



MØTEINNKALLING

Utvalg: PLANUTVALG
Møtested: Servicebygget, møterom
Møtedato: 04.12.2018 **Tid:** 08.30

Eventuelt forfall meldes til tlf 77 17 66 10.
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Arkivkode	
	Tittel		
45/18	17/6	033	GODKJENNING AV PROTOKOLL
46/18	17/4	033	REFERATSAKER TIL PLANUTVALGET
47/18	16/2	033	MØTEPLAN 2019 - PLANUTVALG
48/18	17/121	614	NYTT GULVBELEGG I BIBLIOTEKET - SØKNAD OM BEVILGNING
49/18	18/316	614	OMBYGGING/NYBYGG - LAVANGSHEIMEN/OMSORGSBOLIGER

Tennevoll,



GODKJENNING AV PROTOKOLL

Saksbehandler: Evy Hansen
Arkivsaksnr.: 17/6

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
45/18 Planutvalg

Møtedato
04.12.2018

Sakens dokumenter:

Sakens fakta:

Rådmannens vurderinger:

26.11.2018

Erling Hanssen
rådmann

Evy Hansen
førstesekretær

Rådmannens innstilling:

Protokoll fa møtet i planutvalget 31.10.18 godkjennes.



REFERATSAKER TIL PLANUTVALGET

Saksbehandler: Evy Hansen

Arkivsaksnr.: 17/4

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
46/18 Planutvalg

Møtedato
04.12.2018

Sakens dokumenter:

09/98-58 01.11.2018 ORDF//BKH P11

3386/18 **Salangen kommune**
TILKNYTNING TIL VANNOMRÅDEUTVALGET I SØR- OG MIDT-
TROMS VEDTAK FRA SALANGEN KOMMUNE

08/468-73 01.11.2018 TEKN//APE K40

3388/18 **Fylkesmannen i Troms v/Røsæg, Vikan Andreas**
PROTOKOLL FRA MØTET I ROVVILTNEMNDEN I REGION 8

18/305-1 12.11.2018 TEKN//APE Q81

3534/18 **statens vegvesen**
NYE FARTSGRENSKRITERIER FRA STATENS VEGVESEN

08/685-95 19.11.2018 TEKN//ASI J80

3683/18 **Senja Lab**
ANALYSERESULTATER TENNEVOLL VANNVERK

26.11.2018

Erling Hanssen
rådmann

Evy Hansen
førstesekretær

Rådmannens innstilling:

Ingen merknader til referatsakene. Referatsakene tas til orientering.



Vår dato:
01.11.2018

Vår ref.:
2585/18-033 K54

SALANGEN KOMMUNE
Sentraladministrasjon
Teknisk avdeling
Saksbehandler, dir. telefon:
Reidar Berg, 77 17 21 20

Deres ref.:

09/98-58 3386

P11
PKH
EMA, APE

Ref KST
Plan

MELDING OM POLITISK VEDTAK - VANNOMRÅDEUTVALG I SØR- OG MIDT-TROMS

Kommunestyret behandlet i møte 29.10.2018 sak 63/18. Følgende vedtak ble fattet:

1. Kommunestyret viser til ønsket som fremkom på møtet i vannområdeutvalget 2. mai, om at det opprettes et felles vannområdeutvalg for de tre vannområdene Senja, Bardu-Målselv og Harstad-Salangen, og slutter seg til dette.
2. Kommunestyret viser til forslag til mandater, og slutter seg til disse.

Enstemmig vedtatt.

Med hilsen


Grethe D. Kleppe
sekretær

Kopi til: Deltakerkommuner

Troms fylkeskommune v/Gunnar Davidason
Troms fylkeskommune v/Mathias Zielke
Fylkesmannen v/Per Olav Aslaksen
Teknisk avd, her

Protokoll fra rovviltnemndsmøtet i region 8 den 12.10.2018

Sted: Scandic hotell Vadsø

Tid: 09:00–16.00 møtetid sju timer pluss tre timer forberedelse

08/468-73 3388

K40
APE

Til stede:

Rovviltnemnda	Andre	
John Karlsen (leder)	Mette Pedersen Anfeltmo	Troms bondelag
Ulf Ballo	Berit Anita Buljo Anti	Karasjok flyttsamslag
Aslak Mathis Eira	Magne Asheim	Statens naturoppsyn
Sigrund Hestdal	Aase Berg	FMTR
Trine Noodt	Ann Maret J. Eira	Næring og rovvilt i Finnmark
	Berit Marie Eira	Sametingsråd
	Berit E. Gjerstad	Mattilsynet
	Torhild Gjølme	FMFI
	Anne Guttormsen	FMFI
	Rasmus Kristoffer Høyning	FMFI
	Egil Kalliainen	Polmak flyttsamslag
	Christer Michaelsen	FMFI
	Bjørn Tore Sæfting	Finnmark bondelag
	Berit Kristine Utsi	Kautokeino flyttsamslag
	Erlend Winje	Dyr i drift/NIBIO
	Andreas Vikan Røseg	FMTR

