskrift sier noe annet. Rådmannen er det formelle kontaktledd mellom kommunens folkevalgte organer og administrasjonen.
Dette innebærer at pålagte oppgaver løses innenfor de gitt ressursrammer ved hjelp av delegasjon, nødvendig planlegging, økonomistyring, effektivisering og samordning.
Som leder av den kommunale administrasjonen er rådmannen overordnet kommunens ansatte og fører tilsyn med at de utfører sitt arbeid i samsvar med kommunens interesser, gjeldende lover, forskrifter og vedtak.
Etter samråd med ordføreren skal rådmannen ta initiativ i saker av kommunal interesse, og søke kontakt med andre offentlige myndigheter, organisasjoner, bedrifter og personer i saker der dette måtte være aktuelt.
§ 3.
Rådmannen sørger for utredning og legger i utgangspunktet fram forslag til vedtak i alle saker som skal legges fram for råd, komiteer, hovedutvalg, formannskap og kommunestyre, hvis ikke lov eller forskrift sier noe annet. Rådmannen sørger videre for at de vedtak som blir fattet, blir ekspedert og gjennomført.
§ 4.
Rådmannen holder ordføreren orientert om viktige saker som administrasjonen arbeider med, om den økonomiske situasjonen og om andre forhold av interesse.
§ 5.
Rådmannen påser at lokaler og utstyr blir disponert på en hensiktsmessig måte, at det etableres betryggende ordninger for håndtering av post, journalføring, arkivering og oppbevaring.
§ 6.
Rådmannen deltar i, jfr. kommunelovens § 23, nr. 3, kommunestyrets, formannskapets og hovedutvalgenes møter med møte- og talerett, og har for øvrig møte- og talerett i alle organer, unntatt kontrollutvalget, opprettet i

medhold av kommuneloven. Rådmannen kan eventuelt la seg representere ved en av sine underordnede, jfr. kommunelovens § 23, nr. 3.

§ 7.

Rådmannen kan ikke uten samtykke fra Formannskapet ha annen lønnet stilling eller fast bierverv.

Rådmannen kan heller ikke uten samtykke fra Formannskapet være medlem av styrende organer i virksomhet som kommunen har et nært samarbeid med, er økonomisk engasjert i eller på annen måte har spesiell tilknytning til.

§ 8.

Rådmannen plikter å rette seg etter de endringer i instruksen som kommunestyret fastsetter.

Vedtatt av Inderøy kommunestyret den 22.06.94, sak nr. 049/94.
Endret av Inderøy kommunestyre den 10.05.00, sak nr. 033/00.
Endret av Inderøy kommunestyre den 17.12.08, sak nr. 049/08

Inderøy kommune

Arkivsak. Nr.:
2011/1715-1
Saksbehandler:
Solbjørg Kirknes

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
1756 Hovedutvalg Natur	14/11	28.11.2011
1756 Hovedutvalg Folk	13/11	29.11.2011
1756 Formannskapet	26/11	30.11.2011
1756 Administrasjonsutvalget		

Møteplan 2012 for styrer, råd, utvalg og nemnder

Prosjektleders forslag til vedtak:

Framlagte forslag til møteplan 2012 vedtas.

Vedlegg

1 Forslag til møteplan 2012 for styrer, råd, utvalg og nemnder

Bakgrunn

I forslaget til møteplan er det for året satt opp 9 hovedutvalgs- og formannskapsmøter og 6 kommunestyremøter. I tillegg er det tenkt avholdt temamøte(r) i kommunestyret, men ingen dato er fastsatt.

Det er ført opp 4 møter i administrasjonsutvalget og 4 møter i arbeidsmiljøutvalget, men det kan justeres etter behov.

Møter for Eldres Råd og Rådet for funksjonshemmede er ført opp på møteplanen på samme dato av praktiske årsaker. De to rådene har mange felles saker og da har praksisen vært at det holdes felles orientering om saken før rådene fatter sine vedtak.

I oppsett av møteplanen er det tatt hensyn til skolenes høst- og vinterferie.

Konklusjon

Vedlagte møteplan for 2012 anbefales vedtatt.

PS 15/11 Rådmannen orienterer. Referatsaker og delegerte vedtak

Ståle By
Alfred Larsens gt. 9
7031 TRONDHEIM

Flaten Tone og By Ståle - gnr 192 bnr 006 -riving av driftsbygninger - godkjennes

Gnr/Bnr/Fnr/Snr.: **192/006**	Adresse: **Hellhaugan 375**
Tiltakshaver: **Ståle By**	
Tiltakets art: **Riving av driftsbygninger**	Bruksareal i m2: **51 m2 + 75 m2**

Det vises til søknad om rivning av eksisterende bygninger, dette i henhold til søknad registrert mottatt her.
Bygningsmyndigheten har fattet følgende

Vedtak:

I medhold av plan- og bygningsloven § 20-2 gis tillatelse til riving av to mindre driftsbygninger samt rester av gammel grunnmur fra bolig, dette i henhold til søknad. Tillatelsen er gitt med følgende forbehold:
Håndtering av revningsavfall skal utføres i henhold til Forurensningsforskriften.

