



INDERØY KOMMUNE

MØTEINNKALLING

Kommunestyre

Møtested:	Møtedato	Kl.
Inderøy Kulturhus	03.03.2008	17.00

Medlemmene innkalles med dette til møtet. Eventuelle forfall må straks meldes administrasjonsavdelingen, tlf.: 74 12 42 00. Varamedlemmer møter bare etter nærmere varsel.

Saksdokumentene ligger til alminnelig ettersyn på administrasjonsavdelingen fram til møtedato.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Tittel	Emnekode
0006/08	07/01254 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019	560
0007/08	04/00037 FOREBYGGENDE UNGDOMSARBEID - OPPRETTELSE AV POLITIRÅD	104.8
0008/08	07/00029 HOVEDPLAN VANN 2007- 2017	541
0009/08	00/00264 ÅRSMELDING 2007 FOR ELDRES RÅD	026

**FØR SAKENE BEHANDLES, BLIR DET TEMAMØTE PÅ:
"INDERØY – KULTURKOMMUNEN, HVA NÅ?"**

Inderøy, 21.02.2008

Ole Tronstad
ordfører

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019

Saksbehandler: Pål S. Gautepllass
Arkivsaksnr.: 07/01254-003

Arkiv: 560

Saksnr.:	Behandlingsorgan	Type avgjørelse	Møtedato
0010/08	Hovedutvalg Natur	Innstilling	11.02.2008
0006/08	Kommunestyre	Vedtak	03.03.2008

HOVEDUTVALG NATUR DEN 11.02.2008 SAK 0010/08:

Innstilling:

- Inderøy kommune er positiv til at det er fokus på trafikksikkerhet og at bygging av gang-/sykkelveger, utbedring av ulykkespunkt og vedlikehold av vegnettet prioritieres foran større vegomlegginger.*

2. Innspill til handlingsplan for Stamvegnettet (E6):

E-6 mellom Steinkjer og Trondheim må prioritieres med sikte på å få ned antall alvorlige ulykker. Hele strekningen bør på sikt ha 4-feltsveg eller fysisk midtdeler.

Strekningen forbi Koabjørga må prioritieres som en av de første strekningene med oppgradering av vegstandard og tilrettelegging for gående og syklende.

3. Innspill til handlingsplan for det Regionale vegnettet (riks og fylkesveger):

Kommunen ønsker en fortsatt satsing på utbedring av ulykkespunkt og en betydelig økt satsing på utbygging av gang-/sykkelvegnettet. Kommunen vil ha et sammenhengende gang-/sykkelvegnett langs alle riksvegene og de mest trafikkerte fylkesvegene innen kommunen.

Kommunens ønsker at følgende enkelprosjekt prioritieres først:

- Utbedring av trafikkforholdene forbi Sakshaug skole/Ungdomskolen med planfri kryssing og gang-/sykkelweg opp til krysset med Vudduvegen (Li prestegård), 400 m langs rv 761*
- Ferdigstillelse av gang- sykkelweg Småland – Stornes, 750 m langs fv. 229*
- Gang- sykkelweg Kvistadbakkan – Tømte, 2600 m langs rv 755*
- Gang- sykkelweg Øynheim – Tømte, 2400 m langs rv. 755.*
- Gang- sykkelweg Utøy skole – Næsspllassen, 2900 m langs rv 755*
- Gang-sykkelweg Røra idrettsbane-Grandmarka, 1500 m langs rv.755.*
- Gang- sykkelweg fra Li prestegård – Avkj. Verdal Ytre, 1900 m langs rv. 761*
- Gang- sykkelweg Lyngstad skole – Kjerknesvågen, 1850 m langs fv. 229*
- Gang- sykkelweg Lyngstad skole – Loavegen, 1500 m langs fv. 229*
- Gang- sykkelweg Trøakorsen – Skjemstadaunet, 1300 m langs fv. 229.*

4. Av kommunens fylkesveger uten fast dekke prioritieres flg. i henhold til standard:

Vudduvegen Li-Flatås

Vudduvegen Flatås-Vist

Stokkanyegen/Letnesvegen

Korsavegen Korsen-Krogs

Avstemning:

Pkt. 1 og 2 enstemmig.

Pkt. 3: Enstemmig med Christina Wolans endringsforslag.

Anders Vatn sitt forslag til pkt. 4 enstemmig.

Hovedutvalget vedtok enstemmig å sende saken videre til kommunestyret til avgjørelse.

Behandling i møtet:

Følgende dokumenter vedlegges saken:

-Brev dat. 17.01.08 fra Nord-Trøndelag Fylkeskommune vedr. fylkesvegplan 2010-2013 – strategivalg.

-Notat – tillegg til sak 0010/08 – Nasjonal transportplan 2010-2019.

-Brev datert 06.02.08 fra FAU og rektor v/Utøy skole, Utøy grøndelag og Trafikksikkerhetsutvalget v/Utøy skole.

Anders Vatn foreslo slikt nytt pkt. 4 i forslaget til vedtak:

Av kommunens fylkesveger uten fast dekke prioritertes flg. i henhold til standard:

Vudduvegen Li-Flatås

Vudduvegen Flatås-Vist

Stokkanvegen/Letnesvegen

Korsavegen Korsen-Krogs

Christina Wolan foreslo i hovedpkt. 3 at pkt. 8 til blir pkt. 4, og pkt 4 til pkt. 6.

RÅDMANNENS FORSLAG:

1. Inderøy kommune er positiv til at det er fokus på trafikksikkerhet og at bygging av gang- /sykkelveger, utbedring av ulykkespunkt og vedlikehold av vegnettet prioritertes foran større vegomlegginger.

2. Innspill til handlingsplan for Stamvegnettet (E6):

E-6 mellom Steinkjer og Trondheim må prioritertes med sikte på å få ned antall alvorlige ulykker. Hele strekningen bør på sikt ha 4-feltsveg eller fysisk midtdeler.

Strekningen forbi Koabjørga må prioritertes som en av de første strekningene med oppgradering av vegstandard og tilrettelegging for gående og syklende.

3. Innspill til handlingsplan for det Regionale vegnettet (riks og fylkesveger):

Kommunen ønsker en fortsatt satsing på utbedring av ulykkespunkt og en betydelig økt satsing på utbygging av gang-/sykkelvegnettet. Kommunen vil ha et sammenhengende gang-/sykkelvegnett langs alle riksvegene og de mest trafikkerte fylkesvegene innen kommunen.

Kommunens ønsker at følgende enkeltprosjekt prioritertes først:

- 1. Utbedring av trafikkforholdene forbi Sakshaug skole/Ungdomskolen med planfri kryssing og gang-/sykkelveg opp til krysset med Vudduvegen (Li prestegård), 400 m langs rv 761**
- 2. Ferdigstillelse av gang- sykkelveg Småland – Stornes, 750 m langs fv. 229**
- 3. Gang- sykkelveg Kvistadbakkan – Tømte, 2600 m langs rv 755**

4. *Gang- sykkelveg Røra idrettsbane – Grandmarka, 1500 m langs rv 755.*
5. *Gang- sykkelveg Utøy skole – Næssplassen, 2900 m langs rv 755*
6. *Gang- sykkelveg fra Li prestegård – Avkj. Verdal Ytre, 1900 m langs rv. 761*
7. *Gang- sykkelveg Lyngstad skole – Kjerknesvågen, 1850 m langs fv. 229*
8. *Gang- sykkelveg Øynheim – Tømte, 2400 m langs rv. 755.*
9. *Gang- sykkelveg Lyngstad skole – Loavegen, 1500 m langs fv. 229*
10. *Gang- sykkelveg Trøakorsen – Skjemstadaunet, 1300 m langs fv. 229.*

RÅDMANNENS SAKSUTREDNING:

VEDLEGG:

1. Liste over aktuelle vegstrekninger som mangler gang-/sykkelveg.
2. Registrert årsdøgnstrafikk på samtlige riks- og fylkesveger.

U-trykte vedlegg som kan fås ved henvendelse:

1. Oversiktskart for kommunen – gjøres tilgjengelig til gruppemøtene.
2. Brev fra Statens vegvesen vedrørende Nasjonal transportplan
3. Handlingsplan for trafikksikkerhet i Inderøy kommune
4. Kriterier for fri skoleskyss

HENVISNING:

INNSPILL TIL FYLKESVEGPLAN 2005-2009 - ØKTE INVESTERINGER 2007

BAKGRUNN:

Er miljøvurdering relevant? Kryss av: Ja Nei X
 Dersom 'ja' fyll inn liste (lagret på felles O:\skjema\milj.doc). Dersom 'nei' er liste ikke vedlagt.

Samferdselsdepartementet har startet arbeid med Nasjonal Transportplan for 2010 -2019. Første trinn er at Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor har utarbeidet et felles etatsforslag som nå er sendt på høring til Fylkeskommunene og de fire største bykommunene. På bakgrunn av dette utarbeider Samferdselsdepartementet en Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan som behandles av Stortinget våren 2009. På grunnlag av dette skal det så legges fram et konkret handlingsprogram for stamvegene og for det regionale vegnettet der konkrete tiltak i perioden skal fastsettes.

Dokumentet med mer kan leses i sin helhet på samferdselsdepartementet og statens vegvesens internettseite. (http://www.regjeringen.no/nm/dep/sd/Tema/Nasjonal_transportplan.html?id=12198)

Hovedtrekkene i forslaget for vegnettet er:

- *Vegvesenet vil bruke 660 millioner kroner mer pr. år til investeringer for å bedre trafikksikkerheten og for å fjerne 'flaskehalsene' langs stamvegnettet. Dette er en dobling i forhold til dagens budsjett.*
- *Målet er å redusere antallet drepte og hardt skadde med minst en tredjedel i planperioden. Økt satsing på midtrettkverk og andre sikkerhetsskapende tiltak.*
- *Det foreslås å doble investeringene i gang- og sykkelveger. Arbeidet med utbedring av holdeplasser og terminaler til universell utforming og utbygging av raste- og hvileplasser for tungtransporten vil fortsette.*

Konsekvensen av en slik prioritering er at det blir mindre penger til store omfattende vegpakker. Sett fra Inderøy kommunes ståsted vil en slik prioritering antagelig være positiv i forhold til de utfordringene vi har i vårt nærområde.

Riks og fylkesvegene blir etter alt å dømme inndelt i et stamvegnett og et regionalt vegnett fra 2010. Det er kun E6 som i dag har status som stamveg innen kommunen.

Statens vegvesen har startet arbeidet med det konkrete handlingsprogrammet for vegnettet som skal vedtas i 2009. En viktig del av arbeidet er å kartlegge kommunenes prioriteringer for det nye regionale vegnettet. Det skal utarbeides en felles prioritettingsliste for riks og fylkesvegene.

Statens vegvesen ønsker at kommunen uttaler seg om følgende:

Det regionale vegnettet:

- Ønsker kommunen en omlegging i politikken ved at investeringer, drift, vedlikehold eller fergedrift prioriteres høyere enn i dag?
- Hvordan bør investeringsrammen fordeles mellom ulike typer prosjekter? Skal det satses mer på store vegprosjekter eller på mindre investeringstiltak?
- Hva er prioritersrekkefølgen mellom tiltakene/prosjektene i kommunen?
- Hvilke strekningsvise investeringer ser kommunen som viktigst?

Stamvegnettet:

- Ønsker kommunen en omlegging i politikken ved at investeringer, drift, vedlikehold eller fergedrift prioriteres høyere enn i dag?
- Er fordelingen av midler mellom stamveger og det øvrige riksvegnettet slik kommunen ønsker det?
- Hvordan bør investeringsrammen fordeles mellom ulike typer prosjekter? Skal det satses mer på store vegprosjekter eller på mindre investeringstiltak?
- Hvilke strekningsvise investeringer ser kommunen som viktigst?
- Hva er de viktigste tiltakene på stamvegnettet for kommunen, enten i eller utenfor kommunen?

VURDERING:

Stamvegnettet:

For Inderøy vil det være strekningen Steinkjer – Trondheim som er viktig på stamvegnettet. På sikt bør hele strekningen ha 4-feltsveg eller veg med fysisk midtdeler.

For Inderøy kommune er særlig de nærmeste strekningene som Vist – Steinkjer og Røra – Levanger viktige. Etter at det blir bygget 4 felts veg fra Vist til Steinkjer er strekningen forbi Koabjørga den klart største flaskehalsen i vårt nærområde. Strekningen er både uoversiktelig, smal og dårlig opplyst. Det har gjennom årene skjedd flere alvorlige ulykker. I tillegg er det ingen tilrettelegging eller alternative ruter for gående og syklende på strekningen. Denne strekningen bør derfor prioriteres høyt.

Det regionale vegnettet:

Vil fra 2010 bestå av riksvegene (utenom E6) og fylkesvegene.

Av større enkelttiltak som er prioritert i dagens trafikksikkerhetsplan er trafikksituasjonen ved Sakshaug skole / Ungdomsskolen, gang- sykkelveg fra Sakshaug skole til Li prestegård, gang-sykkelveg vestover fra Kvistadbakkan og fullføring av gang-/sykkelvegen fra Småland til Stornes.

På det øvrige vegnettet ligger det største behovet i videre utbygging av gang-/sykkelvegnett. Etter vår vurdering, og også ut fra de mange henvendelsene vi får fra befolkningen gjennom året, har dette svært stor betydning for lokalsamfunnene. Riksvegene og de mest trafikkerte fylkesvegene blir liggende som barrierer som det både er utrivelig og farlig å bevege seg langs. Utbygging av gang- og sykkelveger vil fremme helse og trivsel i lokalsamfunnet og redusere behovet for bilkjøring i tillegg til at en selvfølgelig vil spare betydelige summer til skoleskyss.

Generell grense for å få fri skoleskyss er i dag 4 km for 2.-7. klasse og 2 km for 1. klasse. Som spesialordning har samtlige elver som må bruke E-6 som skoleveg fri skoleskyss, 1-4 klasse som må bruke fv. 229, rv 755 eller rv 776 får også fri skoleskyss.

Vedlegg 1 viser en oversikt over aktuelle vegstrekninger med angitte lengder, trafikkmengde og ca antall boliger innenfor 4 km avstand fra skolene. Tabellen er grunnlag for foreslalte prioriteringer av de ulike vegstrekningene.

Ved innbyrdes prioritering av de enkelte strekningene har vi lagt vekt på å få mest mulig trafikksikkerhet for de investerte pengene. De viktigste kriteriene er derfor antall biler på vegen og antall potensielle fotgjengere som må bruke samme veg. Strekningene nærmest skolene prioriteres foran strekninger lengre unna. Korte strekninger prioriteres foran lange og mer kostbare strekninger. I tillegg er det brukt skjønn i forhold til at uoversiktligehet, vegbredde, fartsgrenser, alternative sikre vegruter med mer. Prioriteringene er diskutert i arbeidsgruppa for trafikksikkerhetsaker og det er samsvar mellom rådmannen og arbeidsgruppas konklusjon.

Vi har vurdert at bygging av gang-/sykkelveger bør prioritieres foran fast dekke på grusveger og har ikke tatt med asfaltering som prioritert tiltak. Dersom det politisk er ønskelig å ta med noen av fylkesvegene er de mest trafikkerte strekningene Li prestegård – Flatås, Flatås – Vist og Heggstad – Sandvollan skole.

KONKLUSJON:

Rådmannens holdning er at satsing på trafikksikkerhet og ulykkesforebyggende tiltak fortsatt må ha førsteprioritet i vegbevilgningene. Bygging av gang- sykkelveger har i tillegg svært stor betydning for trivsel og trygghetsfølelse i lokalsamfunnene og spesielt i Inderøy kommune som har en spredt bosettingsstruktur og skolestruktur med små grendesenter og relativt tettbygde landbruksområder.

For Inderøy kommune er det derfor positivt at det nå fokuseres på bygging av gang-/sykkelveger og at det foreslås en fordobling i bevilgningene til dette.

Inderøy, den 24.01.2008

Jon Arve Hollekim/s
rådmann

OVERSIKT OVER TRAFIKKERTE VEGSTREKNINGER SOM MÅNGLER GANG- SYKKELVEG

Oppstillingen omfatter E-6, Rv. 755, Rv. 629 og Fv. 229. Strekningene er delt opp ved vegkryss og andre naturlige skiller langs vegen.

ÅDT = Årsdøgnstrafikk, gjennomsnittlig antall biler pr døgn gjennom året. Tallene i tabellen er basert på tellinger fra Statens vegvesen i 2006 som er de siste komplette tellingene vi har fått. Samtidig viser målinger på Skarnsundbrua at trafikken har økt med ca 150 biler i døgnet etter bommen ble fjernet. Denne trafikkøkningen er ikke med i tallene og men vil selvfølgelig fordele seg ut på det øvrige vegnettet i kommunen.

Antall boenheter innenfor 4 km fra skole er en grov oppstelling av antall bolighus som sognet til den aktuelle vegstrekningen som ligger mindre enn 4 km fra skolen. Det er regnet med boliger langs tilstøtende private, kommunale og fylkesveger med lav trafikk. Det er ikke tatt hensyn til at enkelthus kan ha flere boenheter og at noen ikke er bebodd. Avstanden er grovtmålt på kart langs vegen. Beregningen er derfor ikke 100 % riktig.

SAKSHAUG SKOLEKRETS:

Veg	Strekning	Avstand fra skole	Lengde ÅDT	Ca antall boenheter innenfor 4 km fra skole	Kommentar
Rv. 761	Sakshaug skole – Vudduvegen	0-400 m	400 m	2100	Ses i sammenheng med planfri kryssing mellom barneskolen og ungdomsskolen. Prioritet høyt i dagens trafikksikkerhetsplan
Rv. 761	Vudduvegen – Avkj. til Verdal Ytre (Verdalsgrenda)	400-2150	1750 m	1900	20
Rv. 761	Gjennom Verdalsgrenda til Hommedalen.	2150-3900	1800 m	1900	15
Rv. 755	Kvistadbakkan – Volan (sl.kretsgr.)	1500-3400	1900	2500	Prioritert høyt i dagen trafikksikkerhetsplan.
Rv.755	(Volan Tømte)	(3400-4100)	(700)	2500	(11) Det kan være naturlig at en eventuell gang-/sykkelveg bygges fram til Tømte og fv 229. Strekningen tilhører Utøy skolekrets.

Vedlegg 1

Rv.755	Kryss mot Sund – Langs Børgin	2000-3500	1500	2500	5
--------	-------------------------------	-----------	------	------	---

RØRA SKOLEKRETS:

Veg	Strekning	Avst. fra skole	Lengde	ÅDT	Ca antall boenheter innenfor 4 km fra skole	Kommentar
E-6	Stasjonsvegen – Kommunegrense mot Verdal	600 - 3200	1500	8030	9	Omfatter også Salberg kirke. Finnes privat anlagt tursti langs sjøen til Koa Camping.
E-6	Svian – Kommunegrense mot Steinkjer	1600-4700	3100	7000	15	
Rv.755	Idrettspllassen – Klettavegen	400-800	400	2500	6	Privat anlagt og drevet gang-/sykkelveg
Rv.755	Klettavegen – Loråsvegen	800-1150	350	2500	15	Dekker også Grandmarka via gjennomgang på privat veg. (+24 boliger).
Rv.755	Loråsvegen – Grandmarka	1150-1800	650	2500	24	
Rv.755	Grandmarka – Langs Børgin	1800-4000	2200	2500	2	

SANDVOLLAN SKOLEKRETS

Veg	Strekning	Avst. fra skole	Lengde	ÅDT	Ca antall boenheter innenfor 4 km fra skole	Kommentar
Rv. 761	Gangstadkorsen – kommunegrensa	1150-3400	2250 m	2400	4	
Rv. 761	Sandv. Skole – Hommeldalen	300-5200	4900 m	1900	12	
Fv 229	Rossdalen – avkj. til Stornesøra	3250-4000	750 m	500*	4	Stor trafikk i sommerhalvåret til Stornesøra. Ligger inne i dagens trafikksikkerhetsplan.