Ref Alm

Sakliste

32/18 Godkjenning av innkalling og sakliste	s. 2
33/18 Orienteringssaker	s. 2
34/18 Referatsaker	s. 2
35/18 Orientering fra hvert av flyttsamslagene	s. 2
36/18 Sametinget og deres arbeid med rovviltrelaterte saker v/Berit Marie P. E. Eira	s. 3
37/18 Anbefaling av gaupekvote i Troms og Finnmark samt fastlandsdelen av Nordland sør til Rombaksbotn 2019	s. 4
38/18 Resultater i kadaverhundprosjektet og litt om Norsk viltskadesenter v/Erlend Winje, NIBIO	s. 12
39/18 Presentasjoner fra organisasjonen i landbruket: Erfaringer etter skadesituasjoner til bjørn, hva fungerer og hva fungerer ikke?	s. 12
40/18 Dialogforum/samarbeidsforum der næring og forvaltning møtes. Møtet definerer rammer for et slikt forum	s. 12
41/18 Reindriftskonferanse – veien videre. Innledning ved Erlend Winje, prosjekt Dyr i drift	s. 13
42/18 Diverse orienteringer fra prosjekt Dyr i drift	s. 14
43/18 Kongeørnprosjektet – oppfølging av Stortingets flertallsmerknader	s. 14
44/18 Rovviltnemnda i region 8 melder behov for styrket SNO i Finnmark	s. 15
45/18 Møteplan 2019	s. 16

32/18 Godkjenning av innkalling og sakliste

Vedtak:

Vedtatt som innstilt.

Innstilling til vedtak:

Karen Anette Anti Oskal meldte avbud og kalte inn vara i e-post av 20.9.2018. Vara meldte avbud til møtet 11.10.2018. Rovviltnemnda for region 8 godkjenner innkalling og sakliste.

33/18 Orienteringssaker

- Nemnda orienterer om aktiviteter siden forrige møte
- Orientering fra Fylkesmannen i Finnmark
- Orientering fra Fylkesmannen i Troms
- Orienteringer fra andre instanser/interessenter som deltar på møtet

34/18 Referatsaker

Avgjørelse av klage på vedtak om kvote for lisensfelling av jerv..

Beslut om lisensjakt etter björn i Norrbottens län 2018

Bestandsovervåking av gaupe 2018 – Bestandsstatus for store rovdyr i Skandinavia

Brev fra NOF med kommentarer til FMTR sitt brev av 1.6.2018 til KLD om kongesørnprosjekt i Troms..

Erfaringer med bruk av nye virkemidler ved lisensfelling av jerv – anmodning om videreføring av prøveordn..

Faglig anbefaling vedrørende bruk av løss på drevet halsende hund ved lisensfelling og skadefelling av björn

Faglig tilrådning – klage på vedtak om kvote på lisensfelling av jerv i region 8 i 2018–2019

Fagsamling jerv Storfjord

Forvaltningsansvaret til Mattilsynet ved tap av beitedyr til rovvilt, presentasjon på Setermoen 13.9.2018

Kvote betinget skadefelling gaupe brunbjörn 2018/2019

Kvote for betinget skadefelling av brunbjörn 2018 – utvidelse av kvote

Kvote for betinget skadefelling av brunbjörn i regionene 6, 7 og 8 i 2018 – utvidelse av kvote

Kvote for lisensfelling av brunbjörn i 2018 – region 6, 7 og 8

Mattilsynet, Bardu 13.9.2018 – tap til björn i Bardu sommeren 2018

Melding om vedtak – dispensasjon fra båndtvang ved gitt skadefellingstillatelse av björn

Miljødirektoratet – avslag på søknad om skadefelling av gaupe i Lyngen kommune

NINA rapport 1519, antall familiegupper, bestandsestimert og bestandsutvikling av gaupe i Norge i 2018

Om life eurolargecarnivores prosjekt

Referat fra evalueringsmøte björn, Bardu 13.9.2018

Rovviltnemnda i region 3, Oppland – gjennomgang av rovviltforliket 2011

Svar på bred om erfaring med bruk av nye virkemidler ved lisensfelling av jerv

Vedlegg til brev om betinget skadefelling

35/18 Orientering fra hvert av flyttsamelagene

Polmak flyttsamelag, Karasjok flyttsamelag og Kautokeino flyttsamelag orienterte nemnda. Flyttsamelagene var i det vesentlige samstemte i sine orienteringer.

Kautokeino flyttsamelag (Vest-Finnmark) trekker frem at det er ulike utfordringer, ulike driftsformer. Det er ikke tiltro i reindrifta til rovviltregistreringer og erstatningsberegninger. SNO er ikke tilstrekkelig tilstede for å dokumentere spor og registreringer av rovvilt. Det gis

ikke skadefellingstillatelser selv om det er skade i B-områder for rovvilt. Flyttsamelaget peker på utfordringer rundt registrering og forvaltning av ørn. I Finnmark er det ingen registrering av ørn ved kysten, til tross for at dette er største skadevolder. Forebyggende arbeid er gjeting av flokken hele året, hver dag. Det er mye ekstraarbeid å dokumentere rovvilttap. Reindrifta prøver å legge til rette for at SNO kan dokumentere tap i felt.