Saksopplysninger:

Tiltak: Eiendommen Hellhaugan består i dag av to mindre driftsbygninger samt mur etter bolighus, bolighuset brant for flere år siden.
Eiendommen tilrettelegges for oppføring av nytt bolighus og på sikt ny garasje/redskapshus.

Planstatus: Kommuneplanens arealdel
Planformål:LNF-område

Saksvurdering:

Bygningsmyndigheten har gjennomgått dokumentasjonen i søknaden og vurderer den som tilstrekkelig til å foreta behandlingen.

Søknaden er i samsvar med gjeldende plan for området. Det gis ansvarsrett på eget tiltak i henhold til SAK § 3-2.

Øvrige opplysninger:

Dersom det under arbeidene påtreffes kulturminner av noe slag, må arbeidet stanses og vernemyndighetene varsles. Arbeidet skal gjennomføres i tråd med reglene i plan- og bygningsloven og teknisk forskrift. Tillatelsen taper sin gyldighet hvis arbeidet ikke er satt i gang innen 3 år. Det samme gjelder hvis arbeidet innstilles i lengre tid enn 2 år, jfr.pbl.§ 21-9.

For behandling av søknaden skal det betales gebyr for saksbehandling jfr. gjeldende betalingsregulativ og vedlagte fakturagrunnlag. Beløpet bes innbetalt til Inderøy kommune på tilsendt giroblankett.

Vedtaket kan påklages, jfr. Forvaltningslovens § 28. Klagefristen er 3 uker fra den dag dette brevet kom fram. Klageinstans er fylkesmannen - Evt. klage sendes via kommunen.

Saken refereres i førstkommende møte i Hovedutvalg for teknisk, miljø og naturforvaltning.

Med hilsen

Brit Alvhild Haugan
Byggesaksbehandler

Per Arne Indgjerd

7670 INDERØY

Delegert vedtak

Indgjerd Per Arne - gnr 106 bnr 004 - Fradeling av tomt til Inderøy IL - Granavegen 13 - godkjennes

Vi viser til søknad om deling av grunneiendom, mottatt og journalført her 31.10.2011.

Søknaden gjelder fradeling av en parsell på ca. 570 m2 fra eiendommen Granavegen 13, gbnr. 106/1, eier Per Arne Indgjerd.
Den omsøkte parsellen er planlagt fradelt med henblikk på oppføring av nytt klubbhus for Inderøy Idrettslag.

Planstatus:
Gjeldende området er i henhold til kommuneplanens arealdel avsatt til Friområde/idrettsanlegg. Tiltaket vurderes til å være i henhold til formålet i plan.

Vedtak:
Det gis tillatelse til deling av parsell på ca. 570 m2 fra eiendommen gbnr. 106/1 i henhold til omsøkt. Vedtaket gjøres i medhold av plan- og bygningslovens § 20-1, i samsvar med Inderøy kommunes delegasjonsreglement.

Tillatelsen faller bort dersom det ikke er rekvirert oppmålingsforretning etter lov om eiendomsregistrering innen 3 år etter at tillatelsen er gitt, eller dersom matrikkeloverføringen vil være i strid med lov om eiendomsregistrering, plan- og bygningsloven § 21-9.

Klageadgang
I henhold til Forvaltningslovens kapittel VI kan vedtaket påklages og klagefristen er 3 uker fra mottakelse av dette brevet. Klagen må være skriftlig og begrunnes og skal nevne det vedtaket det klages over. Klages sendes .

Inderøy kommune vil kalle inn til kart- og delingsforretning for oppmåling av arealet.

Parsellen forutsettes sammenføyd med fradelt parsell til samme formål, i vedtak 2011/1648.

Saken vil bli referert på neste møte i Hovedutvalg Natur.

Med hilsen

Brit Alvhild Haugan
Byggesaksbehandler

Kopi til:

Inderøy IL v/ Anstein Lyngstad	7670	INDERØY
Steinar Gran	7670	INDERØY
Oppmålingsmyndighet her		

Asbjørn Skjelvan
Hustadlandet 166
7670 INDERØY

Delegert vedtak

Skjelvan Asbjørn - gnr 199 bnr 004 - Fradeling av grunneiendom - tilleggsareal til gnr 199 bnr 018 - godkjennes

Vi viser til søknad om deling av grunneiendom, mottatt og journalført her 10.11.2011.