*Anslått ut fra tilgrensende tall

UTØY SKOLEKRETS

Veg	Strekning	Avst. fra skole	Lengde	ÅDT	Ca antall boenheter innenfor 4 km fra skole	Kommentar
Rv. 755	Utøy skole – Ulvikorsen (Rostadvegen)	0-1200	1200 m	850	35	Inkl. Rostadvegen innen 4 km fra skole
Rv. 755	Ulvikorsen - Næssplassen	1200-2900	1700 m	850	21	Stor sykkeltrafikk i sommerhalvåret til Næssplassen.
Rv. 755	Næssplassen – avk. til Vangshylla	2900-3800	900 m	850	8	
Rv. 755	Avk. til Vangshylla - Skansundbrua	3800-4700	900 m	710	0	
Rv. 755	Øynheim – Rostadvegen (øst)	700-2200	1500 m	1700	16	
Rv. 755	Rostadvegen (øst) – Tømte (Vågavegen)	2200-3100	900 m	1700	7	
Rv. 755	Tømte – Volan	3100-3800	700 m	1700	11	

LYNGSTAD SKOLEKRETS

Veg	Strekning	Avst. fra skole	Lengde	ÅDT	Ca antall boenheter innenfor 4 km fra skole	Kommentar
Fv.229	Lyngstad skole - Trøakorsen	0-1500	1500m	500	39	Fv. 229 er gjennomgående smal og uoversiktlig.
Fv.229	Trøakorsen – Kjerknervesågen kai	1500-1850	350m	430	24	
Fv.229	Trøakorsen - Skjemstadaunet	1500-2800	1300m	380	51	

Fv.229	Lyngstadskole – Hastadvegen	0-450	450m	500	20	
Fv.229	Hastadvegen – Loavegen	450-1500	1050m	500	16	
Fv.229	Loavegen - Skolekretsgrensa	1500-3100	1600m	500	10	

Vedlegg 2

STATENS VEGVESEN
NORD-TRØNDALAG
ÅRSDOGNTRAFIKK MED STEDSNAVN
VDB L0302.0 2005Høst VEGNETT

INNERØY Kommune 29 Inkl: Rundkj
Europa-/Riks-/Fylkesveger

Side 1
Utskriftsdato 2007-12-19

Side 19
Status pr. dato 2007-12-19

Fra Veg	Høp	Km	Til Høp	Km	STEDSNAVN	TIL STEDSNAVN	KORTE<5.5M			LANGE>=5.5M	
							%	LENGDE	ÅDT	%	LANGE
EV	6	14	2.363	14	5.086	RØRA X755	2.723	8030	9	2006	
EV	6	14	5.086	14	5.300	RØRA X755	0.214	8100	9	2006	
EV	6	14	5.300	15	0.105	RØRA X755	0.227	7000	10	2006	
EV	6	15	0.105	15	3.610	RØRA JBUNDERGANG	3.505	7000	10	2006	
EV	6	15	3.610	15	4.470	RØSKJEE XF225	0.860	7300	10	2006	
						KOLLSET					
RV	755	1	0.009	1	7.253	RØRA XE6	7.244	2500	9	2006	
RV	755	1	7.253	1	7.453	STRAUMEN	0.200	2600	0	2006	
RV	755	1	7.453	2	4.100	STRAUMEN	4.243	2500	8	2006	
RV	755	2	4.100	2	7.500	RØVIK	3.400	1700	8	2006	
RV	755	2	7.500	2	11.000	UTØY	3.500	850	8	2006	
RV	755	2	11.000	2	12.440	VANG	1.440	710	8	2006	
						SKARNNSUNDET BRU					
RV	761	1	0.000	1	0.350	STRAUMEN NORD X755	0.350	3500	8	2006	
RV	761	1	0.350	1	1.000	STRAUMEN NORD X755	0.650	2100	10	2006	
RV	761	1	1.000	1	10.000	LIE XF233	9.000	1900	5	2006	
RV	761	1	10.000	1	12.474	GANGSTAD	2.474	2400	5	2006	
						KROGS XF235					
FV	221	1	0.000	1	0.895	RØRA XE6	AUSTAD	0.895	430	10	2006
FV	221	1	0.895	1	6.596	AUSTAD	SUND X755	5.701	430	10	2006
						LORÅSMARKA X755	4.101	90	9	2006	
FV	225	1	0.000	1	4.101	RØSKJEE XE6					
FV	228	1	0.000	1	1.573	SUNDNES X755	1.573	540	9	2006	
FV	228	50	0.000	50	0.164	SUNDNES XF228	0.164	100	10	2006	
FV	229	1	0.000	1	5.700	RØVIK X755	KJERKNESVÅG XF229	5.700	500	10	2006
FV	229	1	5.700	1	13.000	KJERKNESVÅG XF229	GRØNNESBY	7.300	380	10	2006

STATENS VEGVESEN
ÅRSDOGNTRAFIKK MED STEDSNAVN

Side 2

NORD-TRØNDELAG

VDB L0302.0

Utskriftsdato 2007-12-19

INDERØY Kommune 29 Inkl:Rundkj
Europa-/Riks-/Fylkesveger

2005Høst VEGNETT

Status pr. dato 2007-12-19

KORTE<5.5M LANGE>=5.5M

Veg	Fra Hp	Til Km	FRA STEDSNAVN	TIL STEDSNAVN	KORTE<5.5M	LANGE>=5.5M
					LENGDE	ÅDT
					%	LANGE
FV 229	1 13.000	1 17.130	GRØNNESBY	GANGSTAD X761	4.130	1100
FV 229	50 0.000	50 0.409	KJERKNESVÅG S	KJERKNESVÅG KAI	0.409	430
FV 231	1 0.000	1 11.374	UTØY X755	KJERKNESVÅG XF229	11.374	200
FV 231	50 0.000	50 2.672	STOKKAN XF231	NORUM	2.672	30
FV 232	1 0.000	1 2.530	KLEPP XF231	OKSÅL XF229	2.530	40
FV 233	1 0.000	1 5.959	LIE X761	FLATÅS	5.959	320
FV 233	1 5.959	1 8.997	FLATÅS	VIST XF229	3.038	200
FV 233	50 0.003	50 0.014	LIE V XF233	LIE N X761	0.011	50
FV 235	1 0.000	1 0.192	HEGGSTAD X761	SANDVOLLAN SK XKV	0.192	220
FV 235	1 0.192	1 2.900	SANDVOLLAN SK XKV	KORSEN XE258	2.440	100
FV 235	1 2.900	1 4.572	KORSEN XF258	KROGS X761	1.672	150
FV 235	2 0.000	2 3.340	KROGS X761	GANGSTAD XF229	3.340	100
FV 236	1 0.000	1 3.719	BRAKSTAD X761	GJØRV XF235	3.719	70
FV 236	50 0.000	50 1.522	TORG. GJERDET XF236	HEGGSTAD KRK X761	1.522	30
FV 258	1 12.958	1 13.000	KORSEN XF235	KORSEN XE235	0.042	170
STATENS VEGVESEN	ÅRSDOGNTRAFIKK MED STEDSNAVN					
NORD-TRØNDELAG	VDB L0302.0 2005Høst VEGNETT					
INDERØY Kommune 29 Inkl:Rundkj Europa-/Riks-/Fylkesveger	Status pr. dato 2007-12-19					

STATENS VEGVESEN
NORD-TRØNDELAGÅRSDOGNTRAFIKK MED STEDSNAVN
VDB L0302.0 2005Høst VEGNETTUtskriftsdato 2007-12-19
Side 3INDERØY Kommune 29 Inkl:Rundkj
Europa-/Riks-/FylkesvegerStatus pr. dato 2007-12-19
Side 3

Reg. 03: ÅDT - Følgende begrensninger i fagdata er gitt

Totalt (f.o.m.-t.o.m.): Ingen begrensning

Antall lange (f.o.m.-t.o.m.): Ingen begrensning

***** Rapporten er ferdig ----> vegvalg p) neste side *****

STATENS VEGVESEN
NORD-TRØNDELAG
ÅRSDOGNTRAFIKK MED STEDSNAVN
VDB L0302.0 2005Høst VEGNETT

INNERØY Kommune 29 Inkl:Rundkj
Europa-/Riks-/Fylkesveger

Dokumentasjon av de vegvalg som er gjort

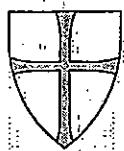
Vegvalg	Vegnett-s- lengde	Lengde med rapporterete data
EV6	14	2.363
RV755	1	0.000
RV761	1	0.000
FV221	1	0.000
FV225	1	0.000
FV228	1	0.000
FV228	50	0.000
FV229	1	0.000
FV229	50	0.000
FV231	1	0.000
FV231	50	0.000
FV232	1	0.000
FV233	1	0.000
FV233	50	0.000

ÅRSDOGNTRAFIKK Side 4
Utskriftsdato 2007-12-19

ÅRSDOGNTRAFIKK Side 4
Utskriftsdato 2007-12-19

Status pr. dato 2007-12-19

FV235	1	0.000	1	4.572	4.304	4.304 100.0%
FV235	2	0.000	2	3.340	3.340	3.340 100.0%
FV236	1	0.000	1	3.719	3.719	3.719 100.0%
FV236	50	0.000	50	1.522	1.522	1.522 100.0%
FV258	1	12.958	1	13.000	0.042	0.042 100.0%
				108.514	108.514	108.514 100.0%



NORD-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE

Saksbehandler: Joar Nordtug
Saksnr.: 08/00329-1
Arkiv: 812

Dato: 17.1.2008

*Norv og
Tresland*

Kommunene I Nord-Trøndelag

INDERØY KOMMUNE

Avd.	<u>Adm</u>	Saksbeh.	<u>PAG</u>
24.1.2008			
Emnekode	<u>507</u>	Opp. kode	
Arkivsaksnr.	<u>08/00102-001</u>		
Kopi <u>Hovedutveieg Natura</u>			

Fylkesvegplan 2010-2013 - strategivalg

Fylkeskommunen har startet arbeidet med fylkevegplan for perioden 2010-2013. Vedlagte strateginotat er utarbeidet av Statens vegvesen og Nord-Trøndelag fylkeskommune i fellesskap, og vi ber nå om synspunkter om de strategiske valgene som skal legges til grunn for videre planarbeid.

Valg av strategi for arbeidet med Fylkevegplan for perioden 2010-2013 vil bli lagt fram for fylkestinget i Nord-Trøndelag på samlingen 22.4 - 24.4.2008. I henhold til tidsplanen som er meddelt tidligere ber vi om **synspunkter til vedlagte notat innen 1.3.2008**.

Når valg av strategi er foretatt vil arbeidet med prioritering av prosjekter bli igangsatt, og i perioden juni-september 2008 vil det bli avholdt møter hvor kommunen får presentert sine prioriteringer både på riks- og fylkesveger. Arbeidet med fylkesvegplanen er derfor koordinert i tid med NTP-arbeidet. Innspill på disse møtene vil danne grunnlag for utarbeidelse av Handlingplan til Nasjonal transportplan (2010-2019) (øvrige riksveger) og utkast til fylkesvegplan 2010-2013. Endelig vedtak av fylkesvegplan 2010-2013 vil bli foretatt av fylkestinget i april 2009, samtidig med Handlingsprogrammet til NTP 2010-2019.

Eventuelle spørsmål om planarbeidet kan rettes til Joar Nordtug (74 11 11 88) eller Arild Norheim (74 12 25 59).

Med hilsen

To: Erik Jensen

fylkesråd for samferdsel

Vedlegg: - strateginotat Fylkesvegplan 2010-2013

Postadr: Fylkets Hus, 7735 Steinkjer
Besøksadr: Seilmakergt. 2., Steinkjer
Org.nr. 938 967 091

Telefon: 74 11 10 00
Telefax: 74 11 10 51
E-post: postmottak@ntfk.no
Hjemmeside: www.ntfk.no

**Fylkesvegplan 2010 – 2013
for
Nord-Trøndelag**

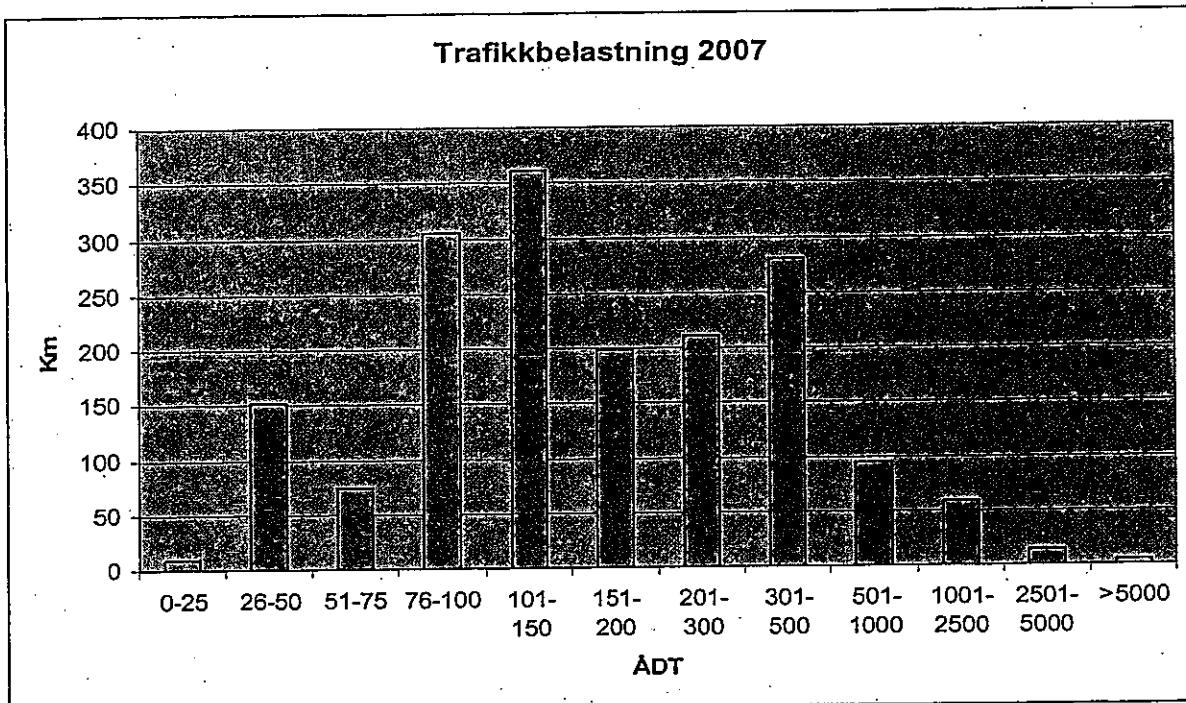
Strategidokument

1 Status og utfordringer

1.1 Trafikksikkerhet

1.1.1 Trafikkbelastning

Trafikkbelastningen på fylkesvegene er gjennomgående lav.



Figur 1: Trafikkbelastningen på fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag

Det er store variasjoner i trafikkbelastningen på fylkevegnettet i Nord-Trøndelag: Som det framgår av figur 1 ovenfor har knapt $\frac{3}{4}$ av fylkesvegnettet i fylket $\text{ÅDT} < 300$, og rundt $\frac{1}{3}$ har en registrert årsdøgntrafikk på mindre enn 100 kjørerøy. Under 5 % av fylkesvegnettet har ÅDT over 1000. Disse vegene representerer hele 40 % av trafikkarbeidet¹. Den mest vanlige fylkesveg trafikkeres av mellom 100 og 150 kjøreroyer pr. døgn. Av de 1766 km fylkesveg i fylket, har 1585 km mindre enn 500 kjørerøy pr. døgn. Noen veger, som stort sett er bygater, har imidlertid betydelig trafikk med ÅDT på 6 – 7000 og høyere. Dette er fylkesveger i sentrum av Stjørdal, Levanger, Verdal, Steinkjer og Namsos.

1.1.2 Ulykkessituasjonen

I og med at fylkesvegnettet vårt har lav trafikk, er også ulykkestallene forholdsvis lave (Tabell 1-1). Det har ikke vært noen klar trend i ulykkesutviklingen de siste årene, bortsett fra at ulykkene er blitt mindre alvorlige.

¹ Trafikkarbeid er et uttrykk for total trafikknengde på vegen

Tabell 1-1: Personskadeulykker i 10-årsperioden 1997-2006, sammenlignet med perioden 1994-2003

Periode	Antall ulykker	Antall drepte/ skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
1997-2006	340	444	6	3	63	372
1994-2003	369	484	9	5	62	408

Av tabellen over ser vi at det har vært en nedgang i antall ulykker og antall skadde/drepte, og at dette gir størst utslag for antall lettere skadde. Tallet på antall drepte er heldigvis så lavt at vi ikke kan si at nedgangen fra 9 til 6 drepte er statistisk holdbar.

Som det går fram av tabellen under skjer det flest ulykker på de mest trafikkerte vegene, mens det er vanskelig å peke på spesielt ulykkesbelastede strekninger på de lavere trafikkerte fylkesvegene.

Tabell 1-2: Strekninger med flest ulykker i 10-årsperioden 1998 – 2007.

Veg	Hp	Fra km	Til km	Stedsnavn	Antall ulykker	Antall skd/drp	Midl. ådt	Årl.ulykkes- kost. mill.kr/km
Fv 125	1	0	2,0	Levanger x rv774 – Magneten x e6rampe	17	26	9000	2,85 ²
Fv 173	60	0	0,9	Ørmelen x rv 757/72- Lensmannshjørnet	11	14	3600	2,13
Fv 119	2	0	6,1	Korsbakken – Levanger kirke	19	22	4000	0,48 ³
Fv 173	1	0	4,1	Lensmannshjørnet – Fleshus	11	16	3000	0,39 ⁴

1.1.3 Gang-/sykkelveger og veglys

Vanlige kriterier for når det bør være gang-/sykkelveg på riksveger er ÅDT > 1000 kombinert med mer enn 50 fotgjengere pr. døgn. Fylkesvegene gir enkelte steder dårligere oversikt over trafikkbildet enn riksvegene, og det kan av den grunn være rimelig å fravike disse kriteriene. Forøvrig har vi så langt ikke gode data over fotgengertrafikk på fylkesvegene.

Vi mener også det vil være grunn til å redusere ÅDT-kravet dersom fylkesvegen i vesentlig grad trafikkeres av barn. Vi har derfor valgt å si at størst behov for gang- og sykkelveg er det der gang- og sykkeltrafikken i stor grad utgjøres av barn, og ÅDT er ca 500 eller mer. Dette gir et behov for ca. 20 km gang- og sykkelveg med antatt kostnad på 90 mill. kroner.

Fylkestinget har tidligere vedtatt at det skal bygges gang- og sykkelveg først og fremst innenfor en radius på 2 km fra skolene og med bakgrunn i dette vedtaket kan det være riktig å prioritere gang-/og sykkelveg selv om ikke kravene tiltrafikkmenge for biler og myke trafikanter er oppfylt. Tidligere har kommunene meldt inn ønsker om 25 km gang- og sykkelveg langs fylkesveger med ÅDT mindre enn 500.

² Tiltak med opphøyde gangfelt og tilpasset fartsgrense er under utførelse

³ Tiltak gjennomført

⁴ Tiltak gjennomført på deler av strekningen

Det er fastsatt at det skal være en kommunal egenandel på 25% ved utbygging av gang- og sykkelveger.

Veglys reduserer antall mørkeulykker. Størst behov for veglys er det i by- og tettstedsområder med forholdsvis stor trafikk av både kjøretøy og fotgjengere.

Det er behov for veglys på 20 km av fylkesvegnettet som er uten slikt lys i dag. I grove trekk kan vi si at der det er behov for gang- og sykkelveg er det også behov for veglys. Veglys langs fylkesveg bygges ut i samarbeid med kommunene. Å bygge ut dette vil koste ca 5 mill. kroner.

Ved utbygging av veglysanlegg langs fylkesveg er det en forutsetning at kommunene overtar driften av anleggene.

1.1.4 Fartsnivå

Fartsgrensene på fylkesvegnettet framgår av Tabell 1-3.

Tabell 1-3: Andel av fylkesvegnettet med ulike fartsgrenser.

< 50 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80 km/t
2%	7%	11%	0%	80%

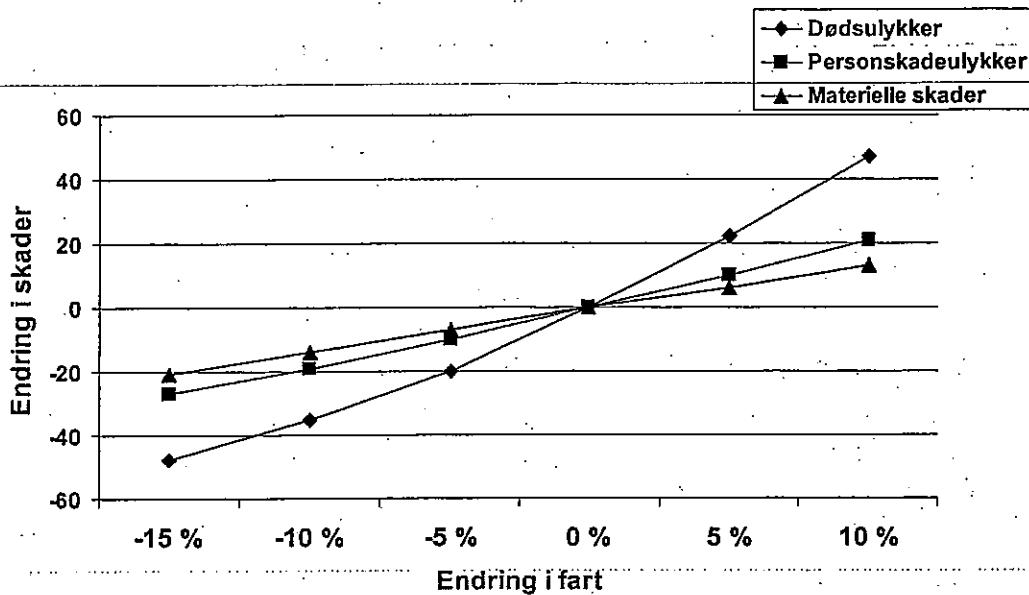
Lavere fart er det billigste og mest virkningsfulle trafikksikkerhetstiltaket. Beregningsmessig antar vi at trafikkulykker med personskade reduseres med 10 % dersom høyeste tillatte fart på fylkesvegene reduseres fra 80 til 70 km/t. Selv med vårt relativt lave ulykkestall vil det innebære at samfunnet årlig vil spare 10 – 15 mill. kroner i ulykkeskostnader.

Veger med fast dekke har gjennomgående bedre jevnhet enn grusveger. Undersøkelser har vist at økt jevnhet fører til en økning av antall ulykker.⁵ Det er antatt at utbedring av ujevheter fører til at bilføreren øker farten.

Ved gjennomføring av fylkesvegplanen vil det bli vurdert behovet for trafikksikkerhetstiltak i tilknytning til asfaltering av grusveger. Legging av fast dekke på grusveger har ført med seg at naboene til vegen føler at fartsnivået har steget og det har i enkelte tilfeller kommet krav om fysiske fartsdempere.

I figur 2 under er det vist %-vis endring i skader for ulike skadegrupper i forhold til en endring av fartsnivået.