Polmak flyttsamelag fokuserte på A-områder for rovvilt. Det er problematisk med A-område for bjørn i kalvingsland for rein. De etterlyser vurderinger og tiltak der A-områder overlapper kalvingsland. Det er ikke samarbeid over landegrensene i rovviltpolitikken. Det er opprettet A-områder for predator på norsk side, og finske utøver er ikke orientert om dette. Det er observert hybridulver på russisk side nært opp til norsk grense. Utbygging av, og økt bruk av reinbeiteområder til industri, hytter, vindmøller, toppturer og reiseliv medfører aktivitet som resulterer i ødemark som gir økt konflikt mellom rovvilt og beitedyr. Næringa må være på linje med forvaltninga og gis større tyngde i rovviltforvaltninga, svar fra forvaltninga er i dag ovenfra og ned. Rovviltforvaltninga er basert på dokumenterte ynglinger – dermed må det brukes mye mer ressurser til å dokumentere ynglinger. Dagens innsats på dette feltet er alt for lavt slik det er i dag.

Karasjok flyttsamelag (reinbeitedistrikt 14, 14a og 16) støtter orienteringen fra de andre flyttsamelagene. Videre vil de tilføye at de har spilt inn om havørn til NRL. Flyttsamelaget vil ha mer fokus på havørn som tapsårsak i reindrifta.

Utdrag fra invitasjonen

Rovviltnemndas ordinære møter er alltid åpne for de som ønsker å møte. Rovviltnemnda i region 8 er opptatt av å dra nytte av reindrifas erfaringsbaserte kunnskap om reindrift og om rovvilt. Nemnda ønsker et tettere samarbeid med lokallagene i reindrifta og med Sametinget. Med den bakgrunn vil nemnda spesielt invitere en representant fra hvert flyttsamelag samt en representant fra Sametinget til neste rovviltnemndsmøte.

Rovviltnemnda ber om en kort orientering fra hvert flyttsamelag om hvordan dere er organisert og hvordan dere jobber for å unngå tap av rein. Videre vil nemnda gjerne høre fra Sametinget hvordan dere jobber med rovviltrelaterte saker.

36/18 Sametinget og deres arbeid med rovviltrelaterte saker v/Berit Marie P. E. Eira

Det ble blant annet informert om Sametingets samarbeid over landegrenser med Sverige og Finland, samt om Sametingets strategier for rovviltpolitikken. Sametinget skal ha innflytelse i Norges rovviltpolitikk og rovviltforvaltning. Hovedmålet er en rovviltpolitikk som sikrer balanse mellom rovviltbestandene og bærekraftig samisk beitenæring. Det skal være minst mulig tap for beitenæringene. Bestandsestimatene for rovvilt må bli bedre og mer pålitelige. Det må innhentes tradisjonell kunnskap, og denne må brukes i forvaltningen.

Utdrag fra invitasjonen

Samme invitasjon til Sametinget som til flyttsamelagene.

37/8 Anbefaling av gaupekvote i Troms og Finnmark samt fastlandsdelen av Nordland sør til Rombaksbotn 2019

Vedtak:

Rovviltnemnda gir Miljødirektoratet følgende tilrådning til kvote:

Gaupekvote i Troms og avtaleområdet i Nordland:

Kvote på to – 2 – gauper i B-området i kommunene Kvænangen, Nordreisa, Kåfjord, Storfjord, Lyngen, Tromsø, Balsfjord, Målselv, Lenvik, Dyrøy og Sørreisa. Det kan ikke felles mer enn én voksen tise, jakta stoppes når én voksen tise er felt.

Gaupekvote i Finnmark

Kvote på to – 2 – gauper i B-området i Finnmark. Det kan ikke felles mer enn én voksen tise, jakta stoppes når én voksen tise er felt.

Innstilling til vedtak:

Rovviltnemnda gir Miljødirektoratet følgende tilrådning til kvote:

Gaupekvote i Troms og avtaleområdet i Nordland:

Kvote på én – 1 – gaupe i B-området i kommunene Kvænangen, Nordreisa, Kåfjord, Storfjord, Lyngen, Tromsø, Balsfjord, Målselv, Lenvik, Dyrøy og Sørreisa.

Gaupekvote i Finnmark

Kvote på to – 2 – gauper i B-området i Finnmark. Det kan ikke felles mer enn én voksen tise, jakta stoppes når én voksen tise er felt.

Rovviltnemndas saksfremlegg

Rovviltnemnda viser til sekretariatets saksfremlegg. I anbefaling av gaupekvote for Troms og avtaleområdet i Nordland vil rovviltnemnda legge mer vekt på å forebygge tap av sau og rein i B-området i Nord-Troms. Derfor tilråder rovviltnemnda kvote på en gaupe mer enn sekretariatets innstilling.