Søknaden gjelder fradeling av en parsell på ca. 250 m2 fra eiendommen, gbnr. 199/4, eier Asbjørn Skjelvan.
Den omsøkte parsellen er planlagt fradelt med henblikk på arealutvidelse og siden sammenføying med eksisterende boligeiendommen gbnr. 199/18.

Planstatus:
Gjeldende området ligger i henhold til kommuneplanens arealdel avsatt til LNF-område med spredt boligbebygglse.

Da tiltaket ligger innenfor kommuneplanens arealdel med mulighet for spredt boligbebyggelse er tiltaket ikke oversendt overordnede myndighet.
I henhold til bruk av arealet vil tiltaket ikke medføre noen endring. Tiltaket vurderes å være i tråd med plan.

Vedtak:
Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 20-1(tiltak som krever søknad og tillatelse) gis tillatelse til deling av parsell på ca. 250 m2 fra eiendommen gbnr. 199/4 i henhold til omsøkt. Fradelt parsell skal benyttes som tillegg til eksisterende boligeiendom og forutsettes sammenføyd med gbnr. 199/18.

Tillatelsen faller bort dersom det ikke er rekvirert oppmålingsforretning etter lov om eiendomsregistrering innen 3 år etter at tillatelsen er gitt, eller dersom matrikkeloverføringen vil være i strid med lov om eiendomsregistrering, plan- og bygningsloven § 21-9.

Klageadgang
I henhold til Forvaltningslovens kapittel VI kan vedtaket påklages og klagefristen er 3 uker fra mottakelse av dette brevet. Klagen må være skriftlig og begrunnes og skal nevne det vedtaket det klages over. Klages sendes Inderøy kommune.

Inderøy kommune vil kalle inn til kart- og delingsforretning for oppmåling av arealet.

Saksbehandlingsgebyr for fradeling på kr 2850,- etter plan- og bygningsloven, faktureres sammen med gebyr for oppmåling.

Vedtaket gjøres i samsvar med Inderøy kommunes delegasjonsreglement.
Saken vil bli referert på neste møte i Hovedutvalg Natur.

Med hilsen

Brit Alvhild Haugan
Byggesaksbehandler

Kopi til:
Trond M. Skjelvan Hustadlandet 162 7670 INDERØY

Steinar Gran
Granavegen 54
7670 INDERØY

Delegert vedtak

Gran Steinar - gnr 104 bnr 006 - Fradeling av tomt til Inderøy IL - Granavegen 54 - godkjennes

Vi viser til søknad om deling av grunneiendom, mottatt og journalført her 31.10.2011.

Søknaden gjelder fradeling av en parsell på ca. 270 m2 fra eiendommen Granavegen 54, gbnr. 104/6, eier Steinar Gran.
Den omsøkte parsellen er planlagt til oppføring av nytt klubbhus for Inderøy Idrettslag.

Planstatus:
Gjeldende området er i henhold til kommuneplanens arealdel avsatt til Friområde/idrettsanlegg. Tiltaket vurderes til å være i henhold til formålet i plan.

Vedtak:
Det gis tillatelse til deling av parsell på ca. 270 m2 fra eiendommen gbnr. 104/6 i henhold til omsøkt. Vedtaket gjøres i medhold av plan- og bygningslovens § 20-1, i samsvar med Inderøy kommunes delegasjonsreglement.

Tillatelsen faller bort dersom det ikke er rekvirert oppmålingsforretning etter lov om eiendomsregistrering innen 3 år etter at tillatelsen er gitt, eller dersom matrikkeloverføringen vil være i strid med lov om eiendomsregistrering, plan- og bygningsloven § 21-9.

Klageadgang
I henhold til Forvaltningslovens kapittel VI kan vedtaket påklages og klagefristen er 3 uker fra mottakelse av dette brevet. Klagen må være skriftlig og begrunnes og skal nevne det vedtaket det klages over. Klages sendes .

Inderøy kommune vil kalle inn til kart- og delingsforretning for oppmåling av arealet.

Parsellen forutsettes sammenføyd med fradelt parsell til samme formål, fra gbnr. 106/1, godkjent fradelt i vedtak 2011/1649.

Saken vil bli referert på neste møte i Hovedutvalg Natur.

Med hilsen

Brit Alvhild Haugan
Byggesaksbehandler

Kopi til:

Inderøy IL v/ Anstein Lyngstad		7670	INDERØY
Per Arne Indgjerd	Granavegen 13	7670	INDERØY
oppmålingsmyndighet	her		

PS 16/11 Ordføreren orienterer