⁵ Kilde: trafikksikkerhetshåndboka, TØI. Kap. 4.2.3



Figur 2: Utvikling av skadeomfang i forhold til endring i fartsnivå

1.2 Framkommelighet

1.2.1 Standard på fylkesvegnettet

Utfordringen med tanke på framkommelighet på fylkesvegene er særlig knyttet til, tillatt aksellast, dekkestandard og at strekninger går i opplosning under teleløsningsperiodene.

Tabell 1-4 Standardoversikt for fylkesvegnettet pr 31/12 - 08.

	Lengde i km	Prosent
Lengde fylkesveg	1767	100
Tillatt aksellast 10 tonn	1063	60
Tillatt aksellast 8/8	704	40
Fast dekke	830	47
Framkommelighetsproblem i teleløsningsperiodene	116	7

For å etterkomme ønsker fra næringslivet, er det etter 1995 ikke lenger aktuelt å innføre generell begrensning av tillatt aksellast i teleløsningsperioden. Dersom det på enkelte veger oppstår store skader, kan redusert aksellast innføres ved skilting.

Vi har tre bruer, Mælen, Byafossdammen og Skottleiken, som har tillatt totalvekt under 8 tonn. Disse er i realiteten stengt for tungtrafikk.

For veger med stor andel tungtrafikk, i hovedsak knyttet til jord-, skog- og havbruk, vil behovet for tillatt aksellast på 10 tonn og totalvekt på 50 tonn være vesentlig. En del

fylkesveger vil bli skrevet opp til tillatt totalvekt på 56 tonn så snart bruene er kontrollert for denne vektendringen.

Det er viktig at "flaskehals" for næringslivet, med spesiell vekt på vegnettet ved kysten, blir utbedret så snart som mulig. I tillegg til underganger er det relativt få punkt/strekninger som kan karakteriseres som "flaskehals", men vi har merket oss:

- Fv 322 Kleivberga - breddeutvidelse, rasfare
- Fv 493 Kilbakken - stigning, kurve

Disse punktene representerer store framkommelighetsproblemer i perioder for næringstransporter til/fra lokalområdene.

De største framkommelighetsproblemene på fylkesvegnettet er knyttet til teleløsningsperiodene. Spesielt i kyststrøkene kan det bli store problemer med teleløsning flere ganger gjennom vinteren. For å avhjelpe dette problemet hurtigst mulig, vil det være aktuelt med punktvis forsterkning til en kostnad på ca. 600,- kroner pr. meter. De partiene av vegen som mer eller mindre går i opplosning under teleløsningsperiodene forsterkes og avsluttes med grusdekke. Tillatt aksellast endres vanligvis fra 8 til 10 tonn. Øvrige partier på samme vegstrekning forbedres ved grøfting og nytt grusdekke. Selv med en stor satsing på å legge fast dekke på fylkesvegene ser vi for oss at det er behov for disse tiltakene også i neste periode.

I dag skaper ikke trafikkbelastningen avviklingsproblemer på fylkesvegene, men mindre kødannelser kan forekomme i rushperiodene.

1.2.2 Standard på bruer og underganger

Nord-Trøndelag har totalt 345 fylkesvegbruer. 31 bruer har en lengde over 50 m. For å sikre at bruene fungerer etter hensikten og at brukapitalen ikke forringes, trengs omrent 3 mill. kroner årlig til drift/vedlikehold.

Fire av bruene krever et mer omfattende vedlikeholdstiltak for å gjenopprette funksjonsdyktigheten, for eksempel gjennom større betongreparasjoner.

Tabell 1-5: Bruer med behov for utvidet vedlikehold for å opprettholde 10 tonn tillatt aksellast og 50 tonn tillatt totalvekt.

			Lengde (m)	Byggår	ÅDT	ÅDT-tung
Fv	119	Sundbrua	155,5	1971	5298	520
Fv	192	Grandbrua	19	1959	530	53
Fv	401	Sandmo	39,5	1973	520	52
Fv	536	Arnøybrua	150	1973	103	8

Samlet anslår vi reparasjonskostnadene for disse fire bruene å utgjøre ca 11-12 mill. kroner, hvorav Arnøybrua vil koste 6-7 mill.kr.

Når reparasjonskostnadene overstiger 30 % av kostnader for nybygging, må vi vurdere å ta ut restlevetid og deretter bygge nytt. Bruene vist i Tabell 1-6 er så skadet at reparasjons-

kostnadene blir 50 - 70 % av kostnadene ved å bygge ny bru, og levetiden etter eventuell reparasjon er usikker. Bruene kan med minimalt vedlikehold fungere uten aksellastrestriksjoner de nærmeste 8 - 10 år, men etter den tid må vi være forberedt på reduksjon til 6 tonn tillatt aksellast.

Tabell 1-6: Bruer for vurdering av uttak av restlevetid.

			Lengde (meter)	Byggår	ådt	ådt tunge	Kostnad ny bru (mill. kr)
Fv	32	Mælen bru	90	1934	750	-	13,0
Fv	395	Skottleiken bru	100	1936	290	-	15,0
Fv	269	Byafossdammen	80,5	1948	1426	-	11,0

Mælen bru på fv 32, Byafossdammen bru på fv 269 og Skottleiken bru på fv 395, er stengt for totalvekt over 7,5 tonn og aksellast over 4 tonn for å forlenge levetiden. Det foretas et visst vedlikehold på disse bruene for ytterligere å forlenge levetiden.

Vi har registrert fem mindre bruer med enten omfattende skader eller som trafikkmessig er av en slik forfatning at utbedring er lite aktuelt. For disse vil det være aktuelt med erstatning med nye bruer eller ombygning.

Tabell 1-7: Mindre bruer som må bygges om.

Bru			ådt	ådt tunge	Kostnad (mill. kr)
Fv	26	Ingstad	750	75	0,9
Fv	211	Sandmohavn	80	8	0,7
Fv	296	Guin	100	10	0,7
Fv	464	Saltbuvikbrua	150	15	1,1
Fv	530	Ånes II	950	76	1,0

Vi har fire underganger med skiltet fri høyde under 4 meter. På tre av disse er maksimal høyde allerede oppnådd dersom en ikke skal bygge helt nye underganger. På slike steder er det aktuelt å legge forholdene til rette ved å sikre gode alternative ruter. Utbedringskostnadene er usikre, men vi må regne med minimum 0,4 mill. kroner pr. undergang.

Tabell 1-8: Underganger på fylkesveg med fri høyde under 4,0 meter.

Veg	Type underg.	Sted	hp	km	Anbef. fri høyde	ådt lange	Km tillegg ved omkjøring ⁶	Aktuell for ombygging
Fv 134	Veg	Tynes	1	1,4	2,7	25	8	Nei
Fv 169	Jernbane	Åkerhus	1	0,9	3,0	38	2	Ja
Fv 225	Jernbane	Røskje	1	0,2	3,5	8	10	Nei
Fv 276	Jernbane	Sunnan	1	4,1	3,8	45	25	Nei

Etter 2009 er det bare undergangen på fv. 169 ved Åkerhus som gjenstår til ombygging.

⁶ Distansene som er oppgitt er omkjøring i verst tenkelig tilfelle, d.v.s. dersom man befinner seg på en side av undergangen og skal til den andre. I praksis vil omkjøringsdistansene i de fleste tilfeller bli kortere.

1.2.3 Rasfare

Ulike typer ras kan føre til at veger i perioder blir stengt. I tillegg vil trafikksikkerheten kunne bli påvirket.

Rasfaren hos oss er i hovedsak representert ved nedfall av stein, jord, is og utglidninger av veglegemet. Gjennomsnittlige kostnader pr år ligger på ca 1 mill. kr.

I tillegg er det enkelte partier som av sikkerhetshensyn burde vært sikret permanent. Mest utsatt er tunnelportalen på fv 493 Jøssund - Drageid hvor det er problemer med stabiliteten på ur og fjell. Eventuelle utbedringer koster 1,1 mill. kroner. Rasutsatte strekninger på fylkesvegene prioriteres sammen med tilsvarende strekninger for riksvegene i handlingsprogrammet for øvrige riksveger.

1.3 Miljø

1.3.1 Problemsoner

I begrepet problemsone inngår støy, luftforurensning, trafikksikkerhet, kulturmiljø, naturmiljø og landskapsbilde. For å redusere antall kilometer med problemsoner, kreves økt satsing på utbedring av eksisterende vegnett.

Vi har ikke utført detaljerte problemsoneregistreringer for landskapstilstand på det eksisterende fylkesvegnettet, men vi har kartlagt hvilke strekninger som er aktuelle for registrering. Det er i første rekke 13 strekninger, i alt 12,8 km, både i og utenfor sentra med forholdsvis høy ÅDT. I tillegg har vi 8 andre strekninger med total lengde på 53,7 km. som bør kartlegges på grunn av at fylkesvegen har nærføring til verdifullt kultur- og naturmiljø.

1.3.2 Støy-/luftforurensning

Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy ble fastsatt i medhold av forurensningsloven ved kgl. res. 30. mai 1997, med ikrafttredelse 1. juli 1997. Forskriften angir ulike grenseverdier for lokal luftforurensning og støy ved boliger, barnehager, helse- og utdanningsinstitusjoner.

Med bakgrunn i forskriften er alle fylkesveger med ÅDT over 500, 162,2 km, kartlagt. Ingen boliger eller institusjoner ligger over tiltaksgrensen for støy (42 dBA). Ca 110 boliger er beregnet til å ha innendørs støynivå over kartleggingsgrensa på 35 dBA. Flere boenheter er undersøkt nærmere fordi de lå nært opptil tiltaksgrensen, men det viste seg at ingen lå over.

Langs fylkesveg er 265 personer regnet som svært plaget⁷ av vegtrafikkstøy. Ingen boliger eller institusjoner langs fylkesveg overskridet kartleggingsgrenser, tiltaks-grenser eller de nasjonale målene for luftforurensning.

På grusveger med noe trafikk, vil trafikanter og naboer periodevis bli plaget av vegstøy og skitt. Dette kan bøtes på ved å legge fast dekke og det vil bli tatt hensyn til dette ved prioritering av fastdekkelegging.

⁷ Folk kan være plaget av støy-/luftforurensning uten å være berørt av tiltaksgrensene.

1.3.3 Veg gjennom gårdstun

I tillegg til å være et miljøproblem, representerer veg gjennom gårdstun representerer et trafiksikkerhets-, framkommelighetsproblem. Problemets størrelse vil avhenge av trafikkmengden.

I Nord-Trøndelag har vi registrert ca. 55 gårdstun der fylkesvegen går gjennom tunet. Det vil koste omtrent 30-35 mill. kroner å legge vegen utenom disse gårdstunene. Det er da nærliggende å tro at det vil gå svært lang tid før vi har kvittet oss med dette problemet. Vi må derfor tenke på andre tiltak for å begrense ulempene som trafikken gjennom gårdstunene medfører. Foruten ombygging vil aktuelle tiltak være:

- Tilskudd til flytting av hus.
- Fartsbegrensning til 30 km/t.
- Asfaltere vegen gjennom tunet og anlegge fartshump.

1.4 Drift/vedlikehold

I gjeldende fylkesvegplan (2006-2009) er det satt av om lag 315 mill.kr til drift og vedlikehold av fylkesvegene. Det ble foretatt en mindre økning av dette beløpet fra og med 2007, blant annet for å dekke økte utgifter i forbindelse med flomskader på fylkesvegnettet.

Drift- og vedlikeholds kostnadene av asfaltveger er hovedsakelig knyttet til reasfaltering, og total kostnad for vedlikehold av vegnettet med fastdekke er i størrelsesorden 15 000- 20 000 kr/km per år. Asfalt reduserer utgifter til grøfterensk og fjerner utgifter til støvdemping. Det er definert nye krav til vedlikehold av grusvegene i gjeldende funksjonkontrakter, noe som innebærer at kostnader ved drift- og vedlikehold av en grusveg (grus/støvdemping) er anslått til om lag kr. 10 000 per km/år. Etter 1.9.2006 er drift- og vedlikehold i alle de seks kontraktsområdene for fylkesveger i Nord-Trøndelag tildelt etter konkurranse. De første kontraktene ble tilelt fra 1.9.2003, og det har skjedd en gradvis standardøkning av kravene i kontraktene. For vintervedlikeholdet er det nå samme krav på fylkesvegene som for riksveger med sammenlignbar trafikkmengde. Det er også gjennomført en betydelig økning av mengden grus per km fylkesveg fra 30-40 m³/km tidligere til 75-95 m³/km grusveg nå. Dette innebærer at fylkesveger med grusdekke blir gruset ca. hvert 4. år, noe som er nødvendig både for å kunne gjennomføre vedlikehold og for å opprettholde bæreevnen. Det er også innarbeidet økt bredde på kantklipp fra 1m til 2 m, og det er tatt inn noe siktrydding i kontraktene. De nye kravene vil bli innarbeidet i funksjonkontraktene etter hvert som de fornyes, men det vil ta noe tid før hele fylkesvegnettet er omfattet av nye standardkrav på grunn av eksisterende kontrakter og innføringsperiode for de nye kontraktene. Reviderte kostnadsanslag bekrefter imidlertid at drift- og vedlikehold av en grusveg med ÅDT mindre enn 300 vil være noe mindre kostnadskrevende enn drift og vedlikehold av samme veg med fastdekke. Det er dermed ikke grunn til å anta at drifts- og vedlikeholds-kostnadene for fylkesvegene blir redusert med en "asfaltstrategi".

En vesentlig forutsetning for regneeksemplene er at veger som blir asfaltert er oppbygd slik at de tåler trafikkbelastningen. Den generelle situasjonen når det gjelder grusvegene er for svak overbygning i forhold til dagens trafikkbelastning, noe som fører til problemer spesielt i teleløsningsperioden. Svakheten i overbygningen skyldes ikke bare massenes kvalitet og oppbygging, men i stor grad manglende eller for dårlig vannavrenning.

I årsavtalen mellom Statens vegvesen Region Midt og Nord-Trøndelag fylkeskommune er det innarbeidet en utviklingsoppgave for grusveger. Arbeidet er ikke ferdigstilt men omfatter en ambisjon om ”målrettet og effektivt vedlikehold samtidig som det er en ambisjon å utvikle mer objektive kriterier som grunnlag for sammenligning og prioritering av tiltak på fylkesvegnettet.”

Veger bygges etter vegenormaler som definerer standardkrav for aktuell vegtype og trafikkomfang. I figur 1 nedenfor viser en skissemessig framstiling av tilstandsverdi for en veg over en tidsperiode:

Standard innenfor vinterdrifta

Da standarden for drift og vedlikehold, Håndbok 111 for Statens vegvesen ble revidert i 2003 ble standarden på stamveger økt noe samtidig som at standarden på det lavtrafikkerte vegnettet ble noe redusert. Dette gjelder innenfor kravet til friksjon. Statens vegvesen opplever at det er et stort sprik mellom det kontraktsfestete kravene til friksjon og trafikantenes forventninger. Storparten av fylkesvegene våre har en trafikk på under 500 i ÅDT som har lavest standard.

Standard innenfor sommerdrifta

Det er foretatt en betydelig oppgrusing av grusdekkene i fylket de senere årene og dette vil vedvare i inneværende planperioden, hvis bevilgningene er tistrekkelig. Dette medfører at grusvegene i fylket, stort sett, vil ha en akseptabel standard.

Deler av fylkesvegnettet gror delvis igjen, dette medfører at det framover må prioriteres både å erverve grunn og å foreta vegetasjonsrydding.

Forfallet på fylkesvegnettet

På dekkesida hadde vi et etterslep i 2007 på anslagsvis 70 – 150 mill kroner avhengig om en bare skal holde liv i dem eller gjøre varige tiltak. Dette øker fra år til år. Årsakene er flere; for lite penger til reASFaltering og for hurtig nedbryting på grunn av manglende bæreevne eller/og mangelfull drenering. Hos oss er det ikke stor trafikk som gjør at fylkesvegene må reASFalteres ofte, men for dårlig bæreevne spesielt i teleløsningsperioden. Vi har også fått teleløsning flere ganger i løpet av en vinter. For å få teleproblemer er det tre forhold som må være tilstede:

- frost
- telefarlige masser
- vanntilgang.

Samtidig må bevilgningene til reASFaltering økes for å holde tritt med forfallet. Asfaltprisene har økt vesentlig de siste årene på grunn av økning i oljeprisen, det gjelder både bitumen og transport av massene. Det er grunn til å anta at denne utviklingen vil fortsette. Satsingen på å få asfalt på fylkesvegene som har grusdekke vil også medføre et tilsvarende økt behov for økte vedlikeholdsbudsjetter.

Utbedring av rekksverk

Vi har 230 km med rekksverk langs fylkesvegene og mye av dette er skeiwt og for lavt etter standardkravene.

2 Prioriteringer

2.1 Status på vedtak i Fylkestinget pr. 31.12.2007

Strategi for fylkesvegplan 2006-2009 ble behandlet som sak 55/2004 i fylkestinget i Nord-Trøndelag. Følgende vedtak ble fattet:

"Fylkestinget legger særlig vekt på sikkerhet og fremkommelighet for næringslivets transporter i fylkesvegplanen for perioden 2006-2009. Fylkestinget vil at det videre arbeid med fylkesvegplanen for perioden 2006-2009 bygger på en strategi hvor mindre utbedringstiltak/forsterkinger kombineres med noe nyinvesteringer og en satsing på trafikksikkerhet inkl. gang- og sykkelveger, jfr "anbefalt strategi".

For bygging av gang/sykkelveger opprettholdes krav om kommunal egenandel. Egenandelen foreslås satt til 25 prosent.

Fylkestinget mener det er ei målsetting å opprettholde dagens nivå på drift og vedlikehold av fylkesvegene.

Hvis investeringsrammene økes i forhold til dagens nivå, bør økningen gå til nyinvesteringer / bruutbedringer og vegomlegginger."

Gjeldende fylkesplan for perioden 2006-2009 ble utarbeidet med grunnlag i dette vedtaket, og fylkestinget behandlet planen som sak 31/2005. På grunn av økte rammér til fylkesveginvesteringer er det sak 07/11 om "økning av investeringer i fylkesvegnettet i 2007" og sak 07/34 om "justering av fylkesvegplan 2006-2009- økning av fylkesveginvesteringer i 2008 og 2009" lagt fram for behandling i fylkestinget.

Ved behandlingen av sak 07/11 uttrykker pkt. 2 i vedtaket følgende:

"Det foretas en endring av strategivalget i gjeldende fylkesvegplan i tråd med vedtaket i fylkestinget som sier at mesteparten av investeringsveksten skal gå til asfaltering.

I tråd med denne endringen foretas en justering av fylkesvegplanen som legges fram for fylkestinget på samlingen i juni 2007 for å prioritere investeringsprosjekter i 2008 og 2009."

På samlingen 21.6.2007 ble dette vedtaket fulgt opp med prioriteringen av prosjekter (FT-sak nr. 07/34). I tillegg til omtalen av prosjekter uttrykte pkt. 1 og pkt 4 i vedtaket følgende:

"Fylkestinget støtter at anvendelse av tilleggsbevilgningen for investeringer i fylkesvegnettet i 2008 og 2009 fordeles med om lag $\frac{3}{4}$ på asfaltering og $\frac{1}{4}$ på trafikksikkerhetstiltak og reasfaltering. Hovedandelen av tilleggsbevilgningen til asfaltering skal anvendes på fylkesveger som etter tidligere strategi ble opprustet med grus som toppdekke." (pkt. 1)

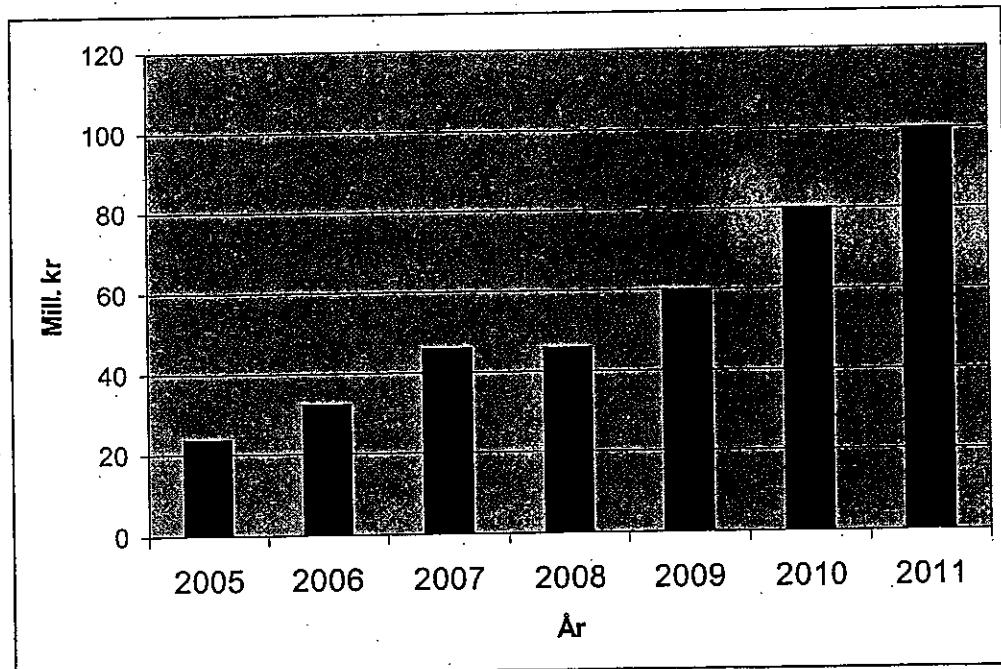
Det gis følgende innspill fra fylkestinget til den kommende revisjon av fylkesvegplanarbeidet:

- Veger av vesentlig betydning for fylkets reiselivs- og næringslivssatsing, prioriteres mht utbedring og fastdekke.*
- Registrert trafikkmengde (ÅDT) kvalitetssikres med nye tellinger samt at disse vurderes spesielt mht tungtrafikk og næringslivsbetydning. (pkt. 4)*

Etter en periode med hovedvekt på framkommelighet (punktvis forsterkning) viser vedtakene som er fattet den senere tid at det også legges stor vekt på å oppnå fast dekke på fylkesvegnettet.