Saksfremlegg

Rovviltnemnda i region 8 skal fatte vedtak om anbefaling av kvote for kvotejakt på gaupe i Finnmark, Troms og fastlandsdelen av Nordland sør til Rombaksbotn. Sekretariatet ved fylkesmennene i Troms og Finnmark legger her frem saksfremlegg med en faglig tilrådning til kvote.

Internasjonale avtaler og rammer

Norge har internasjonalt forpliktet seg til å ta vare på gaupe gjennom Bernkonvensjonen som av Norge ble ratifisert i 1986. Konvensjonen inneholder krav til bevaring av flora og fauna i deres naturlige leveområder.

Sammen med 191 andre land og EU har Norge signert konvensjonen om biologisk mangfold. Konvensjonen trådte i kraft i 1993. Land som har underskrevet avtalen er forpliktet til å lage nasjonale strategier og handlingsplaner for å bevare det biologiske mangfoldet. Landene skal

blant annet bevare truede arter og fremme samarbeid med andre land om biomangfold. De rovviltartene som finnes i Norge er i større og mindre grad felles bestander med våre naboland Sverige, Finland og Russland. Disse lands respektive forvaltningsregimer har stor betydning for den norske rovviltforvaltningen.

Norge har også tilsluttet seg andre avtaler som kan ha betydning for forvaltningen av rovvilt. Spesielt kan Europarådets dyreholdskonvensjon og FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter artikkel 27 samt ILO-konvensjonen nr. 169 om urfolks rettigheter nevnes.

Rammene for norsk rovviltforvaltning er gitt i norsk miljøvernlovgivning og i de internasjonale avtaler Norge har sluttet seg til.

Nasjonale rammer

Den 16. juni 2011 ble rovviltforliket i Stortinget inngått med enighet i alle partier. Forliket tar for seg forvaltningen av gaupe, jerv, ulv og bjørn. Forliket sier også noe om videre forvaltning av kongeørn.

Forliket sier at den norske rovviltforvaltningen skal skje innenfor rammen av bestemmelsene i naturmangfoldloven og Stortingets behandling av denne, Bernkonvensjonen og den todelte målsettingen etter rovviltforliket av 2004, og den videre oppfølging av dette.

Rovviltforliket av 2004 hadde sitt fundament i Stortingsmelding nr. 15 (2002–2003), rovvilt i norsk natur, og Stortingets behandling av denne gjennom innstilling S. nr. 174. Føringerne i disse to dokumentene er fulgt opp i rovviltforskriften som igjen er hjemlet i naturmangfoldloven og i viltloven. Naturmangfoldloven – som er Norges første lov om vern og bærekraftig bruk av naturen, både i og utenfor vernede områder, er ett av en rekke tiltak som følger opp den globale konvensjonen om biologisk mangfold. Velferden til viktige byttedyr for rovviltet, som tamrein og sau, er regulert gjennom lov av 19.6.2009 om dyrevelferd med tilhørende forskrifter.

Det går frem av rovviltforliket 2011 at det skal legges vekt på regional forvaltning, med mål om at den regionale myndigheten i rovviltforvaltningen skal styrkes. Det skal utvises respekt for eiendomsretten samt enkeltmenneskers og lokalsamfunns livskvalitet. Forvaltningen skal bygge på vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap.

Den todelte målsettingen sier at Norge skal ha en forvaltning som totalt sett bidrar til å dempe konfliktene og motvirke utrygghet, og samtidig ha en politikk som sikrer overlevelsen til alle de store rovviltartene i norsk natur. Denne todelte målsettingen støtter seg til formålsparagrafene i viltloven, naturmangfoldloven og rovviltforskriften:

Viltloven § 1 (lovens formål)

Viltet og viltets leveområder skal forvaltes i samsvar med naturmangfoldloven og slik at naturens produktivitet og artsrikdom bevares.

Innenfor denne ramme kan viltproduksjonen høstes til gode for landbruksnæring og friluftsliv.

Naturmangfoldloven § 1 (lovens formål)

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

Rovviltforskriften § 1 Formål

Formålet med denne forskrift er å sikre en bærekraftig forvaltning av gaupe, jerv, bjørn, ulv og kongeørn. Innenfor en slik ramme skal forvaltningen også ivareta hensyn til næringsutøvelse og andre samfunnsinteresser. Forvaltningen skal være differensiert slik at hensynet til ulike interesser vektlegges forskjellig i ulike områder og for de ulike rovviltarter.

Forskriften skal sikre en forvaltning som vektlegger forutsigbarhet og lokal medvirkning.

Bestandsmål, rovviltnemndas myndighet og bakgrunnen for kvote – kvotejakt på gaupe
Rovviltnemnda har myndighet til å fastsette kvote for kvotejakt på gaupe når bestanden ligger over det nasjonalt fastsatte bestandsmålet for gaupe i regionen, jf. §§ 7 og 11 i forskrift av 18.3.2005 om forvaltning av rovvilt. Bestandsmålene er jf. forskriften også fordelt mellom fylkene i regionen. Bestandsmålsetning for region 8, er ti ynglinger av gaupe, hvorav fire ynglinger skal være i Finnmark og seks ynglinger i Troms. Ved vurdering av kvoter skal de fylkesvise bestandsmålene vektlegges, og søkes nådd det enkelte år. Bestandsmåloppnåelsen baseres på gjennomsnittet av dokumenterte data om ynglinger de tre siste årene fra Nasjonalt overvåkingsprogram for rovvilt. De tre siste årene er det registrert 9, 6 og 4 familiegrupper i region 8, og dette gir et snitt på 6,3 familiegrupper. Rovviltnemnda har dermed ikke myndighet til å fatte vedtak om kvote for jakt på gaupe jf. rovviltforskriften. Det er da Miljødirektoratet som fatter vedtak om kvote, rovviltnemnda vedtar en anbefaling av kvote ovenfor Miljødirektoratet.