2.2 Økonomi

Figur 3 nedfor viser utviklingen av investeringsmidler til fylkesvegene i Nord-Trøndelag i perioden 2005-2007, vedtatt budsjett for 2008 samt tall fra økonomiplan 2008-2011:



Figur 3: Beløp til investeringer i fylkesvegnettet i Nord-Trøndelag i perioden 2006- 2009.

Økonomiplanen for fylkeskommunen viser planlagt investeringsomfang i perioden 2009-2011. Det økte investeringsomfanget som ble innført sammenlignet med foregående planperiode i 2006 videreføres. Ifølge økonomiplanen vil investeringene være mer enn firedoblet sammenlignet med nivået i 2005.

2.3 Overordnede transportpolitiske mål

Det er naturlig å ta utgangspunkt i de transportpolitiske målene som er beskrevet i Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 og legge de til grunn for Fylkesvegplanen 2010 – 2013:

Overordnet mål:

Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling

Hovedmål:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret
- Bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- Bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- Transportsystemet skal være universelt utformet
-

2.4 Strategivalg

2.4.1 Investeringer

Investeringene i fylkesvegene de senere år er ikke gjennomført etter en enhetlig standard, men med stor grad av lokal tilpasning og individuelle valg i tilknytning til det enkelte prosjekt. En av årsakene til denne situasjonen er at kostnadene ved en tilpasning til vegnormalstandard er betydelig, både i form av anleggskostnader men også i form av nødvendig eiendomserverv. Hvilke standardkrav som velges vil derfor ha stor betydning for hvor stor andel av fylkesvegnettet som kan utbedres per år.

Vegnormalen skiller mellom vegnett med ÅDT over eller under 300 for ”samleveger i spredtbygde” strøk som er den mest aktuelle vektkategorien for fylkesvegnettet. For veger av denne typen med $\text{ÅDT} > 300$ beskriver vegnormalen tofeltsveg med bredde 6,5 m, og for $\text{ÅDT} < 300$ er det lagt til grunn enfelts veg med vegbredde 5 m og møteplasser. Innenfor Statens vegvesen Region midt er det varierende praksis med hvor stor del av vegbredden som asfaltes, med variasjon fra asfaltering av skulder og til 0,5 m skulder uten asfalt. Asfaltert bredde for en 6 m bred veg kan derfor variere fra 5 m til 6 m. Det er kravene i vegnormalen til minimum vegbredde samt vertikal og horisontal kurvatur som er av størst interesse i forbindelse med utbyggingen av fylkesvegene.

Dagens praksis ved utbyggingen av fylkesveger er at vegbredden varieres over strekninger slik at ”møteplassen” utgjør en del av vegen. På strekninger med liten sikt og i svinger er det derfor vanlig å øke bredden på vegen ut over vegbredden som anvendes på oversiktlige strekninger. Det er også aktuelt å betrakte vegkryss som møteplasser og derfor utvide vegbredden noe i tilknytning til disse. Kostnadene ved en generell breddeutvidelse er ofte betydelige både på grunn av terremessige inngrep samt at slike endringer ofte medfører behov for regulering etter Plan- og bygningsloven og påfølgende eiendomserverv. Hvilken

vegstandard som legges til grunn vil som nevnt ha stor betydning for hvor mange km fylkesveg som kan asfalteres innenfor en gitt budsjetttramme.

Trafikkmengde har blitt benyttet som kriterie for valg av vegstandard i inneværende planperiode, men det er også foretatt avvik basert på stor betydning for næringstransporter, lokalklimatiske forhold og lokalmiljø (støvproblemer). Hvis trafikkmengde (ÅDT) suppleres på denne måten er det betraktet som et hensiktsmessig verktøy og et utgangspunkt for å prioritere vedlikehold og investeringer. Det foreslås derfor en vegstandard som er basert på registrert trafikkmengde, og tabell 1 nedenfor viser forslag til en norm for standardkrav til fylkesvegnettet basert på ÅDT-registreringer:

Tabell 2-1: Forslag til norm for standardkrav basert på registrert trafikkmengde (ÅDT)

ÅDT	Vegbredde	Horisontalkurvatur	Vertikalkurvatur
> 300	Vegbredde 6 m inkludert 0,25 m vegskulder på begge sider. Asfaltert vegbredde 5,5 m.	Utbedres til tilnærmet vognormalstandard	Utbedres til tilnærmet vognormalstandard.
150-300	Vegbredde 5- 6 m med asfaltert vegbredde 4,5- 5,5 m avhengig av vegens utforming.	Beholder eksisterende horisontalkurvatur i all hovedsak	Beholder eksisterende vertikalkurvatur i all hovedsak
< 150	Enfelts veg med møteplasser. Fast dekke legges senere.	Eksisterende horisontalkurvatur	Eksisterende vertikalkurvatur

Dette innebærer at den firedele (453 km/23,4 %) av fylkesvegnettet med størst trafikk utbedres til vognormalstandard for veger med ÅDT>300, og at om lag 43 % (831 km) med ÅDT<150 bygges ut som enfelts veg med møteplasser og i all hovedsak med eksisterende horisontal- og vertikalkurvatur. For den lavtrafikkerte delen av fylkesvegnettet er enfelts veg med møteplasser i samsvar med gjeldende vognormal for "samleveger i spredbygde strøk". I tillegg innebærer forslaget i tabellen ovenfor at det opprettes en mellomkategori for om lag en tredel av fylkesveg-nettet (650 km/33,6 %) der utbedringen tar mer hensyn til dagens utforming av vegen. Vegstandarden i mellomgruppen vil være bedre enn kravene i gjeldende vognormal for denne typen veger. For veger med ÅDT<150 er det tatt sikte på minimum vegbredde lik 4,5 meter (2 personbiler kan møtes med redusert fart), eventuelt i kombinasjon med møteplasser med sikt mellom.

Det er foretatt en kvalitetssikring av registrerte ÅDT-tall med spesiell oppmerksomhet i grenseområdene for kategoriene i tabellen ovenfor, inkludert en vurdering av trafikkomfang på delparseller og variasjon langs fylkesvegen. Dette arbeidet vil bli videreført. Det er som nevnt også nødvendig å supplere trafikkmengde som kriterium for eksempel ved å inkludere andel tungtrafikk, næringslivets behov og eventuelle andre spesielle lokale forhold. Det kan argumenteres for at de vegene som har størst trafikkomfang bør asfalteres først, men med utgangspunkt i ambisjonen om at hele fylkesvegnettet skal asfalteres er det neppe rasjonelt å prioritere utelukkende etter ÅDT. Andre forhold som stor betydning for næringsliv eller

tungtrafikk behøver for eksempel ikke ha en samvariasjon med trafikkmengden. Fylkestinget har gitt som føring for arbeidet at veger som er viktige for næringslivet skal prioritertes. Det gjenstår om lag 86 km fylkesveger med grus som har ÅDT >300 i fylket, men av dette er om lag 13,5 km planlagt opprustet i inneværende fylkesvegplanperiode.

Forsterkning og utbedring av fylkesveger med ÅDT<300 er i all hovedsak avsluttet med grusdekke i inneværende og foregående fylkesvegplanperiode. Dette innebærer at det er et betydelig antall veger som er opprustet nå nylig, og som i henhold til vedtatt ambisjon skal asfaltes. Ved endring av strategien slik at fylkesveger med ÅDT under 300 skal asfaltes innebærer behov for å vurdere asfaltering av veger i denne kategorien som er opprustet de senere år, men som nå har grus som toppdekke. Det er foretatt en gjennomgang av aktuelle veger som er opprustet i forrige og inneværende planperiode for å vurdere aktuell strekninger som det er hensiktsmessig å asfaltere i 2008 eller 2009. Det kan være en rasjonell framgangsmåte å asfaltere noen av disse vegene, men det er usikkerhet knyttet til nødvendige kostnader for en slik strategi. Usikkerheten skyldes manglende oversikt over nødvendige forberedelser og forarbeid før det er hensiktsmessig å utføre asfaltering.

Innenfor rammen av en "asfaltstrategi" kan det også være aktuelt å vurdere reasfaltering av eksisterende veger. Denne vurderingen vil også ha betydning for rasjonell anleggsdrift samt kostnadene knyttet til asfalteringen. Det benyttes i dag i all hovedsak mobile asfaltverk som innebærer fallende enhetskostnader for asfalteringen innenfor influensområde til et oppsatt asfaltverk. Dette betyr at det er svært ugunstig å gjennomføre mange små og geografisk avgrensede asfalteringsprosjekter. Ideelt sett bør nyasfaltering av fylkesveger og reasfaltering sees i sammenheng med asfaltering av riksvegnettet. Prioritering av investeringer innenfor et geografisk område er også gunstig med hensyn til vedlikeholdet av fylkesvegene, fordi det er svært kostnadskrevende å ha isolerte grusveger som fører til store transportkostnader for nødvendig utstyr til vedlikeholdet. Selv om det ikke er mulig å optimalisere investeringene etter geografisk kriterier er det viktig at dette elementet inkluderes i en helhetlig vurdering når prosjektene skal prioritertes.

Intensjonen med å øke budsjetttrammene er å oppnå en større andel av fylkesvegnettet med fast dekke, men det er også prekt på trafikksikkerhetstiltak samt prosjekter i grenselandet mellom vedlikehold og investering i grunnlaget for endret strategi (FT-sak nr 06/74).

2.4.2 Drift/vedlikehold

Standard innenfor vinterdrifta

Det bør diskuteres om standarden for strøing bør økes noe for det lavtraffikkerte vegnettet. Dette kan gjøres på flere måter:

- alle fylkesvegene driftes etter krav til veger med ÅDT mellom 500 og 1500
- alle fylkesvegene med ÅDT > 150? driftes etter krav til veger med ÅDT mellom 500 og 1500
- enkelte veger med ÅDT < 500 driftes etter krav til veger med ÅDT mellom 500 og 1500 etter en konkret vurdering innenfor hver enkelt funksjonskontrakt.

Det er vanskelig å angi kostnaden for en slik standardheving. Uansett er det lite aktuelt å innføre dette i løpende kontrakter.

Standard innenfor sommerdrifta

Deler av fylkesvegnettet gror delvis igjen, dette medfører at det framover må prioriteres både å erverve grunn og å foreta vegetasjonsrydding.

Forfallet på fylkesvegnettet

For å stoppe forfallet sitter vi igjen med et forhold det er realistisk oppgave å løse:
Å redusere tilgangen på vann til vegkroppen. Vi foreslår derfor at det settes av minimum 5 mill kroner årlig til utbedring av drenering langs fylkesvegene.

Samtidig må bevilgningene til reASFaltering økes for å holde tritt med forfallet. Asfaltprisene har økt vesentlig de siste årene på grunn av økning i oljeprisen, det gjelder både bitumen og transport av massene. Det er grunn til å anta at denne utviklingen vil fortsette. Satsingen på å få asfalt på fylkesvegene som har grusdekke vil også medføre et tilsvarende økt behov for økte vedlikeholdsbudsjetter.

Utbedring av rekksverk

Vi har 230 km med rekksverk langs fylkesvegene og mye av dette er skeivt og for lavt etter standardkravene. I tillegg er kravene til nedføring av rekksverk skjerpet. Med dagens priser og ei antatt levetid på 30 år burde vi ha 3,5 mill pr år framover bare for å holde tritt med forfallet.

2.4.3 Strategivalg fordelt på poster

Valg av strategi baserer seg på en vurdering av dagens fylkesvegnett, samt en behovs- og standardvurdering som er gjort i kapittel 1. Tabellen nedenfor illustrerer %-vis fordeling av investeringene i inneværende periode:

Tabell 2-2: Prosentvis fordeling av fylkeskommunal ramme i fylkesvegplan for inneværende periode (2006-2009)

	Fylkeskommunal ramme 2006-2009
1 Strekningsvise investeringer	12
2 Mindre investeringstiltak (a + b + c + d)	81
<i>a. Mindre utbedringer (i + ii + iii + iv + v)</i>	<i>44</i>
i. Forsterkning 10 tonn asfalt	6
ii. Punktvist forsterkning	21
iii. Bruer	7
iv. Underganger/flaskehals	5
v. Andre tiltak	5
<i>b. Gang-/sykkelveger</i>	<i>19</i>
<i>c. Trafikksikkerhetstiltak (i + ii)</i>	<i>12</i>
i. Trafikksikkerhetstiltak fv	2
ii. Trafikksikkerhetstiltak kv	10
<i>d. Miljø- og servicetiltak (i + ii + iii)</i>	<i>6</i>
i. Asfaltering for å red. støvplage	
ii. Forskrift fourensningsloven	
iii. Tilskudd støyisolasjon	
3 Planlegging	7
Sum investeringer (1 + 2 + 3)	100

Mindre investeringstiltak omfatter:

- Mindre utbedringer. Herunder inngår "Andre tiltak", som er en samlepost for ulike typer tiltak som busslommer/leskur, tiltak ved gårdstun, breddeutvidelser, rassikring og oppsetting av rekktverk. Disse postene er samlet fordi de hver for seg vil være små, og det vil ofte være behov for midler til tiltak som ikke er forhåndsprioriterte.
- Trafikksikkerhetstiltak. Her inngår i hovedsak videreføring av "Aksjon skoleveg", strakstiltak, veglys og avkjørselssanering. For trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg forutsettes 50 % kommunal egenandel.
- Gang- og sykkelveger. Disse prosjektene er forutsatt samfinansiert med kommunene med en kommunal egenandel på 25%.
- Miljø- og servicetiltak. Dette innebefatter tiltak mot vegtrafikkstøy, forurensing fra biltrafikken og opprydding i problemsoner langs vegen, samt legging av fast dekke gjennom områder med randbebyggelse
- Planlegging. Midler til planlegging har tidligere blitt finansiert av drift- og vedlikeholdsmidler.

Under framkommelighet er fast dekke på hele fylkesvegnettet den største utfordringen, og hovedsatsingen rettes derfor mot punktvist forsterkning kombinert med god framkommelighet i teleløsningsperioden og oppskriving av tillatt aksellast til 10 tonn der det er hensiktsmessig.

Lave underganger som skaper store problemer for tungtrafikken, bør heves til minst 4,0 meter skiltet høyde. Vi foreslår å heve/fjerne den siste undergangen det er realistisk å utbedre

Noen gamle bruer er utslitte. De minste foreslår vi å skifte ut. Mælen, Byafossdammen og Skottleiken bruer er så kostbare å bygge om at det er valgt å stenge dem for tunge kjøretøy. De vil fremdeles ha så god styrke at de kan brukes av lette kjøretøy i flere år.

Det er relativt få trafikkulykker på fylkesvegene i forhold til riksvegene. Ulykkene er spredd over hele vegnettet. Det vil likevel nødvendig å holde fokus på høytrafikkerte fylkesveger, samt trafikksikkerhetssituasjonen på vegnettet som får fast dekke. Det gjør det vanskelig å forbedre trafikksikkerheten med fysiske tiltak. Aktuelle tiltak blir "Aksjon skoleveg", utbygging av veglys og avkjørselssanering.

De mest ulykkesbelastede (og trafikkerte) fylkesvegene vil bli vurdert gjennom trafikksikkerhetsrevisjoner og utforkjøringsrisikoanalyser med tanke på etterfølgende strakstiltak.

I tillegg satser vi betydelig på gang- og sykkelveger, og vi får et bedre tilbud for fotgjengere og syklister, spesielt på strekninger med skolebarn innenfor en radius av 2 km fra skolene. I sum regner vi med at trafikksikkerhetsinnsatsen vil gi maksimalt én trafikkulykke med personskade mindre pr. år.

Miljømidlene prioriteres nå i første omgang i hovedsak til å redusere støvplager og bedre nærmiljøet ved å legge fast dekke (miljøasfalt) på noen korte partier der vegen er boliggate.

Valg av strategi for utarbeidelse av fylkesvegplan for perioden 2010-2013 kan innebære endret fordeling på budsjettposter av fylkeskommunal ramme som er presentert i tabellen 2-2 ovenfor. Prioriteringen av aktuelle tiltak som er omtalt foran vil være avgjørende for fordelingen på investeringspostene.

NOTAT:

Tillegg til sak 0010/08 – Nasjonal transportplan 2010-2019

Saksbehandler: Pål S Gauteplass

Fylkesvegplan 2010-2013 – strategivalg.

Inderøy kommune er i tillegg til Nasjonal transportplan bedt om å uttale seg om mottatt strategidokument for Fylkessvegplan 2010 – 2013.

Hovedpunkt i fra dokumentet:

Investeringene til veg øker jevnt fra 43 mill i 2008 til 100 mill i 2011.

- 12 % til strekningsvise investeringer
- 44 % til asfaltering/forsterkning/bruver/underganger
- 19 % til bygging av gang- sykkelveger (25 % kommunal andel)
- 10 % til trafiksikkerhetstiltak på kommunalt vegnett (50 % kommunal andel)

Konsekvenser for Inderøy kommune:

Gang-/sykkelveger:

Av kommunens foreslalte prioriteringer av gang-/sykkelveger på fylkesvegnettet (ved Lyngstad Skole og Stornes) vil den kommunale andelen til disse bli ca 3,5 million. I tillegg må kommunen ta på seg drift og vedlikehold av eventuelle veglysanlegg.

Opprusting av fylkesvegnettet:

(Veger som er etter forslaget vil få fast dekke er uthetvet)

Veger over 300 ÅDT:

Standard: Asfalteres i 5,5 m bredde, utbedring av kurvatur

- Flagvegen – ÅDT = 430
- Hamnavegen (Sundneshavn) – ÅDT = 540
- Vågavegen ÅDT = 500
- Nessetvegen ÅDT = 380 (Småland – Gangstad ÅDT = 1100)
- **Vudduvegen (Li – Flatås) ÅDT = 320**

Mellan 150 og 300 ÅDT:

Standard: Asfalteres i 4,5 – 5,5 m bredde, beholde eksisterende kurvatur.

- Stokkanvegen/Letnesvegen – ÅDT = 200
- Vuuduvegen (Flatås – Vist) – ÅDT = 200
- Korsavegen (Korsen – Krogs) – ÅDT = 150

Under 150 ÅDT:

Standard: Enfeltsveg med møteplasser – asfalteres senere.

- Grandmarka ÅDT = 90
- Norumvegen ÅDT = 30
- Loavegen ÅDT = 40
- Korsavegen (Sandvollan sk. – Korsen) ÅDT = 100
- Hustadlandet ÅDT = 100
- Bartnesvegen ÅDT = 70
- Kløvstadvegen ÅDT = 30

Konklusjon:

Rådmannen mener gang-/sykkelveger innenfor 2 km fra skolene bør prioriteres før fast dekke på fylkesvegene. Vi forutsetter at 20 % andel av midlene vil dekke opp de strekningene som er prioritert i rådmannens forslag til vedtak til Nasjonal transportplan. Det skulle således ikke være noe å innvende på hovedstrategien.

Et spørsmål som det kan være aktuelt å ha innvendinger mot er om kommunene fortsatt skal pålegges 25 % av kostnadene ved bygging av gang-/sykkelveger og drift/vedlikehold av veglysanlegg. Dette blir betydelige summer ved større anlegg og det bør vurderes om fylket bør ta hele kostnaden når vegbudsjettet nå økes betydelig.

Rådmannen vurdere å fremme tillegg til innstilling i komitemøtet.

Jon Arve Hollekim
Rådmann

MINIBREV

Komité natur

Dato: 07.02.2008 Ref.:

Saksbehandler: Pål S Gautepl ss

telefon: 74124296, fax: 74 12 42 89

e-post: pal.s.gautepl ss@inderoy.kommune.no

Etter avtale
 HASTER

Til orientering
 Til kommentar

Til behandling
 Til underskrift/god kj.

Til utlån
 Retur av dokument

SAK 0010/08 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Utøy grendelag har bedt om at vedlagt brev distribueres i forbindelse med saken.

Det gjøres oppmerksom på at innspillet er et eget initiativ fra Utøy grendelag. Det har ikke vært noen form for høring på saken. De fleste andre grendelag/velforeninger har ikke vært oppmerksom på at saken er oppe til behandling og har derfor ikke hatt mulighet til   komme med tilsvarende innspill.

Mvh

Pål S Gautepl ss
Arealplanlegger

Vedlegg i alt: 1

Politikerne i Inderøy kommune

FAU Utøy skole

Rektor ved Utøy skole, Bjørg H. Olsrud

Utøy Grendelag

Trafikksikkerhetsutvalget ved Utøy skole

Utøy, 6. februar 2008

TRAFIKKSIKKERHET FOR MJUKE TRAFIKANTER PÅ UTØYA

I det arbeidet med Inderøy kommunens bidrag til Nasjonal Transportplan 2009-2019 er i sluttfasen og skal behandles i Komité Natur mandag 11. februar, ønsker vi å komme med noen innspill sett fra Utøyas perspektiv. Vi konstaterer at arbeidsgruppen som har arbeidet med saken har rangert skoleveien fra Næssplassen til Utøy skole og fra Tømte til Coop Marked Utøy på hhv. 5. og 8. plass. Dette er en rangering vi er lite fornøyd med, og det av flere årsaker:

- Skarnsundbrua ble gratis å passere i mai 2007. Trafikken har økt betraktelig etter det, og det er spesielt tungtrafikken som øker. Dette er den trafikken som gjør det mest ubehagelig å ferdes langs veien som mjuk trafikant, da dragsuget fra disse store kjøretøyene gir ungene en følelse av å bli sugd med.
- Det er delvis 80 km fartssone langs Riksveg 755.
- Strekket fra Kvamsskogen til Coop Marked Utøy stod på kommunens prioriterte lister for utbygging allerede på planen for 1980-1989. Dette stod gjentatt i "Handlingsplan for gjennomføring av "Aksjon skoleveg"-tiltak 1993-1999. I "Handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeid 2002-2006" er imidlertid Utøya helt tatt ut av planene for kommunen. Denne vinglingen synes lite forståelig.
- Det bør være en viss rettferdig deling av godene mellom glandene i kommunen. Siden gang- og sykkelveien fra Coop Marked Utøy til Utøy skole ble bygd på begynnelsen av 1990-tallet har det ikke skjedd noe i forhold til gang- og sykkelvei her på Utøya. På Sakshaug ble det i fjor ferdigstilt en gang- og sykkelvei fra Kvistadbakkan til sentrum selv om det der er fullt mulig å ta veien over forbi Sakshaug gamle kirke, for på den måten helt unngå å komme inn på riksveg 755.

Disse punktene tatt i betraktning ønsker vi nå at kommunen viser vilje til å satse på Utøya, og at det i tillegg satses helhetlig, slik at hele strekket fra Skarnsundbrua helt fram til Kvistadbakkan prioriteres sammenhengende. En hel trase fra Skarnsundbrua til Straumen vil i tillegg til trygg skolevei gi en hel del positive ringvirkninger:

- Mer fysisk aktivitet til bygdens befolkning ved at det blir et reelt alternativ å bruke sykkelen både for store og små
- Muliggjør miljøvennlige valg
- Økte muligheter for sykkelturisme i kommunen
- Bedre tilrettelagt for spredt boligbygging på Utøya, bl.a. hos Geir Jørstad, Leif Hjulstad og ved Næssplassen, noe som vil gi økte innbyggertall og dermed sikring av butikk, skole og barnehage.

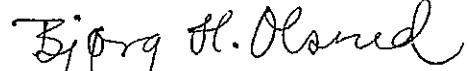
Vi vet at Inderøy kommune konkurrerer med de andre kommunene i Nord-Trøndelag fylke om midlene til denne satsningen, og at Nord-Trøndelag fylke igjen konkurrerer med de andre fylkene i landet om midlene som skal fordeles. Vi ønsker derfor gjerne å være med og bidra til at kommunen vår skal få mest mulig gjennomslag for sine planer på kortest mulig tid. Gjennom kreativt samarbeid kan vi nå lenger raskere!

Med mål om at det raskest mulig skal bli trygt å ferdes som mjuk trafikant på Utøya:

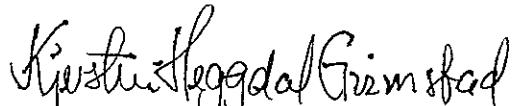
FAU Utøy skole


Therese Anzjøn Slapgaard

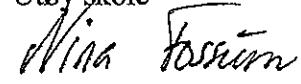
Rektor Utøy skole


Bjørg H. Olsrud

Utøy Grendelag


Kjerstin Heggdal Grimstad

Trafikksikkerhetsutvalget ved
Utøy skole


Nina Fossum

FOREBYGGENDE UNGDOMSARBEID - OPPRETTELSE AV POLITIRÅD

Saksbehandler: Marit Myrhaug
Arkivsaksnr.: 04/00037-016

Arkiv: 104.8

Saksnr.:	Behandlingsorgan	Type avgjørelse	Møtedato
0010/08	Hovedutvalg Folk	Innstilling	12.02.2008
0007/08	Kommunestyre	Vedtak	03.03.2008

HOVEDUTVALG FOLK DEN 12.02.2008 SAK 0010/08:

Innstilling:

1. *Det opprettes lokalt politiråd med 1 politisk representant, 2 fra rådmannsnivået og lensmann.*
2. *Politisk representant i politiråd/styringsgruppen for SLT: Ordfører*
3. *SLT modellen videreføres, som en fast modell, for det rus og kriminalitetsforebyggende arbeid i kommunen.*

Avstemning:

Rådmannens forslag, med Per Ørjan Hansen sitt forslag, enstemmig.

Behandling i møtet:

Per Ørjan Hansen foreslo:

Pkt. 1: Ordnet *administrasjonen* byttes ut med *rådmannsnivå*.

Pkt. 2: Ordføreren velges som politisk representant i politiråd/styringsgruppen for SLT.

RÅDMANNENS FORSLAG:

1. *Det opprettes lokalt politiråd med 1 politisk representant, 2 fra administrasjonen og lensmann.*
2. *Politisk representant i politiråd/styringsgruppen for SLT:*
3. *SLT modellen videreføres, som en fast modell, for det rus og kriminalitetsforebyggende arbeid i kommunen.*

RÅDMANNENS SAKSUTREDNING:

VEDLEGG:

Organisasjonskart for SLT.

HENVISNING:

Rundskriv 2007/005 fra politidirektoratet.

Rapport fra Ungdomsprosjektet

BAKGRUNN:

Forebyggende arbeid mot rus/Ungdomsprosjektet/SLT kommune.

I 2003 søkte kommunen Nord-Trøndelag fylkeskommune om støtte til rusforebyggende tiltak og ble innvilget kr. 150 000,-. Forutsetningene var at beløpet ble benyttet til direkte tiltak mot rus. Kommunen bevilget kr. 25 000,- til tiltaket.

Ungdomskolen registrerte noe tidligere elever med uønsket adferd og mye fravær.

Bekymringsmeldinger samt innvilget beløp fra fylkeskommunen førte til at rektor ved ungdomskolen sökte samarbeid med andre aktuelle fagområder i kommunen og PP tjenesten. De fikk mandat til å gjennomføre prosjektet "ungdommer med uønsket adferd". Siden ble prosjektet omdøpt til Ungdomsprosjektet.

Prosjektgruppen besto av rektor, PPT, barnevern, helsesøster, psykisk helse og lensmann.

Prosjektgruppen ba om en ressurs til prosjektledelse som startet opp i 20 % stilling fra 08.2003. I tillegg ble oppnevnt styringsgruppe.

I 2004 sökte kommunen om å få status som SLT kommune.(Samordning av Lokale kriminalitetsforebyggende Tiltak). Søknaden ble innvilget med et tilskudd på kr. 75000,- og med en forpliktelse til å prøve ut modellen over en 3 års periode. Utprøving av modellen ble innlemmet som en del av Ungdomsprosjektet med samme tverrfaglige deltagelse.

Fra 01.01.2004 ble stillingen som prosjektleder utvidet til 40 % stilling. Det har vært flere personer som har innehatt prosjektlederstillingen. Fra 01.11.2005 ble Hildegun Nordli tilsatt i stillingen. Ettersom hun allerede hadde ansvaret for ungdomsarbeidet ved e@, ble oppnevnt som kommunens barne- og ungdomsrepresentant og er sekretær for ungdomsrådet fikk vi en betydelige bedre samordning av tiltakene.

Ungdomsprosjektet ble avsluttet, som forutsatt, ved utgangen av 2006.

Ungdomsprosjektet førte til en betydelige bedre faglig samordning av det forebyggende ungdomsarbeid, det ble igangsatt flere gruppeltakt rettet mot ungdom med spesielle behov og prosjektgruppens fagpersonell hadde ukentlig oppmøte på ungdomskolen for å ivareta behov fra elever og lærere. Det vises til rapport fra Ungdomsprosjektet.

Kommunen fikk tilbakemelding fra KRÅD om at Ungdomsprosjektets organisering ikke var godt nok basert på utprøving av modellen for samordning av kriminalforebyggende tiltak. SLT modellen.

Fra 2007 fikk derfor prosjektet noe endret mandat i tråd med retningslinjene.

Mandatet betinger en tverrfaglig samhandling om forebyggende rus- og kriminalitetsforebyggende tiltak for ungdom. Dette både på system og utøvende nivå.

I styringsgruppen er oppnevnt lensmann, kommunalsjef for helse og kommunalsjef for utdanning.

I tverrfaglig forum deltar 1 representant fra barnevern, psykisk helse, helsesøstertjenesten, 2 representanter fra ungdomskolen, 1 representant fra barneskole, Inderøy videregående skole, politi og PPT.

Det vises til organisering av tiltaket.

Prosjektleder/SLT koordinator er sekretær for styringsgruppen og koordinerer arbeidet i tverrfaglig forum.

Etter søknad til KRÅD fikk kommunen innvilget kr. 40 000 i 2007 for stimuleringsmidler til å videreføre SLT arbeidet.

I brev av 14.01.2008 fra KRÅD inviteres kommunene til å søke om stimuleringsmidler til start eller videreføring av SLT som tverrfaglig samarbeidsmodell. Søknadsfristen er 14.03.2008.

For øvrig gjenstår fortsatt ca. kr. 80 000,- av tilskuddet fra Nord-Trøndelag fylkeskommune ved utgangen av 2007. Dette betyr at kommunen inne gitte rammer har tatt de fleste kostnader ved tiltakene i Ungdomsprosjektet. Beløpet er avsatt på bundet fond.

E@ - internettkafeen.

E@ ble opprettet i juni 1997 og ble organisert, som en stiftelse, med innmelding i Brønnøysund registeret. Stiftelsen har et eget styre og har gjennom flere år forvaltet den totale drift av e@ inkludert arbeidsgiveransvaret for 0,5 stilling. Kommunen har siden opprettelsen gitt et årlig økonomisk tilskudd til e@, de siste årene kr. 150 000,- pr. år. Styret ved e@ har også søkt og fått økonomisk støtte fra organisasjoner til drift av kafeen.

Samarbeid Flyndra as – kommunen - e@.

Fra 2005 inngikk kommunen en samarbeidsavtale med Flyndra as om driftsansvaret for Arbeidssentralen, aktivitet/arbeid for utviklingshemmede, inkludert Marens bakeri som er lokalisert ved e@ i Hastaadgården. Flyndra as overtok da arbeidsgiveransvaret for ca. 3 kommunale årsverk ved Arbeidssentralen.

Som følge av denne omorganiseringen inngikk stiftelsen e@ avtale med Flyndra om drift av kafeen.

I avtalen stadfestes at Flyndra as er arbeidsgiver for ansatt ved e@, 0,5 stilling, og alle driftskostnader ved kafeen. For dette overføres kommunens årlige driftstilskudd kr. 150 000,- fra e@ til Flyndra as.

I avtalen stadfestes for øvrig at Flyndra driver kafeen på dag, mens e@ har ansvaret for drift av kafeen på kveld og utvikling av ungdomsarbeidet.

I 2006 fikk stiftelsen e@ økonomiske problemer. Dette førte til at Flyndra as ivaretok kreditorene og stiftelsens verdier i boet ble overført til Flyndra.

Status tiltak.

Samordning av tiltakene har ført til en vinn, vinn situasjon for alle parter, en kvalitetsheving av tilbudet ved e@ og en styrking av kommunens forebyggende ungdomsarbeid.

I samordningen er tilrettelagt for gjennomgående representasjon ved at prosjektleder for SLT også er sekretær for ungdomsrådet, er kommunens barne- og ungdomsrepresentant i h.h.t plan og bygningsloven, samtidig som medarbeideren har ansvaret for ungdomsarbeidet ved e@.

Personen har i dag en 0,4 stilling i kommunen i h.h.t nevnte og 0,5 stilling i Flyndra as hvorav 0,2 stilling nå benyttes til ungdomstiltaket ved e@.

E@ er i dag et treffsted med godt besøk både på dag og kveld.

Deler av kommunens tilskudd til fattigdomsmidler, kr. 60 000,- i 2007 er overført til e@ for å opprette voksenkontakt på kveldstid. Beløpet er videreført til Flyndra som har ivaretatt arbeidsgiveransvaret for ca. 20 % stilling.

Status økonomi.

Med et tilskudd på kr. 150 000, som årlig formidles fra kommunen via stiftelsen e@ til Flyndra, viser Flyndra til at kostnadene bedriften har ved e@ subsidierer kommunens tiltak til det forebyggende ungdomsarbeidet med ca kr. 109 000,- pr. år.

Oversikt fra Flyndra as viser følgende:

Ungdomsarbeid fra 50 til 20 % stilling:	kr. 85 000,-
Lønn verter/ungdommer 15 % stilling:	kr. 35 000,-
Andel driftskostnader ved bygget 35 %:	kr.139 000,-
Totalt	kr. 259 000,-

Angående stillingsressursen til ungdomsarbeidet ved e@ har Flyndra valgt å benytte denne til eget behov i bedriften i 0,3 stilling.

I konseptet er det et formål å ansvarliggjøre ungdommer for å ivareta tiltak ved kafeen. Dette har påført Flyndra nevnte årlig kostnad.

I andre driftskostnader viser Flyndra til en årlig total kostnad på kr. 397 000,- for drift av lokalene ved e@ inkludert Marens bakeri. Flyndra har beregnet en driftskostnad for

ungdomstilbudet ved e@ til 35 % av kostnadene for husleie, strøm, renovasjon, renhold og andre kostnader ved lokalene.

Det er stiftelsen e@ sitt ansvar og reforhandle en økonomisk avtale med Flyndra.

VURDERING:

I psykiatriplan er vedtatt å videreføre det forebyggende ungdomsarbeid med e@ som plattform for tiltakene.

Av øremerkede psykiatrimidler er avsatt ressurser til å videreføre SLT koordinator i fast 0,4 stilling og fast stilling for voksenkontakt ved e@ i 0,3 stilling. Begge stillingene er nå bestatt.

Samordning av det forebyggende ungdomsarbeidet ved e@, gjennom samarbeidsavtalen med Flyndra as, stiftelsen e@ og kommunen har hatt en positiv utvikling og ført til en kvalitetsheving av tiltaket. Det er viktig at dette positive grunnlaget videreføres.

Ut fra Flyndras kostnadsoversikt må kommunen, i samarbeid med stiftelsen e@, ta stilling til de økonomiske rammevilkårene for tiltakene.

Ettersom tiltakene er samordnet mellom flere aktører med bla at SLT koordinator har en 0,4 stilling i kommunen, og en 0,5 stilling i Flyndra as, samt at kommunen gir stiftelsen e@ et årlig tilskudd bør det vurderes om dette er en framtidsrettet organisering av det forebyggende ungdomsarbeid. Angående voksenkontakt på e@ er dette fra 2008 en fast kommunal stilling.

Opprettelse av politiråd.

Sentrale myndigheter anbefaler at det bør opprettes lokalt politiråd som samler politi og lokale myndigheter til systematisk samarbeid og felles idedugnader. Politirådet skal være en arena for å omsette kunnskap om lokale problemer til en samordnet innsats. Politirådet blir definert som et samarbeidsforum på strategisk nivå i politiet og i kommunen og som har ansvar i forhold til ”trygghet og trivsel” i kommunen.

Politiråd utarbeider en strategisk plan med mål og tiltak samordnet med det kommunale SLT arbeidet.

SLT og politiråd – hånd i hånd

SLT modellen betinger et betydelig samarbeid mellom politi og kommune. Det anbefales derfor at organiseringen videreføres med en fast styringsgruppe, inkludert ansvar som politiråd, med 1 politisk representant, lensmann og 2 fra administrasjonen. SLT koordinator er sekretær for politirådet.

KONKLUSJON:

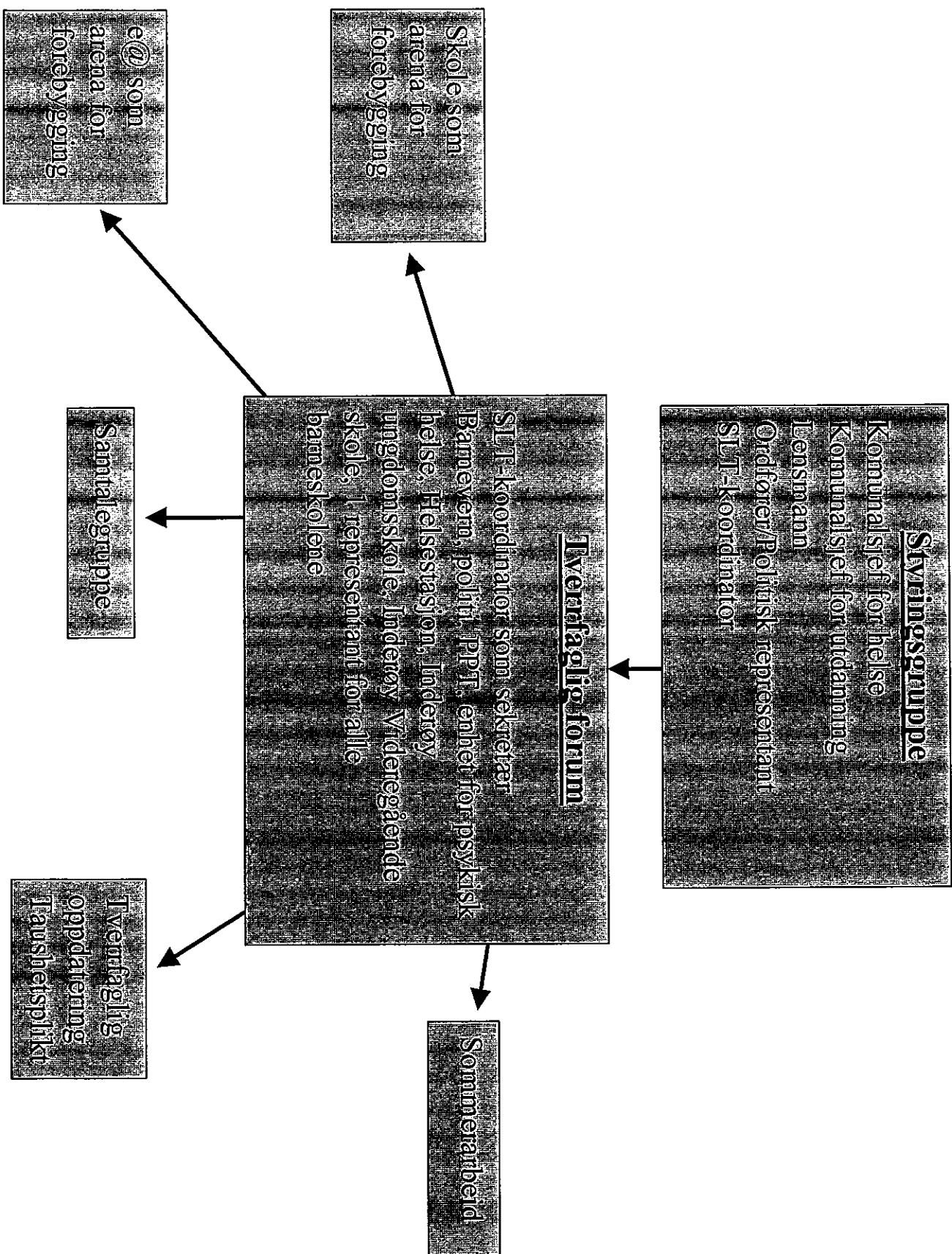
Det opprettes politiråd etter foreslårte modell.

SLT modellen videreføres, som en fast modell, for det kriminalitetsforebyggende arbeid i kommunen med 0,4 stilling. Stillingen innehar også ansvaret for ungdomsarbeidet ihht plan og bygningsloven og er sekretær for ungdomsrådet.

Stiftelsen e@ har fortsatt ansvar for utvikling av ungdomsarbeidet ved e@ og tilføres et tilskudd tilsvarende deres avtale med Flyndra as. Det er stiftelsen e@ sitt ansvar å inngå avtale med Flyndra as.

Inderøy, den 31.01.2008

Jon Arve Hollekim/s
rådmann



HOVEDPLAN VANN 2007- 2017

Saksbehandler: Magne Farstad
 Arkivsaksnr.: 07/00029-004

Arkiv: 541

Saksnr.:	Behandlingsorgan	Type avgjørelse	Møtedato
0001/08	Hovedutvalg Natur	Innstilling	21.01.2008
0008/08	Kommunestyre	Vedtak	03.03.2008

HOVEDUTVALG NATUR DEN 21.01.2008 SAK 0001/08:**Innstilling:**

I medhold av Plan og bygningslovens, § 20-1, vedtar Kommunestyret hovedplan vann 2007-2017.

Avstemning:

Rådmannens forslag enstemmig.

Behandling i møtet:**RÅDMANNENS FORSLAG:**

1. *I medhold av Plan og bygningslovens §20-1 ledd vedtar hovedtutvalg natur å fremme forslag til hovedplan vann 2007-2017 i samsvar med vedlagte forslag*
2. *Planen legges ut til offentlig ettersyn iht plan og bygningslovens § 20-5*

RÅDMANNENS SAKSUTREDNING:**VEDLEGG:**

Forslag til hovedplan vann 2007-2017

HENVISNING:

SAK 01/07 FOR KOMITE NATUR

BAKGRUNN:

Er miljøvurdering relevant? Kryss av:	Ja x	Nei
Dersom 'ja' fyll inn liste (lagret på felles O:\skjema\milj.doc). Dersom 'nei' er liste ikke vedlagt.		

Gjeldende hovedplan for vannforsyning i Inderøy kommune ble vedtatt i kommunestyret 25.11.92 under sak 101/92. Planen ble vedtatt i medhold av plan og bygningsloven, og har status som del av kommuneplanen. Planen viser sammenhengen mellom mål og tiltak for vannforsyningen og er ment å være et politisk styringsverktøy og retningsgivende for kommunens arbeide med vannforsyning

Under sak 01 /07 for komite natur ble det gjort slikt vedtak:

Inderøy kommune starter arbeide med å revidere hovedplan for vann. Planen skal ha status som kommunedelplan og skal være ferdig i løpet av 2007. Kostnader ved utarbeidelse av planen dekkes over driftsbudsjetten for vann.