Kvoten for gaupe omfatter Nordland sør til Rombaken

I forvaltningsregion 7, Nordland, er det mål om 10 årlige ynglinger av gaupe. Her er det de tre siste årene registrert 6,5, 6 og 8,5 familiegrupper (gjennomsnittlig sju ynglinger i perioden 2016–2018). Fylkesgrensa mellom Nordland og Troms er ingen naturlig barriere for gaupe, f.eks. i 2011 delte Nordland og Troms én yngling, og i 2012 delte regionene to ynglinger. Rombaken er en mer naturlig grense, og derfor har rovviltnemnda i region 7 og rovviltnemnda i region 8 inngått en samarbeidsavtale blant annet om kvotejakt på gaupe:

Samarbeidsavtale mellom rovviltnemndene i region 7 og 8

Rovviltnemnda i region 7 og rovviltnemnda i region 8 har inngått følgende avtale om kvotejakt på gaupe, lisensfelling av jerv, samt kvoter for betingede skadefellinger av jerv, gaupe, bjørn og ulv:

1. Ved fastsetting av:
 - kvote for jakt på gaupe,
 - kvote for lisensfelling av jerv,

- kvoter for betingede skadefellinger av jerv, gaupe, bjørn og ulv

i grenseområdene mellom Nordland og Troms, skal følgende område i Nordland omfattes av kvotevedtak for Troms:

Fastlandsdelen av Tjeldsund kommune, hele Evenes kommune og den delen av Narvik kommune som ligger nord for Rombaken (fra Rombaksbotn går grensa for området i Norddalen opp til Ofotbanen og langs Ofotbanen til svenskegrensa).

2. Kvotevedtak i dette området fastsettes av rovviltnemnda i Troms, som en del av fellingsområdene på Troms-sida av grenseområdet.
3. Sekretariatet for rovviltnemnda i region 8 skal ved utarbeidelse av saksframlegg for fastsetting av kvoter, legge vekt på:
 - bestandssituasjonen for de aktuelle artene i området,
 - fastsatt bestandsmål for de aktuelle artene i Nordland,
 - føringer i gjeldende forvaltningsplan for rovvilt i Nordland
 - tapssituasjonen for sau og rein i området
4. Rovviltnemnda i region 7 skal gis anledning å komme med merknader til saken før det fattes vedtak om slike kvoter.
5. Kvotejakt og lisensfelling i dette området administreres av Fylkesmannen i Troms. Søknader om skadefelling av jerv, gaupe, ulv og bjørn i dette området skal behandles av Fylkesmannen i Troms i nært samarbeid med Fylkesmannen i Nordland.
6. I de tilfeller der Direktoratet for naturforvaltning har myndigheten til å fastsette slike kvoter i en eller begge rovviltregionene, oppfordres det til at DN fatter vedtak i samsvar med denne avtalen. Det legges til grunn at rovviltnemnda i region 8 kan fatte vedtak om kvoter i det aktuelle området i Nordland også i tilfeller hvor myndigheten til å fastsette slike kvoter i region 7 er tillagt DN.
7. Denne avtalen gjelder for perioden 6.9.2012–1.6.2015. Ved avtalens utløp skal det vurderes evt. videreføring av tilsvarende samarbeid. Avtalen kan oppheves umiddelbart dersom en av nemndene ønsker dette.

På møte for rovviltnemnda i region 8 den 21.1.2015, sak 4/15 om samarbeidsavtale mellom rovviltnemndene i region 7 og 8 ble det vedtatt at avtalen videreføres inntil en av partene sier den opp. Rovviltnemnda i region 7 vedtok på sitt møte den 20.5.2015 i sak 10/2015 videreføring av avtalen inntil en av partene sier den opp.

Nord i Nordland

I Nordland er forvaltningsplanen revidert i 2017, med justeringer vedtatt av nemnda 30.5.2018. Gaupe skal i Nordland forvaltes etter følgende prinsipper:

- Det regionale bestandsmålet for gaupe kan oppnås innenfor hele Nordlands fastland.

- Bestanden skal holdes nærmest mulig bestandsmålet og mest mulig spredt i fylket, ved målstyrt bruk av jaktkvoter.