I forbindelse med utarbeidelse av planen har representanter for det kommunale vannverket og brannvesenet samt kommunelege og beredskapsrådet vært involvert i prosessen.
Konsulentfirmaet Rambøll har vært engasjert som rådgiver i prosessen .

Av viktige tiltak planen foreslår kan nevnes:

Utskifting av deler av hovedledning mellom Røra og Straumen i 2009

Bygging av nytt høydebasseng for Røra i 2010

Bygging av nødstrømsaggregat i vannrenseanlegget og viktige pumpestasjoner i 2010

Utskifting / rehabilitering av totalt ca 1700 m hovedvannledning av dårlig standard -i perioden 2009-2017- med en kostnad på til sammen ca 21 mill.

Det vises til planforslaget for beskrivelse av mål, problemstillinger og tiltak.

VURDERING:

Det foreslås investeringer for til sammen ca 28,4 mill kr i planperioden. Med de forutsetninger man i dag kjenner, kan investeringene gjennomføres med følgende økning i årsgebyr i perioden:

Årstall	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Økning i årsgebyr	9%	6%	4%	4%	3%	3%	2%	3%	3%
Investering (i 1000 kr)	1800	7400	-	3500	3800	4300	2900	3200	1500

Det må imidlertid tas forbehold om renteutvikling. De enkelte anlegg er ikke detaljprosjektert så det må også tas forbehold om dette og kostnadsutvikling for øvrig.

Etter rådmannens vurdering er tiltakene som er foreslått nødvendige for å kunne tilby kommunens innbyggere og næringsliv godt vann med tilstrekkelig forsyningssikkerhet .

KONKLUSJON:

Rådmannen tilrår at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn

Inderøy, den 20.12.2007

Jon Arve Hollekim/s
rådmann

Hovedplan vann

Inderøy kommune
Inderøy kommunale vassverk

(Rev. 2)

2008-01-02

Hovedplan vann Inderøy kommunale vassverk

Hovedplan vann

Oppdragsnr.: 6070067A

Oppdragsgiver: Inderøy kommune
Oppdragsgivers repr.: Magne Farstad

Oppdragsleder Rambøll: Jostein Andersen
Medarbeidere: Turid P Ødegaard, Svein G. Skogen

Rev. 0 1 2

Dato 2007-10-28 2007-12-05 2008-01-02

Utarb. JOA/TPO

Kontroll JOA JOA JOA

Godkjent JOA JOA JOA

Antall sider:

Rapport 20 19 20

Vedlegg

Rambøll Norge AS
Mellomila 79

N-7493 TRONDHEIM
www.ramboll.no



Forord

Forrige "Hovedplan for vannforsyning Inderøy" ble utarbeidet i 1992 og gjaldt perioden 1992 – 1996. Foreliggende plan gjelder planperioden 2008 – 2017.

Innhold

1.	Rammebetingelser	5
1.1	Planforutsetninger	5
1.2	Forvaltning av sentrale lover og rammevilkår	5
1.3	Mål for Inderøy kommunale vannforsyning	6
1.4	Planperiode	8
1.5	Arbeidsgruppe	8
2.	Status for vannforsyningen i Inderøy kommune	9
2.1	Kommunale og private anlegg	9
2.2	Inderøy kommunale vannverk	9
2.2.1.	<i>Kilder</i>	9
2.2.2.	<i>Vannbehandling og Vannkvalitet</i>	10
2.2.3.	<i>Forsyningsnettet</i>	10
2.2.4.	<i>Høydebasseng</i>	11
2.2.5.	<i>Pumpestasjoner</i>	11
2.2.6.	<i>Næringsmiddelindustri og sårbare abonnenter</i>	12
2.2.7.	<i>Driftsovervåkning</i>	12
2.2.8.	<i>Reservedeler og lagerhold</i>	13
2.2.9.	<i>Krisevannforsyning</i>	13
2.2.10.	<i>Administrasjon og Driftsorganisasjon</i>	13
3.	Oppsummering – behov for tiltak i planperioden	14
3.1	Tiltak for å øke forsyningssikkerheten	14
3.1.1.	<i>Forsyningssikkerhet mellom Røflo og Røra</i>	14
3.1.2.	<i>Reservevannforsyning</i>	15
3.1.3.	<i>Brannvannsforsyning</i>	16
3.1.4.	<i>Andre tiltak for å øke forsyningssikkerheten</i>	16
3.2	Fornying av ledningsanlegg	16
3.3	Drift og vedlikeholdstiltak – prioriterte tiltak	17
4.	Handlingsplan	18
5.	Referanser	20

Vedlegg

1. Klausuleringsbestemmelser for Røflovatnet
2. Klausuleringsbestemmelser for Vådalsvatnet
3. Temakart 1: Forsyningssområde med sentrale vannverkselementer
4. Temakart 2: Forsyningssområde med viktige abonnenter

1. Rammebetingelser

1.1 Planforutsetninger

Kommuneplanen med tilhørende økonomiplan er det øverste dokumentet i det kommunale plansystemet og rulleres hvert 4. år. Hovedplan for vann må forholde seg til de rammer og forutsetninger som legges i kommuneplan og økonomiplan og vil samtidig gi innspill ved rulling av planene. Hovedplan for vann ble sist revidert i 1992 og foreslalte tiltak er stort sett gjennomført.

Hovedplan for vann også kalt kommunedelplan, er utarbeidet på grunnlag av fire delaktiviteter:

1. Registrering av status for alle sider av kommunal vannforsyning. Dette omfatter alle systemelementer fra kilde via fordelingsnett og fram til forbruker samt forvaltning og drift av anleggene.
2. Registrering av avvik målt mot pålagte og selvpålagte krav og mål.
3. Utarbeide handlingsplan for å redusere eller eliminere avvikene.
4. Synliggjøre konsekvenser av tiltakene i form av investeringsbudsjett og utvikling i gebrysatsene. I dette inngår også behov for ressurser til intern organisasjon for drift og forvaltning av anleggene.

1.2 Forvaltning av sentrale lover og rammevilkår

Vannverkseier, Inderøy kommune, må forhold seg til en rekke lover og forskrifter ved utbygging, forvaltning og drift av sine anlegg. Drikkevannsforskriften legger føringer for oppbygging og drift av vannforsyningasanlegg. Forskriften forvaltes av Mattilsynet. Den stiller krav om:

1. Vannverkseier må levere hygienisk sikkert og bruksmessig godt vann fram til forbruker.
2. Vannforsyningen skal sikre tilstrekkelig vann i normale situasjoner.
3. Det stilles krav til beredskap som sikrer reservevannforsyning under kriser og katastrofer i fredstid og ved krig.
4. Vannverkseier skal ha et internkontrollsysten for å oppfylle næringsmiddelloven.

Alle vannverk som forsyner mer enn 20 husstander inkludert hytter eller mer enn 50 personer skal godkjennes. Det samme gjelder for vannverk som forsyner næringsvirksomhet, helseinstitusjoner eller skole/barnehage. Mattilsynet er godkjenningsmyndighet. Det føres regelmessig tilsyn og revisjon med vannverkene etter matloven.

Forurensningsforskriftens del 4 A, kapittel 16, fastsetter regler for beregning av vann- og avløpsgebyrer. Bare kostnader som direkte eller indirekte har normal sammenheng med en forsvarlig forretningmessig drift av vann- og avløpssektoren, kan legges inn i gebyrgrunnlaget (selvkostprinsippet). Den plikter kommunale vannverkseiere å ha oversikt over kostnader til investering og drift av vannforsyningssystemet og utarbeide budsjetter for utviklingen. Det er ikke lovpålagt at kommunen skal ha full inndeckning av sine utgifter, men intensjonen er at årskostnader knyttet til sektoren skal dekkes inn gjennom avgifter. Det kan tas et engangsgebyr – tilknytningsavgift – for tilkopling til kommunal vannforsyning. Årsgebyret skal enten beregnes på grunnlag av vannforbruk, eller en todelt gebyrordning med en fast og en variabel del. Vannforbruket baseres på målt eller stipulert anslag. For eiendommer hvor vannmåler ikke er installert, skal

vannforbruket stipuleres på grunnlag av bebyggelsens størrelse. Både kommunen og den enkelte gebyrpliktige kan kreve at årsforbruket skal fastsettes ut fra målt forbruk. Den enkelte gebyrpliktige må selv bekoste slik måling, og målingen må utføres med vannmåler etter kommunens anvisning.

1.3 Mål for Inderøy kommunale vannforsyning

Målsetting for vannverket er nedfelt i hovedplan fra 1992. Disse målsetninger videreføres uten vesentlige endringer. Hovedmål, delmål og arbeidsmål er oppsummert i det etterfølgende

Hovedmål

Gjennom forvaltning, utbygging og driftstiltak skal kommunen sørge for tilstrekkelig vann av tilfredsstillende kvalitet og mengde til innbyggere og næringsliv.

Drikkevannsforskriften definerer over 50 parametre som skal tilfredsstilles for vannkvaliteten. Også krav til betryggende mengde og sikkerhet er definert.

Kommunen har utarbeidet internkontrollsysten (IK-mat) og beredskapsplan som sikrer at gjeldende lover og forskrifter for drift av virksomhet ivaretas under normale driftsforhold og under uventede/kritiske hendelser.

Delmål 1

Ledningsnettet skal dimensjoneres og vedlikeholdes slik at alle abonnenter har tilgang på nok vann.

1. Alle med communal vannforsyning skal normalt ha vantrykk med minimum 2,0 bar og maksimum 8,0 bar.
2. Uttak til jordbruksvann tillates vanligvis ikke.
3. Kommunen skal sørge for tilstrekkelig vann til brannslokking:
 - Spredt boligbygging der det ikke er fare for spredning skal kommunen ha passende tankbil for brannslukking.
 - Ved rehabilitering av eksisterende nett skal det tilstrebes å etablere tilfredsstillende brannforsyning.
 - For ny bebyggelse, næringsvirksomhet, helseinstitusjoner og lignende hvor brann kan medføre tap av mange liv skal kapasiteten for brannslokking være 50 l/s. Dette dekker normalt krav til sprinkleranlegg.
 - Brannslukking skal kunne skje uten at det oppstår undertrykk i noen del av ledningsnettet

Delmål 2

Vannverket skal levere vann av hygienisk betryggende kvalitet.

1. Vann som leveres fra det kommunale nett skal til enhver tid tilfredsstille krav i drikkevannsforskriften.
2. Ledningsnettet skal rengjøres periodevis i nødvendig utstrekning. Nødvendig omfang og dokumentasjon nedfelles i kommunens internkontrollsysten.
3. Vannkvalitet skal overvåkes i hht krav nedfelt i Drikkevannsforskriften og eventuelle pålegg fra lokalt Mattilsyn. Risikobasert prøvetaking – hyppigere prøvetaking – iverksettes ved spesielle hendelser som ekstremvær, ved reparasjoner eller lekkasjer på forsyningsnettet, ved registrert avvik i rentvannskvaliteten eller lignende.

Delmål 3

Vannverket skal ha høy sikkerhet i forsyningen.

Leveringssikkerheten ved ulike driftsforhold er definert som følger:

Leveringssikkerhet ved normale driftsforhold:

1. Under normale forhold har vannverket som målsetting å kunne levere godkjent drikkevann til alle abonnenter til enhver tid.
2. Ved ledningsbrudd eller annen stans i forsyningelinjen skal utbedringsarbeidene startes så snart feilen er lokalisert.

Leveringssikkerhet ved unormale forhold og kriser:

1. Under unormale forhold, slik som f.eks. forurensning av hovedkilde, brudd i hovedtilførsel og lignende, hvor det er sannsynlig at leveringssvikten vil være lengre enn 24 timer, skal krisevannsprosedyrer settes i gang.
2. Kommunen vil arbeide for at abonnentene har kontinuerlig vannforsyning. Stans i vannforsyningen pga. ledningsbrudd skal ikke overstige 12 timer. Totalt antall avbrudd i vannforsyningen skal ikke overstige 10 pr. år.
3. Stans i vannforsyningen som følge av drift, vedlikehold og eller utbedringer skal ikke overstige 6 timer. Tiltak som krever stans i vannforsyningen skal varsles på forhånd.
4. Vannverket skal ha bassengkapasitet for minimum 1 døgns normalforbruk.
5. Tettbygde strøk og viktige institusjoner/bedrifter bør ha mulighet for tosidig vannforsyning.
6. Kommunen vil gjennom klargjøring av reservekilder og gjennom spesielle driftsinstruksjoner og kontrollrutiner sørge for hygienisk tilfredsstillende vann ved uønskede hendelser som akutt forurensning av råvannskilde eller forurensning av infrastruktur.

Delmål 4

Vannverket skal bygges, drives og vedlikeholdes slik at det oppnås god ressursutnyttelse og opprettholdelse av investert kapital. Vannverket skal være selvfinansierende.

1. Det skal føres driftsregnskap som gir nødvendig økonomisk oversikt. Nøkkeltall ihht til KOSTRA (kommune- stat-rapportering) skal framgå.
2. For å unngå at behandlings- og transportsystem forfaller, skal det planlegges og gjennomføres fornyelsestiltak.
3. Vannverket skal eie maskiner og utstyr i den grad dette totalt sett er billigst, eller at det er påkrevd ut fra sikkerhetshensyn.
4. Det skal være lager for forbruksmateriell og for komponenter som vil være kritiske for forsyningssituasjon ved svikt i funksjonsevne.
5. Det skal utarbeides driftsinstruks for alle anleggsdeler
6. Beredskapsplan vannforsyning skal revideres hvert fjerde år. Beredskapsøvelser skal gjennomføres jevnlig, minimum hvert 4. år.
7. Håndbok for internkontroll skal revideres/oppdateres årlig.

Delmål 5

Tilfredsstillende vannkvalitet til de som i dag ikke er tilknyttet kommunalt nett.

1. Kommunen skal være en aktiv pådriver for at flest mulig av kommunens innbyggere får tilgang på tilfredsstillende vannforsyning innenfor akseptable rammer.

1.4 Planperiode

Denne hovedplan gjelder for planperioden 2008 – 2017

1.5 Arbeidsgruppe

Hovedplan er utført med følgende arbeidsgruppe fra Inderøy kommune:

Magne Farstad	Driftsleder
Svein Rørvik	Formann
Håkon Grove	Driftsoperatør
Kristian Holden	Driftsoperatør
Elisabeth Hustad	Kommunlege 1
Einar Sandlund	Beredskapsansvarlig

Hovedplanen er utført av Rambøll Norge AS, med Jostein Andersen som sekretær Stud. Christian Sveen har gjennomført modellering og analyser av vannforsyningsnettet i sin hovedoppgave på Høyskolen i Sør-Trøndelag våren 2007. Relevante resultater i trukket inn som dokumentasjon i hovedplanen.

2. Status for vannforsyningen i Inderøy kommune

2.1 Kommunale og private anlegg

Omlag 96 % av kommunens innbyggere forsynes med vann fra det kommunale vannverket – Inderøy kommunale vannverk. Vannverket er godkjent av Mattilsynet ihht drikkevannsforskriften.

Det er et privat vannverk i kommunen – Sundnes vannverk. Råvannskilden til vannverket er Granavatnet og uttaket ligger i snitt på 10 l/s. Vannverket forsyner kun Hoff Norske Potetindustrier Sundnes Brenneri.

I tillegg finnes det noen mindre vannverk med enkelt brønner som forsyner ett til flere husstander.

2.2 Inderøy kommunale vannverk

Vedlagt følger kort oppsummering av vannverket med kilde, infrastruktur og systemelementer på nettet. Organisering av forvaltning og drift av anleggene er beskrevet. I kap. 4 er forhold som ikke er tilfredsstillende - avviker fra kommunens mål og gjeldende lover og regelverk - oppsummert.

2.2.1. Kilder

Røflovatnet er hovedkilde for kommunen og kan reguleres mellom kt +186,44 (HRV) og +184,94 (LRV), $\Delta H=1,5$ m. For å unngå sterkt nedtapping av Røflovatnet, kan det pumpes vann fra Vådalsvatnet i perioder med lite tilsig. Vådalsvatnet er suppleringskilde og kan reguleres mellom kt +157,77 (HRV) og +154,77 (LRV), $\Delta H=3,0$ m. Samlet kapasitet er 54 l/s. I tillegg kommer 15 l/s som ihht avtale skal gå til Sagdalsbekken. Vannet er delvis inngjerdet mot beitende husdyr.

Nedslagsfeltet for hovedkildene er 1,9 km² for Røflovatnet og 4,0 km² for Vådalsvatnet. To gårdsbruk grenser til Røflovatnet og begge har husdyrhold. Innenfor nedslagsfeltet er det ca 20 hytter. Det er ikke kloakkanlegg som har utsliipp til kildene. Begge nedslagsfeltene er tilfredsstillende klausulert, se vedlegg 1 og 2.

Inntak med sil er plassert er på 11 m dyp i Røflovatnet. Den teoretiske kapasiteten på inntaksledningen er noe lav. Dette gjør at reguleringen i kilden ikke kan utnyttes fullt ut.

Det er registrert groing i Røflovatnet. Det er igangsatt et prøveprogram våren 2007 for dokumentering av tilstanden. Resultater så langt viser at hygienisk kvalitet mht bakterier og virus er god og indikerer at tilrenning av kloakk eller gjødsel fra husdyrhold er begrenset/fraværende. Næringshalter; fosfor og nitrogen, synes også å ligge innenfor akseptable verdier. Organiske stoffer, målt som fargetall og KOF_{Mn} (Kaliumpermanganat) er mindre god.

Generelt sett vil et vann/tjern som Røflovatnet stå i fare for gjengroing, selv uten forurensset tilrenning. Klimatiske endringer/variasjoner har i de seinere år gitt lengre perioder med åpent vann. Før temperaturen stiger i vannet og plankton kommer i vannmassen, vil man ha godt lys gjennom vannmassen, hvilket igjen gir gode vekst-forhold for vannplanter som bidrar til gjengroing. Dersom man har lav vannstand i Røflovatnet, spesielt på våren, vil det være gunstig å pumpe vann fra Vådalsvannet. Dette for å heve vannstanden og dermed redusere lystilgangen og vekstvilkårene i Røflovatnet.

2.2.2. Vannbehandling og Vannkvalitet

Råvannet har ikke tilfredsstillende kvalitet og må behandles. Innhold av organisk stoff, humus, målt som fargetall, ligger mellom 30-40 mg Pt/l. Drikkevannsforskriften stiller krav om at fargetallet skal være <20 mgPt/l. Vannet er korrosivt – som i tillegg til tæring og utfelling på forsyningsnettet og i husinstallasjoner, kan gi endring i vannkvaliteten fra behandlingsanlegg og fram til forbruker.

Vannbehandlingsanlegget beliggende ved Røflovatnet ble ferdigstilt i 1995. Behandlingen omfatter siling, direktefiltrering i 3 stk parallelle tomedia sandfilter og tilsetting av "Vannglass" eller natriumsilikat som korrosjonsinhibitor. Nytt UV anlegg ble installert i 2007. Anlegg for dosering av klor, natriumhypoklorit, står i reserve. Anlegget har en maksimal produksjonskapasitet på 70 l/s. I 2006 var gjennomsnittlig vannproduksjon 30 l/s.

Renset vann føres til et rentvannsbasseng på 270 m³. Det er montert rørbruddsventil på rentvannsledningen fra behandlingsanlegget.

Det er installert nødstrømsaggregat ved behandlingsanlegget. UV-filtrering og normal drift ved anlegget fortsetter upåvirket av strømbrudd. Nødstrømsaggregatet leverer ikke nok strøm til filterspyling. Etter 5 timers strømbrudd vil renseeffekten gradvis avta inntil filtrene automatisk blir stengt ut etter ca 10 timer. Da leveres vann som er silt gjennom plansil samt klorert på nettet.

Krav om to hygieniske barrierer tilfredsstilles ved direktefiltrering og med UV filtrering. I tillegg står kloranlegg i reserve hvis en av de nevnte barrierene har redusert effekt eller er ute av drift.

2.2.3. Forsyningssnettet

Hovedledningsnettet har en total lengde på ca 270 km og består av støpejernsledninger (duktilt og grå), PVC, PE og eternitt (asbestementledninger), dimensjoner fra DN50 til DN300. Støpejernsrør har vært utsatt for korrosjon fra grunnen. Dette gjelder spesielt i området Salbergmyra og ved Røra etter kryssing av E6. Eternittrør er lagt på ulike delstrekker i kommunen og utskifting har høy prioritett.

Lekkasjeandelen er redusert betydelig. Vannforbruket ble i perioden 1990 til 2006 redusert fra 1,6 mill m³ til 1,0 mill m³/år – tilsvarende 38 %. Lekkasjeandelen for eksisterende nett er på grunnlag av undersøkelser/måling av vannforbruk estimert til 30%.

Om lag 600 m fra behandlingsanlegget er det lagt to separate overføringsledninger til Røra. Hovedledningsnettet er lagt som ringsystem Straumen – Utøy – Kjerknesvågen – Sandvollan – Straumen som kan gi tosiktig forsyning dersom situasjonen skulle kreve det.

De viktigste trykkreduksjonene er på Sund, Grønnesby og Manem. Sikkerhetsventiler er installert på Røra, Straumen, Sandvollan og ved Bartnes.

2.2.4. Høydebasseng

Samtlige høydebasseng er overbygd og total bassengkapasitet på nettet er 3.835 m³. Dette dekker ca 1,5 døgns midlere forbruk. Alle høydebasseng er tilknyttet sentral driftsovervåkning. Ved lavt nivå gis alarm til vakthavende. Magasinvolymene fordeler seg på følgende høydebasseng:

Basseng	Dekningsområde	Volum	Kote fullt basseng	Forbruk i middeldøgn i området	Reserve i middeldøgn
Røflo vann-behandlingsanlegg	Røra	270 m ³	+183	36 m ³ /h	7 t
Saksmoen HB	Straumen	1.700 m ³	+100	24 m ³ /h	70 t
Skjennhaugen HB	Straumen – Sandvollan og Gran	400 m ³	+175	8 m ³ /h	50 t
Manem HB	Sandvollan og Hustad	600 m ³	+125	16 m ³ /h	37 t
Vistven HB	Kjerknesvågen	185 m ³	+80	9 m ³ /h	29 t
Oksål HB	Kjerknesvågen	80 m ³	+130		
Kjelåsen HB	Utøy	600 m ³	+145	22 m ³ /h	27 t
Sum magasinvolym i kommunen		3.835 m³		115 m³/h	33 t

Tabell 1: Oversikt over vannbasseng

Røflo, Saksmoen og Skjennhaugen har to kammer, mens øvrige basseng har ett kamer. Røflo og Saksmoen er gjennomstrømningsbasseng og har rørbruddsventil på utløp. Resterende basseng er sidebasseng uten rørbruddsventil.

2.2.5. Pumpestasjoner

De viktigste pumpestasjonene er:

Pumpestasjon	Forsyningsområde	Ant. pumper
Vådalsvatnet PS	Forsyner Rølovatnet med tilleggvann i tørrværsperioder	2
Saksmoen PS	Forsyner Skjennhaugen høydebasseng og pumper alt vann som skal videre opp til Gran og ut til Sandvollan, Gangstad og Hustadlandet	3
Hjulstad PS	Forsyner Kjelåsen høydebasseng og pumper alt vann som skal videre til Utøy	2 + 1 reserve
Gran PS	Øker trykket videre fra Saksmoen PS opp til Gran/Vuddu	2 + 1 brannpumpe
Klepp PS	Stokkan/Letnes	2
Leiren PS	Trykkforsterkning til høyreliggende sone	2
Manem HB	Trykkforsterkning til høyreliggende sone	2
Oksål HB	Trykkforsterkning til høyreliggende sone	1
Jætåsen PS	Trykkforsterkning til høyreliggende sone	2

Tabell 2: Oversikt over pumpestasjoner

Ut over dette er det en del mindre trykkøkningstasjoner ute på nettet. Det er kun stasjonen på Gran som har nødstrømsagggregat.

2.2.6. Næringsmiddelindustri og sårbare abonnenter

Sårbare abonnenter i forhold til sikker vannforsyning – mengde og kvalitet – er i første rekke virksomheter knyttet til næringsmiddelproduksjon og helseinstitusjoner. Gjennom Ik-mat og beredskapsplan har vannverket høy beredskap i forhold til planlagte og uforutsette hendelser som vil påvirke forsyningssituasjonen. Følgende virksomheter er vurdert og differensiert i gruppe 1 (G1) og gruppe 2 (G2), med toleransgrense for travær i vannforsyningen på henholdsvis 2 t og 6 t. Det er videre angitt hvorvidt objektene har ensidig eller tosidig vannforsyning (1 / 2).

Abonnenter	G1	G2
Lynghaug hønseri, eggproduksjon	X - 2	
Jarle Vist, eggproduksjon	X - 2	
Oddvar Halsset, eggproduksjon	X - 1	
Kjetil Sakshaug, kyllingproduksjon	X - 2	
Inderøy hønseri, kyllingproduksjon	X - 2	
Rune Vang, Oksål, kyllingproduksjon	X - 1	
John Hynne, kalkunproduksjon	X - 1	
Gangstad gårdssteri		X - 2
Gjørv Gård		X - 2
Røra Fabrikker AS, Røra	X - 1	
Hoff Norske Potetindustrier, Sundnes		X - 2
Inderøy slakteri AS, Straumen		X - 2
Jægtvolden fjordhotell, Jægtvolden		X - 1
Sund folkehøyskole, Straumen		X - 2
Inderøy alders- og sjukeheim, Straumen	X - 2	
Kastvollen rehabiliteringssenter, Kastvollen	X - 2	

Tabell 3: Oversikt over sårbare abonnenter

2.2.7. Driftsovervåkning

Kommunen har driftsovervåking av typen Paul Jørgensen. Enheter som er tilknyttet anlegget er:

- Røflo vannbehandlingsanlegg
- Vistven høydebasseng
- Manem høydebasseng
- Oksål høydebasseng
- Kjelås Høydebasseng
- Skjennhaugen høydebasseng
- Pumpestasjonene Saksmoen, Gran og Hjulstad.
- 5 hovedvannmålere plassert ved vannbehandlingsanlegget på Røra, ved Sundsøya ventilkum, i Saksmoen HB, i Hjulstad PS og i Manem HB. Målerne brukes til lekkasjekontroll på ledningsnettet.
- Pumpestasjon og vannmåler ved suppleringskilde ved Vårdal.

Alle data overføres til driftsavdelingen i Nessberget og teknisk kontor. Alarmer overføres til vakthavende.

2.2.8. Reservedeler og lagerhold

Kommunen vil basere seg på eget lager av kritiske komponenter. Samtidig vil man holde kontakt med lokale rørgrosister og nabokommuner med tanke på en gjensidig supplementering i kritiske situasjoner.

2.2.9. Krisevannforsyning

Utover pumping fra Vådalsvatnet til Røflovatnet har kommunen i dag kun Granavatnet som operativ krisevannskilde. Andre aktuelle krisevannskilder er Leklemsvatnet og Skjemstadvatnet. Framtidig kan det være aktuelt med en tilkobling til Steinkjer kommunes ledningsnett ved Vist eller til Verdal kommunes ledningsnett.

Tidligere utredninger har vurdert krisevannskilder i kommunen som følger:

Leklemsvatnet kt +206,20 (HRV) og +199,00 (LRV), $\Delta H=7,2$ m. Forsynte tidligere Verdal kommune. Ved installering av en råvannspumpestasjon kan eksisterende pumpeledning mellom Vådalsvatnet og Leklemsvatnet brukes for forsyning tilbake fra Leklemsvatnet og til Røflovatnet. Lignende råvannskvalitet som i Røflovatnet. Beregnet kapasitet med full nedtapping er 40 l/s.

Granavatnet +141. Vatnet har høyt farge- og bakterietall. Hoff Norske Potetindustrier, Sundnes, henter sitt råvann herfra, og tappeledningen er tilknyttet det kommunale nettet ved skolen på Straumen. Dette muliggjør en enkel innkobling i en krisesituasjon. 1-2 m regulering gir en kapasitet på 11-23 l/s.

Skjemstadvatnet +49. Forsynte tidligere Kjerknesvågen og Sandvollan. Vatnet har høyt fargetall, noe høy turbiditet og høye bakterietall. 1-2 m regulering gir en kapasitet på 15-31 l/s. Skjemstadvatnet er kvalitetsmessig av en slik tilstand at det ikke vil være aktuelt å oppgradere tekniske installasjoner i beredskapassammenheng. I en krisesituasjon kan sivilforsvarets materiell benyttes for å forsyne fra Skjemstadvatnet.

2.2.10. Administrasjon og Driftsorganisasjon

Forvaltning og drift av anleggene er organisert med en driftsleder VAR, avd. enhet teknisk drift, som har det overordnede ansvar for enheten.

Det er 1 ingeniørstilling knyttet til saksbehandling og prosjektledelse av nyanlegg. Støttefunksjoner omfatter sekretær, regnskap, økonomikonsulent og bedriftshelsestjeneste.

Daglig drift og vedlikehold ivaretas av formann og 3 driftsoperatører. Det meste av nyanlegg utføres av private entreprenører. Personalressurser og kompetanse ansees som tilfredsstillende.

3. Oppsummering – behov for tiltak i planperioden

Gjennomgang av anlegget viser at situasjonen stort sett er tilfredsstillende. For neste planperiode vil tiltak som øker forsyningssikkerheten prioriteres. Vedlikehold og oppgradering av eksisterende anlegg vil kreve store ressurser både administrativt og investeringsmessig. Kommunen har utarbeidet plan for utskifting av ledningsnett som videreføres i neste planperiode.

3.1 Tiltak for å øke forsyningssikkerheten

Gjennom arbeidet med beredskapsplan, nettanalyse og innhenting av driftsdata og driftserfaringer er det avdekket forhold som må utbedres for å tilfredsstille de krav som kommunen har satt til sikker vannforsyning. To hovedutfordringer – bassengkapasitet for området mellom Røflo og Røra og framtidig valg av reservevannforsyning – vil kreve betydelige ressurser. I tillegg er det en rekke mindre tiltak som er viktig.

3.1.1. Forsyningssikkerhet mellom Røflo og Røra

Lokalisering av høydebasseng på Flaget vil gi sikkerhet ved brudd på hovedledning mellom Røflo og Røra. Bassenget vil også forsterke forsyningssikkerheten mot Straumen og Saksmoen høydebasseng. Bassenget bygges som et gjennomstrømningsbasseng. Trykkforhold mellom Røflovatnet og Flaget tilsier at bassenget vil være fylt til enhver tid. Ved bortfall av vannkilden vil bassenget forsyne Røra med selvfall.

Et nytt basseng bør ha kapasitet til å dekke brannvann, døgnutjevning og reservevann ved evt. stopp i tilførselen.

Brannvannsvolumet må vurderes ut fra hvilken type bebyggelse og brannobjekter som befinner seg i forsyningsområdet. For dette forsyningsområdet med variert bebyggelse (blant annet Røra fabrikker) vil vi anbefale at brannvannsreserven settes til 400 m^3 som kan dekke et uttak på 50 l/sek i over 2 timer.

Hvor stor sikkerhet som bør bygges inn i et bassengvolum er avhengig av forsyningssikkerheten og hvor lang tid det vil ta å utbedre evt. rørbrudd. Sikkerhetsvolumet skal dekke vannbehovet ved stans i tilførselen fra kilden. Dette volumet varierer vanligvis mellom 0,5 og 2 døgns middelforbruk avhengig av sikkerheten i overføringssystemet og hvilke krav den enkelte kommunen setter til servicegrad ovenfor sine abonnenter. Dagens totale døgnforbruk er angitt til $1000\text{ m}^3/\text{døgn}$ for Røra. Beredskapsplanen angir som langsigttig mål at *"Vannverket skal ha bassengkapasitet for minimum 1 døgns normalforbruk"*.

Volumet for døgnutjevning vil vanligvis utgjøre 20-35% av maks døgnforbruk, hvor vannverk med relativt lite døgnforbruk har størst behov for utjevningsvolum forutsatt jevn vanntilførsel. Her velges derfor utjevningsvolum til 25% av maks døgnforbruk som i dag utgjør 300 m^3 .

Nytt høydebasseng får volum 1 700 m^3 og er kostnadsestimert til 7,0 mill.

3.1.2. Reservevannforsyning

Det ble i 2003/04 gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for vannforsyningen. Nettsimulering ble gjennomført for å vurdere ulike løsninger for kriso- og reservevannforsyning. Aktuelle kilder og vurdering av disse er oppsummert i tabellen under. Det gjøres oppmerksom på at kostnadene er gitt for 2004-nivå. Basert på vurderinger i 2004 ble Granavatnet valgt som reservevannkilde. Granavatnet som reservekilde kan innkobles med beskjedne investeringer. Råvannskvaliteten er imidlertid dårlig og vil ikke være tilfredsstillende uten omfattende rensing. Så langt er det kun tilgjengelig mobilt kloreringsanlegg for å sikre hygienisk betryggende vann.

Det er på sikt aktuelt å supplere valgt reservevannkilde med tilkopling mot Steinkjer eller Verdal kommunale vannforsyning. En slik løsning vil gi tilgang på vann med tilfredsstillende vannkvalitet. Forsyningen vil være tosidig og vil gi stor fleksibilitet med hensyn til utnyttelse av investeringer og drift av anleggene. Vannforsyningen kan permanent eller i perioder dekke vannforsyningen i deler eller i hele kommunen. I en krisesituasjon vil tilførsel fra en forsyningskilde som driftes og vedlikeholdes kontinuerlig være betydelig sikrere enn bruk av nødvannskilde som kun sporadisk er i drift. Igangsetting av tiltak vil kunne tre i kraft umiddelbart ved behov.

Krisevannkilde	Forsynings-situasjon	Kapasitet	Anleggstiltak	Vannkvalitet
Leklemsvatnet	Lik normalsituasjon	40 l/s. Kilde er reservevannkilde for Verdal kom. Inderøy kom. har avtale om å kunne benytte kilden.	1 stk pumpest. med inntak, Kr 700.000,- Ledning gjennom Røflovatnet: Kr 1.200.000,-	God. Uendret råvannskvalitet. Mulighet for fullrensning.
Skjemstad-vatnet	Bassengreserve økes fra 33 timer til 3 døgn. Høyt trykk Kjerknesvågen. Ingen bassengreserve på Røra.	17 l/s begrenset av Ø150 mm eternittledning på Utøy.	Kun aktuell i beredskap. Vil benytte sivilforsvarets utstyr	Dårlig. Høyt fargetall, noe høy turbiditet og for høye bakterietall.
Granavatnet	Bassengreserve økes fra 33 timer til 6 døgn. Krever pumpestasjon for overføring til Røra	23 l/s som deles med Hoff Norske Potetindustrier, Sundnes	Mobil klorering. Høydebasseng på Flaget vil gi reservevann for Røra i 1–1,5 døgn. Pumpestasjon ved Sund for ytterlig overføring: Kr 300.000,-	Dårlig. Høye farge- og bakterietall.
Ledningsnett, Steinkjer kommune	Bassengreserve økes fra 33 timer til litt over 2 døgn. Sekvensiell pumping mot Saksmoen. Ingen bassengreserve på Røra.	13 l/s begrenset av Ø150 mm eternittledning.	2,5 km ledning, 2 stk pumpest., maulle ventilmanøvrering. Kr 4.700.000,-	God. Fullrenset vann.
Ledningsnett, Verdal kommune	Lik normalsituasjon. Ingen bassengreserve på Røra.	32 l/s Kapasitet usikker.	4,5 km kombinert sjø- og landledning med pumpestasjon. Kr 3.800.000,-	God. Fullrenset vann.

Tabell 4: Alternative tiltak for reservevannforsyning

Det anbefales at kommunen innleder samtaler med aktuelle kommuner for å vurdere samarbeid om reservevannforsyning.

3.1.3. Brannvannsforsyning

Forskrift om brannforebyggende tiltak og tilsyn fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap setter krav til brannvannsforsyning. Kommunen må vurdere nødvendig kapasitet i hht til brannslokkingstiltak som benyttes.

3.1.4. Andre tiltak for å øke forsyningssikkerheten

Under er mindre tiltak som vil bidra til økt forsyningssituasjon listet opp. For enkelte av disse tiltakene har vi ikke sett det som nødvendig med omfattende vurdering eller begrunnelse. Tiltakene i taler for seg.

- Øke kapasiteten på reservekraftforsyning på Røflo vannbehandlingsanlegg for å opprettholde full drift av renseprosesser ved lengre tids strømstans.
Etablering av reservekraftanlegg på kritiske trykkøkningsstasjoner: Saksmoen og Hjulstad
- Lavt trykk registrert ved Ystad. Forsyning gjelder til en abonnent/gårdsbruk. Det vurderes etablert hydroforanlegg/trykkøkningstasjon.
- Det er singel ledning fra vannbehandlingsanlegget til Røra. Dubbling av ledning for å øke sikkerhet bør vurderes. Dette tiltaket vurderes mot bygging av nytt høydebasseng på Flaget.

3.2 Fornying av ledningsanlegg

Eksisterende ledningsanlegg består av både støpjern, plast og eternitt. Det er et mål å skifte ut eternitt ledninger. I tillegg opplevde man i 2007 flere eksempler på SBR-korrosjon (Sulfid Reduserende Bakterier) på støpjernsrør. Utskifting av støpjernsrør i utsatte områder vil også være en prioritert aktivitet.

Støpjernsledninger skiftes mens eternittledninger renoveres fortrinnsvis uten oppgraving; eksisterende ledninger sprenges ut og ny PE-ledning trekkes inn. Prioriterte ledningsstrekker med budsjetterte kostnader basert på nevnte metoder er vist i etterfølgende tabell. Kostnadsestimatene inkluderer utskifting av kummer. Estimatene er grove og vil kunne variere, avhengig av stedlige forhold.

Alle kostnader er angitt i 1000,-.

Tiltaksår	Ledningsanlegg	Ledningsmateriell	Lengde	Kostnad
2009	Røflo - Røra, delstrek	Støpjern, DN300	900	1 800
2012	Bartnes - Heggstad	Eternitt DN150	2185	2 200
2012	Lomyra - Gausamyra	Eternitt DN150	1085	1 100
2013	Røra Stasjon- Austadlia	Støpjern, DN150	2095	2 100
2013	Bye - Lyngstad Skole	Eternitt DN100	1030	1 000
2013	Trøakorsen - Kj.vågen kai	Støpjern, DN100	515	500
2014	Kvamsmyra - Hogstad	Eternitt DN150	615	600
2014	Hogstad - Vollan	Eternitt DN200	915	900
2014	Klepp - Vollan	Eternitt DN200	790	800
2014	Breivikås - Skjelvågen	Eternitt DN200	730	1 500
2015	Ålberg- Breivikås	Eternitt DN200	1745	1 700
2015	Venåsmyra - Ålberg	Eternitt DN200	665	700
2016	Skogheim - Ulvinkorsen	Eternitt DN150	1260	1 300
2016	Ulvinkorsen - Jystadmyra	Eternitt DN200	645	600
2016	Ulvinkorsen - Kjelås bass.	Eternitt DN250	250	400
2016	Ulvinkorsen - Leira p.st.	Eternitt DN150	865	900
2017	Leira p.st. - Stavrum	Eternitt DN150	585	600
2017	Stavrum - Næsskorsen	Eternitt DN150	380	400

Tabell 5: Tiltak på ledningsanlegg

3.3

Drift og vedlikeholdstiltak – prioriterte tiltak

Tiltak som prioriteres gjennomført gjennom ordinært driftsbudsjett er oppsummert under. Dette gjelder tiltak som kreves ekstraordinære ressurser i en periode eller som vil gi økte driftskostnader over tid.

- Dokumentasjon av vannverket må oppdateres. Dette i forhold til gjennomføring av planarbeider for vannverket, for å kunne planlegge og effektivisere drift og vedlikehold av anleggene samt få på plass gode løsninger for sanering og rehabilitering. Det pågår arbeid med å oppdatert oversiktsskart over vannverket. Alle vannverkselementer skal også registreres i Gemini VA.
- Det utarbeides spyleplan for forsyningsnettet.
- Det innledes samtalér med Verdal og Steinkjer med sikte på å utrede felles reservevannforsyning fra respektive vannverk.
- Vistven høydebasseng, bygd 1965, følges opp mhp. renovering av vegger og tak.

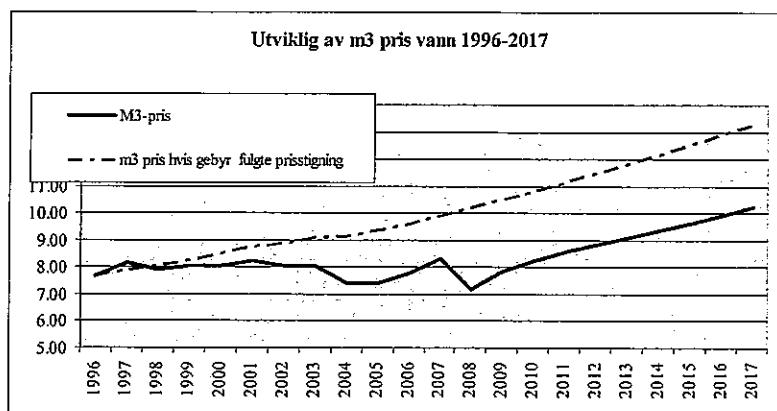
4. Handlingsplan

Handlingsplan med investeringsbudsjett er satt opp i tabellen under. Kostnader er oppgitt i 1000 kr. Det er forutsatt at administrative tiltak finansieres over driftsbudsjettet, mens tiltak (nyetablering og rehabilitering av anleggene) finansieres gjennom låneopptak.