- Byrdefordeling: Det skal legges stor vekt på at familiegrupper av gaupe skal spres, slik at byrden for beitebrukerne fordeles. Ingen reinbeitedistrikt skal ha mer enn to familiegrupper av gaupe per år. Små distrikt skal ikke ha mer enn en familiegruppe per år. Med små distrikt menes i denne sammenhengen: Skjomen, Frostisen, Duokta, Balvatn, Hestmannen/Strandtindene, Ildgruben og Byrkije. Prinsippet om byrdefordeling forutsetter at det åpnes for kvotejakt, selv om det bidrar til at det tar lengre tid før bestandsmålene nås.

- Når bestandsmålet for gaupe er oppnådd skal det åpnes for kvotejakt på gaupe i hele fylket. Dette skal bidra til å holde bestanden nærmest mulig bestandsmålet, og til byrdefordeling for saue- og reindriftsnæringene. Når bestandsmålet ikke er oppnådd skal det åpnes for en begrenset kvotejakt, hvor kvote målstyres til områder med betydelige tap av sau og tamrein. Samlet belastning av alle rovviltarter (inkludert kongeørn) skal vektlegges ved fastsetting av kvotestørrelse og fordeling.

- Utenfor fastlandet skal det åpnes for kvotefri jakt.

- Skadefelling av gaupe er aktuelt ved akutte skadesituasjoner. Viktige vurderingspunkt for skadefelling av gaupe: 1. skadeomfang; 2. skadepotensiale; 3. gaupebestanden i området; 4. om bestandsmålet er oppnådd.

Med bakgrunn i få registrerte familiegrupper og få registrerte gaupedrepte beitedyr de siste årene i Sør- Troms og samarbeidsområdet med Nordland, sammenstilt med at bestandsmålet ikke er oppfylt verken i Nordland eller i Troms, anbefaler ikke sekretariatet at det åpnes for kvotejakt i samarbeidsområdet i 2019.

Gaupe – overvåking og bestandssituasjon

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i lovens §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Utgangspunktet for beslutninger som kan påvirke naturmangfoldet er at kunnskapsgrunnlaget skal være best mulig jf. naturmangfoldloven § 8. Gaupebestanden i Norge blir hovedsakelig overvåket ved årlig å registrere antall familiegrupper, som er mordyr fulgt av årsunger. De fleste registreringer skjer på sporsnø. Registreringsperioden varer fra 1. oktober og ut februar. Årsaken til at registreringene ikke varer lenger, er at voksne dyr går sammen i paringstiden i mars, og derfor feilaktig kan bli vurdert å være familiegrupper. For dokumentasjon av familiegrupper må observasjoner av dyr, spor eller spor tegn meldes til SNO, som da sender rovviltpersonell ut i felt.

Det benyttes avstandsregler for å skille registreringer av ulike familiegrupper fra hverandre. De siste årene har det Skandinaviske gaupeprosjektet (Scandlynx <http://scandlynx.nina.no/>) samlet inn nye data på forflytning hos gauper. Basert på denne kunnskapen er det foretatt en revidering av de gjeldende avstandsreglene. Lengden på avstandsreglene varierer med antall døgn mellom observasjonene, og det skilles mellom dynamiske og en statisk avstandsregel. De dynamiske avstandsreglene tar utgangspunkt i maksimal luftlinje avstand som hunngauper forflytter seg fra en dag til påfølgende dager. Den statiske avstandsregelen gjelder når det er

mer enn ti dager mellom observasjonene, og vil i praksis være ytterpunktene i et hjemmeområde for en hunngaue med unger.

Ut fra alle bekreftede observasjoner, både dokumenterte og antatt sikre, beregner Rovdata hvor mange familiegrupper som minimum lever i Norge det enkelte år. I 2017 fant de at det var fire familiegrupper i region 8, hvorav tre i Troms. I region 7 var det 8,5 familiegrupper.

For å beregne antall gauper i bestanden tas det utgangspunkt i antall familiegrupper. Omregningsfaktorene som brukes er 6,24 ($\pm 0,73$ SE) for nordlig reinsdyrområde og 6,14 ($\pm 0,44$ SE) for sørlig reinsdyrområde (Andrén m.fl. 2002, Andersen m.fl. 2003). Sørlig reinsdyrområde regnes i denne sammenheng nord til og med Lenvik, Balsfjord og Målselv, mens nordlig reinsdyrområde regnes nordover fra Karlsøy, Tromsø, Lyngen og Storfjord.

Scandlynx har utviklet en modell for å beregne gaupebestandens utvikling over tid (Nilsen m.fl. 2011). Ny metodikk for å registrere familiegrupper som danner data for denne modellen blir beskrevet i Brøseth og Tovmo (2013). Når bestanden ligger rundt bestandsmål, tyder estimatene fra modellen på at bestanden skal holdes stabil ved å høste 0,43 voksne hunndyr per familiegruppe, totalt 1,27 dyr per familiegrupper (Nilsen m.fl. 2011). Mellom 1.1.2018 og 25.9.2018 var det i Nordland 40 sau og lam som ble dokumentert eller antatt tatt av gaupe. Ett av disse i samarbeidsområdet med region 8. I Troms var det i samme periode 30 sau og lam som ble dokumentert eller antatt tatt av gaupe, 25 av disse i samme situasjon i innhegning i Kvænangen. I Finnmark er en sau antatt tatt av gaupe i samme periode.

I perioden 1.10.2017–25.9.2018 var det i Finnmark 79 rein som ble dokumentert/antatt drept av gaupe. I Troms var tilsvarende tall 52, og i Nordland 105, ingen av dem i samarbeidsområdet med Nordland.

Det er en usikkerhet knyttet til neste års registrering av gaupe, dersom et gitt antall gauper tas ut av bestanden. Denne usikkerheten vurderer sekretariatet at i første rekke ligger i årlige variasjoner i ynglesuksess hos gaupe, og ikke i så stor grad i dataene som på nåværende tidspunkt danner beslutningsgrunnlaget.

Gjennom en sammenstilling av forskning på gaupas bestandsdynamikk i Skandinavia over en periode på ti år (Andersen m.fl. 2013) er det for alle gaupebestander som helhet beregnet et årlig vekstpotensial på omtrent 20 prosent ($\lambda=1,20$), men med en betydelig grad av variasjon mellom regioner, år, og individuell variasjon i rekruttering av avkom. Videre viser Andersen m.fl. (2013) i en teoretisk beregning at en avskytning på 16,7 % av estimert bestand før jakt opprettholder en stabil bestand, når det tas hensyn til dødeligheten av voksne hunngauper i perioden februar til mai. Dette forutsetter lik inn- og utvandring og at uttaket av voksne hunngauper ikke er for høyt. Selv om vi mangler finskala kunnskap om aldersbesetning av hunngauper, fødselsrate, overlevelse, og tids- og romlighetsvariasjon i byttedyr, kan det tyde på at tilgang til byttedyr er relativt stabil og oversiktlig i Troms, og mer avhengig av sesong og ikke så oversiktlig i Finnmark (Walton m.fl. 2016). Dvs. at en kan forvente en mer stabil produksjon og rekruttering av avkom i Troms enn i Finnmark. På bakgrunn av overnevnte, samt vurderingene av tapssituasjonen i dette saksframlegget, vurderer sekretariatet at kunnskapsgrunnlaget er godt. Derfor, vurderer sekretariatet beslutningsgrunnlaget som tilstrekkelig, føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 blir dermed ikke tillagt vekt.

Naturmangfoldloven § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning sier at «en påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Over er det vist at det finnes vesentlig kunnskap om gaupebestandens respons på jakttrykk, og om overlevelse og reproduksjon hos gaupe. Vi har også mye kunnskap om gaupas predasjonstakt på ulike byttedyr og på samspillet mellom gaupe og jerv. Mye av dette er samlet i Mattisson m.fl. 2015, Odden m.fl. 2014, Walton m.fl. 2016, og Linell og Tveraa (2015). Sekretariatet legger til grunn at bestandsmålet for gaupe skal nås og opprettholdes innenfor A-området for gaupe, sekretariatet har vurdert at foreslått kvote for kvotejakt på gaupe i region 8 ikke er til hinder for dette, og at kvoten dermed heller ikke er i strid med prinsippet i naturmangfoldloven § 10.

Naturmangfoldloven § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver sier at «tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter». Rovviltnemnda skal forholde seg til bestandsmålet som er et kompromiss mellom

beitenæring og rovvilt, fastsatt i rovviltforskriften § 4. Rovviltnemnda skal sikre en bærekraftig forvaltning av rovvilt samtidig som hensynet til næringsutøvelse og andre samfunnsinteresser ivaretas, blant annet slik at en i størst mulig grad kan fortsette med beitedyr i utmark. Kvotejakt påvirker gaupebestanden, det dreier seg likevel om regional gaupeforvaltning innen nasjonale rammer som igjen er bygd på internasjonale avtaler, dette mener sekretariatet gjør at et kostnadsspørsmål ved evt. miljøforringelse ikke blir relevant i denne sammenheng.

Naturmangfoldloven § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder sier at «for å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold gir de beste samfunnsmessige resultater». Innenfor fastsatte rammer jf. den todelte målsettingen om rovvilt og beitedyr har rovviltnemnda gitt klare føringer for en tydelig arealdifferensiert forvaltning. Kvotejakt gir forutsigbarhet og det er etter sekretariatets vurdering mer samfunnsøkonomisk enn skadefelling.

Kvotejakt på gaupe er ordinær jakt med hjemmel i viltloven § 9 i den forstand at jakten utøves på en art som oppfyller høstingskriteriene som er fastslått i naturmangfoldloven § 16. Høsting (jakt) kan bare tillates når arten produserer et høstingsverdig overskudd. I tillegg skal det blant annet legges vekt på skade som arten gjør. Der rein og gaupe i region 8 er til samme tid, er det å forvente at rein er det viktigste byttedyret til gaupe (Mattisson, m.fl. 2011).

Hensikten med å iverksette kvotejakt, er å begrense veksten og/eller utbredelsen av gaupebestanden, for slik å begrense skadene gaupe påfører bufe- og tamrein. For at den skadereduserende effekten skal være størst mulig er det viktig at kvotejakten i sterk grad styres mot områder med skade på sau og rein.