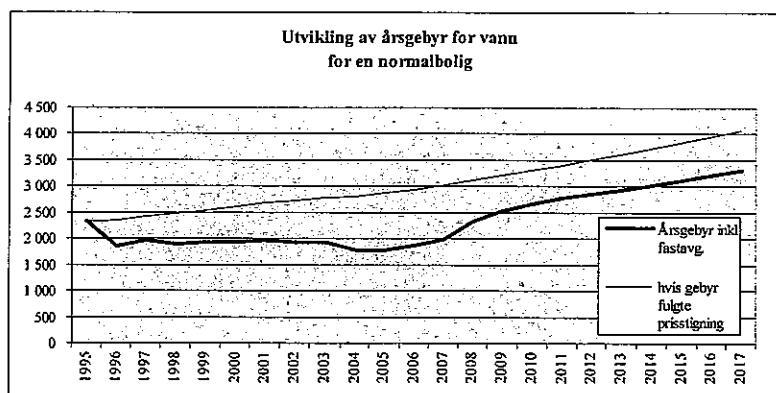
Ledningsanlegg	kostnad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rølo - Røra, delstrekks	1 800 000	1 800 000								
Bartnes - Hegstad	2 300 000				2 200 000					
Tromsø - Gausa myra	1 100 000				1 100 000					
Røros Stasjon - Austadlia	2 100 000					2 100 000				
Eye - Lyngstad Skole	1 000 000					1 000 000				
Trøakorsen - Kl.vågen kal	500 000						500 000			
Kvamsmyra - Høgstad	600 000						600 000			
Høgstad - Vollen	900 000						900 000			
Klepp - Vollan	800 000						800 000			
Grevikås - Skjelvågen	1 500 000							1 500 000		
Aalberg - Breivikås	1 700 000								1 700 000	
Venåsmyra - Aalberg	700 000								700 000	
Skogheim - Ulvikorsen	1 300 000									1 300 000
Ulvikorsen - Jystadmøra	600 000									600 000
Ulvikorsen - Kjellås bass.	400 000									400 000
Ulvikorsen - Leira p.st.	900 000									900 000
Leira p.st. - Stavrum	600 000									600 000
Stavrum - Næsskorsen	400 000									400 000
Reserve prisstigning/ uforutsett	1 600 000					200 000	200 000	200 000	500 000	500 000
Sum tiltak ledningsanlegg planperiode	28 700 000	1 800 000	-	-	3 500 000	3 800 000	4 000 000	2 900 000	3 200 000	1 500 000
Okså HB - Lyngstad skole	1 300 000									
Gausa myra - Trøndeladreina	1 900 000									
Vistven bass.-Trøakorsen	1 000 000									
Fossum - Skjemstadhaugen	800 000									
Trøakorsen - Amdal	200 000									
Rørvik - Ronningsevelen	200 000									
Skogheim - Trønhus	600 000									
Vollan Steinberget	400 000									
Vistvenbråte -Vistven	600 000									
Amdal - Ø. Trøndelad	100 000									
Dulfum - Sivertsen	2 200 000									
Manem - Ertåsen	1 400 000									
Manem Bass. - Nyård	200 000									
Gangstad - Hegstad	1 300 000									
Sum gjennst�ende tiltak	8 000 000									
Andre tiltak										
Høydebasseng Flaget	7 000 000		7 000 000							
Nodstromsanlegg Rølo	200 000		200 000							
Nodstromsanlegg Fst	200 000		200 000							
Ulebed. Vistven høydebasseng	300 000						300 000			
Som andre tiltak	7 700 000	-	7 400 000	-	-	-	300 000	-	-	-
Sum investeringer i planperiode	28 400 000	1 500 000	7 400 000	-	3 500 000	3 800 000	4 300 000	2 900 000	3 200 000	1 500 000

Tabell 6: Sammenstilling av tiltak i planperioden

Kostnader til investering, rehabilitering av ledningsnett og drift av vannforsyningen finansieres gjennom avgifter. Under er vist utviklingen i m3-pris og årsgebyr for enebolig mellom 75 - 150 m². For sammenlikningen skyld har vi tatt med perioden fra 1996 fram til 2018, og fra 2008 til 2017. Det kommunale årsgebyret for stipulert forbruk av vann var i gjennomsnitt på 2 146 kr. i 2007 for alle fylker i Norge. For Nord-Trøndelag l  årsavgiften i gjennomsnitt på 2332 kr, mens avgiften i Inder  kommune var kr 1992.



Figur 1: Utvikling av pris på vann i perioden 1996 – 2017



Figur 2: Utvikling av årsgebyr for vann for en enebolig, 1996 - 2017

5. Referanser

- /1/ Hovedplan for vannforsyning Inderøy. Teknisk etat 29.09.1992
- /2/ Inderøy kommune. Vurdering av vannforsyning fra Steinkjer. Trondheim juni 1988. Prosjektering AS.
- /3/ Risiko- og sårbarhetsanalyse for vannforsyning i Inderøy kommune. Jan.2004. Scandiaconsult AS.
- /4/ Veileder til drikkevannsforskriften
- /5/ Veileder til teknisk forskrift til Plan- og bygningsloven 1997, 4. utg. Mars 2007.

KLAUSULERING AV NEDBØRSFELTET TIL RØFLOVATNET.

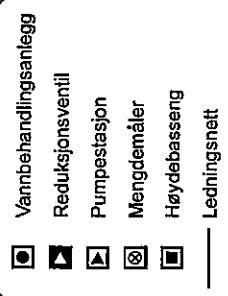
Fastsatt ved skjønn for Inderøy Herredsrett 15.08.77.

1. Ny bebyggelse i nedbørsfeltet er ikke tillatt. Det gjelder ikke fornyelse og utvidelse som er nødvendig for eksisterende gårdsdrift, herunder kårhús og nybygg oppsatt på samme sted etter brann, såfremt kravene til avløp i pkt. 6 tilfredsstilles.
2. Hytter tillates ikke brukt som helårsbolig. Eksisterende hytter må ikke utvides og bruken av dem ikke forandres. Det er ikke tillatt å legge inn vann i hyttene.
3. Det er forbudt å nydyrke mer jord i nedbørsfeltet. Det er heller ikke tillatt å øke dyrkningsgraden f.eks. fra kulturbete til fulldyrkning..
4. Det er forbudt å gjødsle dyrket mark og beite i nedbørsfeltet med naturgjødsel. Den tillatte gjødsling skal utføres etter retningslinjer gitt av helserådet i samråd med landbruksmyndighetene slik at det blir minst mulig tilrenning av næringssalter i vannet.
5. Gjødsling av skog i nedbørsfeltet tillates ikke.
6. Alt avløp fra bebyggelsen skal ledes ut av nedbørsfeltet, herunder spillvann, avløp fra gjødselkjellere og grassilo.
7. Halmrluting i nedbørsfeltet er ikke tillatt.
8. Eventuelle priveter ved hyttene skal utstyres med bøtter på støpt underlag. Bøtteinnholdet må fortrinnsvis føres ut av nedbørsfeltet ved ordnet renovasjon. Hvor dette ikke er mulig, må innholdet graves ned i betryggende avstand fra vannene og deres tilløp, og i samsvar med helserådets anvisning. Avfall må ikke deponeres i nedbørsmrådet, men behandles på samme måte som bøtteinnholdet fra priveter.
9. Bruk av pesticider i skogbruket er forbudt. Utsetting av bartreplanter som på forhånd er behandlet med DDT i planteskolen er likevel tillatt. I jordbruket er pesticider t.o.m. i fareklasse C tillatt, men ikke nærmere vannet og tilløpene enn 25 m.
10. Det er ikke tillatt å sprøyte felt tømmer.
11. Det er forbudt å la beitedyr oppholde seg i selve vannet. For å forhindre dette må gjerde oppføres der det er nødvendig.
12. Gjødsling av vannet for fremme av fisket tillates ikke.
13. Bading i Røflovatnet er ikke tillatt.
14. Leirslagning i nedbørsfeltet er forbudt.
15. Fiske i Røflovatnet er bare tillatt for de husstander som idag eier eller bruker grunn til vannene, eller som idag har hytte i nedbørsfeltet.
16. Trafikk med motordrevne båter på Røflovatnet er forbudt. Trafikk med motordrevne kjøretøy på isen er bare tillatt i nødvendig utstrekning i forbindelse med skogsdriften.
17. Adkomstvegen langs Røflovatnet stenges for all ferdsel med motorkjøretøy unntatt kjøring til og fra eiendommene, samt nødvendig kjøring i forbindelse med skogsdriften. Kjøring til hytteeindommer er forbudt.
18. Det er forbudt å anlegge nye veier i nedbørsfeltet, unntatt de som blir nødvendige i forbindelse med skogsdriften.

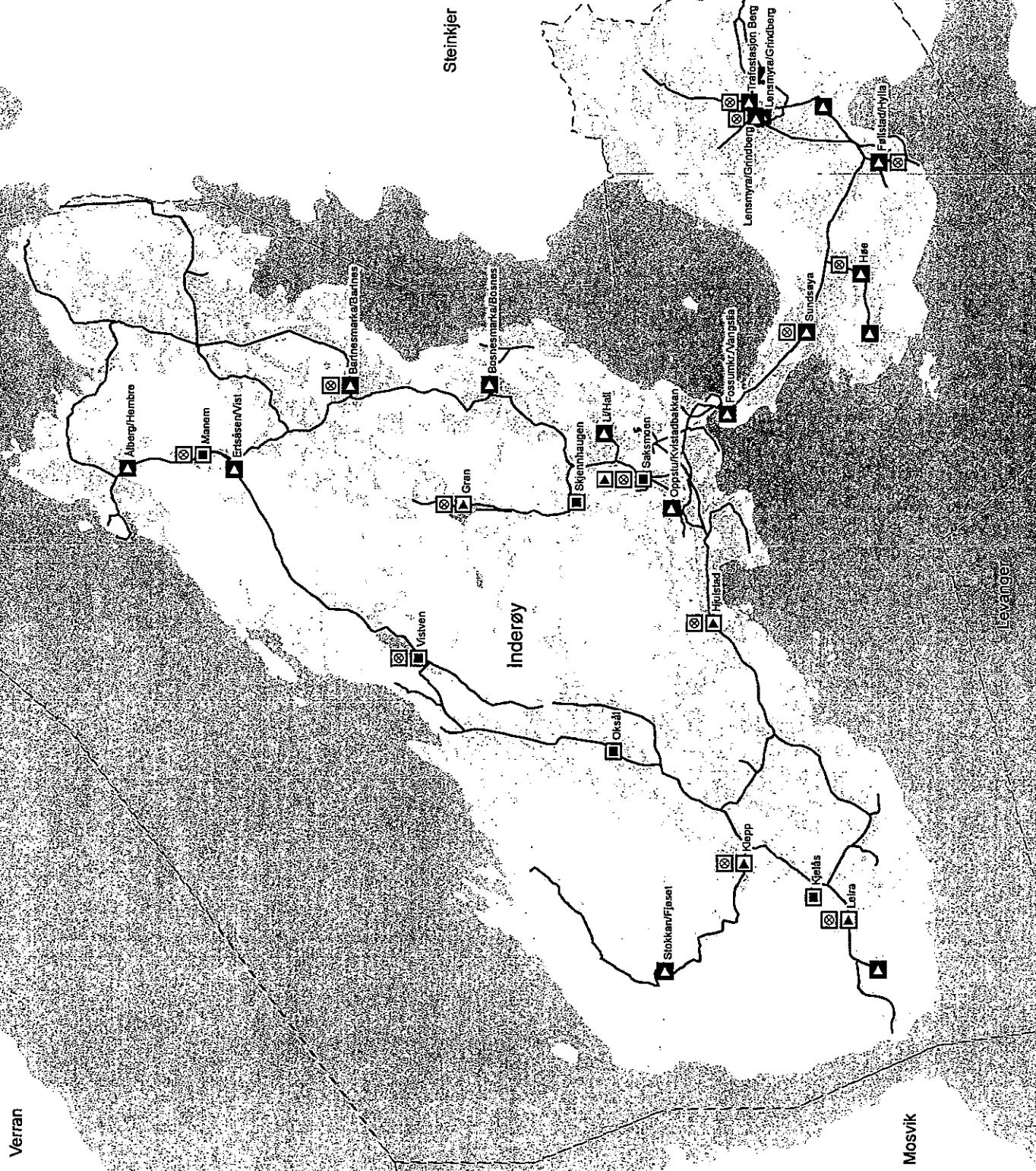
KLAUSULERING AV NEDBØRSFELTET TIL VÅDALSVATNET.

Fastsatt ved skjønn for Inderøy Herredsrett 15.08.77.

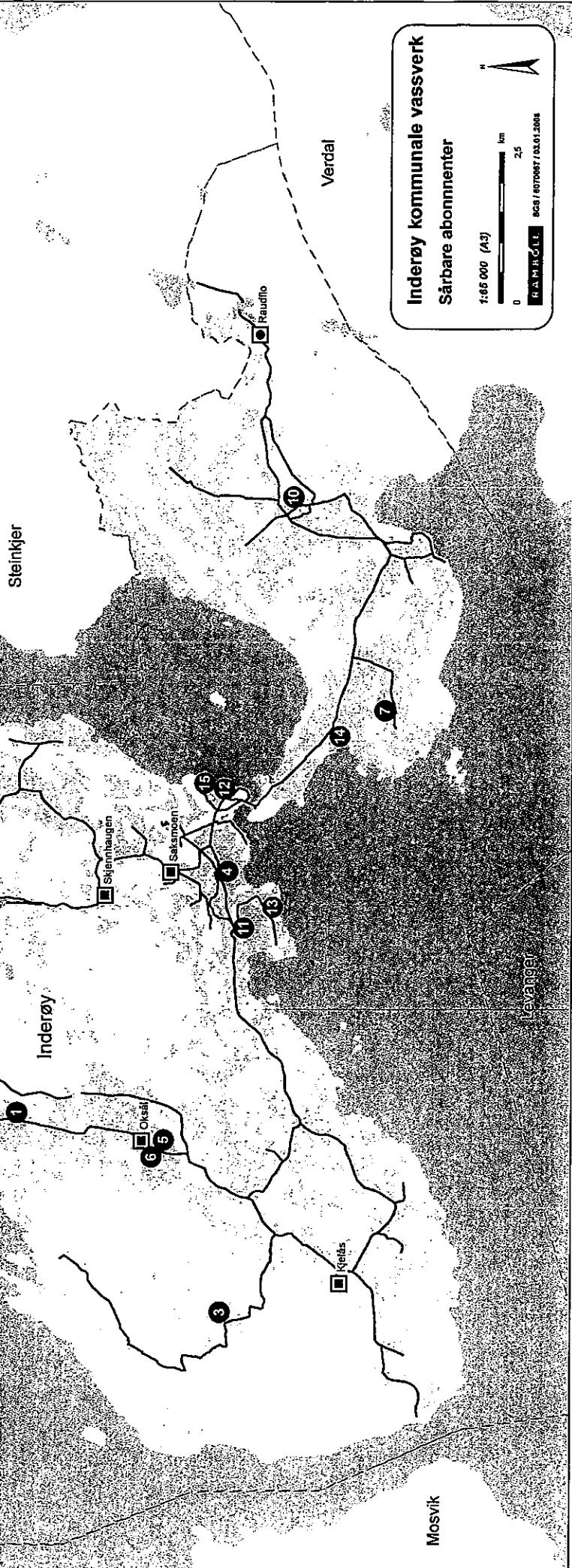
1. Ny bebyggelse i nedbørsfeltet er ikke tillatt.
2. Hytter tillates ikke brukt som helårsbolig. Eksisterende hytter må ikke utvides og bruken av dem ikke forandres. Det er ikke tillatt å legge inn vann i hyttene.
3. Det er forbudt å dyrke opp jord i nedbørsfeltet.
4. Eventuelle priveter ved hyttene skal utstyres med bøtte på støpt underlag.
Bøtteinnholdet må fortrinnsvis føres ut av nedbørsfeltet ved ordnet renovasjon. Hvor dette ikke er mulig, må innholdet graves ned i betryggende avstand fra vannene og deres tilløp, og i samsvar med helserådets anvisning. Avfall må ikke deponeres i nedbørsområdet, men behandles på samme måte som bøtteinnholdet fra priveter.
5. Pesticider tillates ikke benyttet i nedbørsfeltet. Utsetting av bartreplanter som på forhånd er behandlet med DDT i planteskolen er likevel tillatt.
6. Gjødsling av skog i nedbørsfeltet er ikke tillatt.
7. Gjødsling av vannet for fremme av fisket tillates ikke.
8. Bading i Vådalsvatnet er forbudt.
9. Leirslagning i nedbørsfeltet er forbudt.
10. Fiske i Vådalsvatnet er bare tillatt for de husstander som idag eier eller bruker grunn til vannet, eller som idag har hytte i nedbørsfeltet.
11. Trafikk med motordrevne båter på Vådalsvatnet er forbudt. Trafikk med motordrevne kjøretøy på isen er bare tillatt i nødvendig utstrekning i forbindelse med skogsdriften.
12. Adkomstvegen til Vådalsvatnet stenges ved Røflovatnet for all kjøring unntatt kjøring til og fra eiendommene, samt nødvendig kjøring i forbindelse med skogsdriften. Kjøring til hytteeindommer er forbudt.
13. Det er forbudt å anlegge nye veier i nedbørsfeltet unntatt de som blir nødvendige i forbindelse med skogsdriften.



Inderøy kommunale vassverk
Forsyningssområde
 1:65 000 (A3)
 0 25 km
 NAMHØLL
 SGS / 607087 / 03.01.2008



Sårbare abonnenter	
1	Lyngstad hønsseti, eggproduksjon
2	Jarle Vist, eggproduksjon
3	Oddvar Hafset, eggproduksjon
4	Kjetil Sakshaug, kyllingproduksjon
5	Inderøy hønsseti, kyllingproduksjon
6	Rune Vang, Okså, kyllingproduksjon
7	John Hynne, kalkunproduksjon
8	Gangstad gårdsstieri
9	Gjørv Gård
10	Røra Fabrikker AS, Røra
11	Haff Norske Potatindustri, Sundnes
12	Inderøy slakteri AS, Straumen
13	Jægvolden fjordhotell, Jægvolden
14	Sund folkehøyskole, Straumen
15	Inderøy alders- og sjukehjem, Straumen
16	Kastvollen rehabiliteringscenter, Kastvollen



Jon Arve Hollenkims
rådmann

Innledning, den 08.01.2008

I vedtekene for Eldrerådet, pkt. 6, står det:
 Eldrerådet skal hvert år utarbeide ettersettning som skal legges fram for kommunestyret til behandling.
 BAKGRUNN:

- Arsmelding 2007 for Eldres råd.
 VEDLEGG:

RÅDMANNENS SAKSUTTRIDNING:

Arsmelding 2007 for Eldres råd tas til etterrettning.
 RÅDMANNENS FORSLAG:

Behandling i møtet:

Avstemming:
 Enstemmig.

Uttalelse:
 Arsmelding 2007 for Eldres råd tas til etterrettning.

ELDRES RÅD DEN 01.02.2008 SAK 0002/08:

Saksnr.:	Behandlingsorgan	Type avgjørelse	Møtedato	Vedtak	Kommunestyre	Uttalelse	Eldres Råd	01.02.2008	0009/08

Saksbeandler:	Soldjørg Kjørknes	Arkivsaksnr.:	00/00264-046
		Arkiv:	026

ARSMELDING 2007 FOR ELDRES RÅD

Fylkesmannen.

Eldres rád, 23.08.07, uttalelse:

ØKONOMIPLAN 2008-2011

av radmannen i jorslaga av 21. august 2007.

Under jorutstyring av at dette kommer inn vesentlige merknader ved utleggelse til offentlig ettersyn, jfr. kommunelovens § 44 nr. 7, vedtak Økonomiplan 2008-2011, slik den er fremlagt

Eldres rád, 04.05.07, uttalelse:

ØKONOMIPLAN 2008-2011

Prøvemøte om å oppførskriva 65+ til nytt runderkjøring I-6/2006, med
Egenandeler for høyemefjernelse endres i henhold til økt runderkjøring I-6/2006, med
Eldres rád, 08.03.07, uttalelse:

ENDRING AV EGENDELER FOR HJEMMETJENESTER

Arsmelding 2006 for Eldres rád tas til orientering.

Eldres rád, 08.03.07, uttalelse:

ÅRSMELDING 2006 FOR ELDRES RÅD.

alle eldre til å detalja.

Eldrerådet ber om at oppførselskrifts 65+ blir gjort lynt i pensjonistlagene og oppfordrer

Eldres rád, 08.03.07, vedtak:

OPPFØRSKINNSKURS BILFØRER 65+

Her er noen av sakene som har blitt behandlet:

stedet på møtene og orientert.

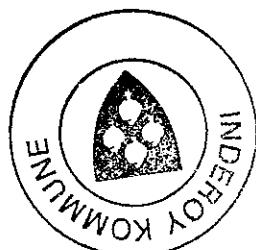
Rådet har i 2007 hatt 4 meter øg behandlet 16 saker. Bare radmann og ordforer har vett til

1. Else Vist - leder
Kåre Bosnes
2. Arneulf Farbu - nestleder
Asbjørge Stavrum
Per Flatberg
3. Kristian Austad
Hanne Marie Roel
4. Svein Løseth
Aasta Grønnesby
5. Tora Bremseth

Medlemmer:
Pers. varmedlemmer:

For perioden 2004 - 2007 er følgende valgt:

ELDRERS RÅD
FOR
ÅRSMELDING 2007



SOLSTAD OMSORGSBOLIGER
Eldres rád, 23.08.07, uttalelse:
Der som Solstadprosjekt utsættes, vil Eldrerådet påpeke at tilbude et til demne til årssett må
styrkes i perioden.

MÅRKERING AV DEN INTERNASJONALE ELDREDAGEN

Eldres rád, 23.08.07, vedtak:
Den internasjonale eldrerådagen blir i år markert med et arrangement på Jægtvolden
Fjordhotell.

BUDSJETT 2008
Eldres rád, 15.11.07, uttalelse:
Eldres rád slutter seg til rådmannenes fremlagte forslag til budsjett for 2008, men med slike
merknader:
- Vedr. eiendomsskatten: Eldrerådet ber om at bunnfyradaraget senkes til kr 100.000,-.
- Eldrerådet ber om at eldremorsorgens biltar ivaretatt på best mulig forsvarlig måte.

PLAN FOR PSYKISK HELSEARBETID 2007-2010

Eldres rád, 15.11.07, uttalelse:
Plan for psykisk helsearbeid 2007-2010, godtyggenes.

08.01.08
S.Kirknes
sekretær