Andelen voksne hunngauper som får fram unger, kan variere en del mellom år. I enkelte år vil en stor andel av de voksne hunnene få fram unger, mens det i andre år er en mindre andel som klarer dette. Tilgang til rein vinteren før fødsel av unger, og tilgang til rein vinteren etter fødsel påvirker sterkt sannsynlighet for at gaupe får avkom, og at avkom blir rekruttert til

bestanden (Walton m. fl. 2016). Dette avhenger av både årlige variasjoner i klima og migrasjonsmønstre av rein innenfor revirarealene til gaupe, og tilgang til alternativt byttedyr om rein ikke er tilgjengelig om vinteren (Mattisson m.fl. 2015, Tveraa og Linell 2015, Walton m.fl. 2016). I tillegg er det mer sannsynlig at eldre hunngauper får avkom enn yngre gauper (Nilsen m. fl. 2012).

Tap av beitedyr til gaupe siste år samt erfaringer fra tidligere år, taler for at det ikke finnes annen tilfredsstillende løsning ut fra prinsippet om en arealdifferensiert forvaltning, enn å åpne for begrenset kvotejakt i B-områder.

Finnmark – beregning av jaktkvote

Bestandsmålet i Finnmark er på 4 familiegrupper av gaupe. De tre siste årene er det registrert 1,3 familiegrupper i snitt (3, 0 og 1). Dokumentert tap av rein til gaupe sist vinter indikerer at bestanden er noe høyere enn registreringene viser. Det ble dokumentert 72 rein tatt av gaupe i Finnmark sist vinter. Skadene er fordelt over store deler av Finnmark. Majoriteten av skadene er i A-området og langs grensene til B-området.

Rovviltforskriften § 7 sier at rovviltnemndens vedtak om kvotejakt skal bygge på den regionale forvaltningsplanen for rovvilt, data om biologiske forhold, bestanden og skade- og konfliktsituasjonen, jf. forskriften § 3 tredje ledd og § 6. Rovviltnemnda har gitt føringer i sin forvaltningsplan om at bestandsmålet for gaupe skal nås og opprettholdes i A-området. Det foreslås derfor at det kun åpnes for jakt i B-området med følgende kvote:

To – 2 – gauper hvorav maksimalt én – 1 – voksen hunngaue. Jakta stopper i Finnmark dersom det felles én voksen hunngaue.

Troms og nordre del av Nordland – beregning av jaktkvote

Bestandsmål for Troms er 6 familiegrupper. De siste tre årene er det registrert 5 i snitt (6, 6 og 3 i henholdsvis 2016, 2017 og 2018). Dette tilsvarer en totalbestand i Troms i 2018 før jakt på ca. 31 gauper.

Med å bruke funksjon i Andersen m.fl. 2003 blir bestandsstørrelse før jakt i 2019:

$$N_{t+1} = (N_t - \text{Jakt}) * \lambda$$

Hvor N_{t+1} er populasjonsstørrelse i 2019, N_t er populasjonsstørrelse i 2018, Jakt er antall dyr drept under jakt i 2018, og λ er tilvekstrate som Andersen m.fl. gir som 1,2.

Bestandsstørrelse i 2019 før jakt = $(31 - 1) * 1,2 = 36$ individer.

Siden bestandsmålet i Troms tilsvarer omkring 37 gauper), har vi beregnet at det vil være omtrent én gaupe under bestandsmålet for Troms ved kvotejaktstart. Det betyr at vi forventer å ha seks ynglinger i Troms registrerings sesongen 2018/2019.

Vi bemerker at det ikke er eksakt vitenskap å regne seg fra antall familiegrupper til antall individer. Tilfeldigheter, slik som hvor mange av hunnene i bestanden som får frem unger det enkelte år, vil spille en større rolle når en regner på bestanden i et forholdsvis lite område, enn om en regner på bestanden i for eksempel Norge samlet. Vi bemerker samtidig at det i februar

2018 ble registrert en familiegruppe i samarbeidsområdet med Nordland, i Evenes, rovbases ID: R509237. Videre at det sesongen 2017/2018 ble registrert en familiegruppe på svensk side, ved Torneråsk. Dette var to ynglinger registrert nært Troms, som ikke inngår estimatet over antall individer i Troms.

Rovviltnemndas forvaltningsplan av 10.10.2013 har klare føringer på at bestandsmålene skal nås innenfor A-områdene, mens det skal være ett høyt trykk på uttak i B-områdene. En lav bestand taler for at gaupekvoten for Troms og samarbeidsområdet med Nordland i 2018 må settes lavt, slik at gaupebestanden igjen kan nå bestandsmålet.

Dokumenterte tap til gaupe er lavest sør i regionen. Derfor vil ikke sekretariatet tilrå å åpne for kvotejakt på gaupe sør for Målselv, Sørreisa og Dyrøy.

Sekretariatet mener en kvote på én gaupe i nordlige B-område for gaupe i Troms, ikke vil være skadelig for bestandens overlevelse, og at en vil kunne forvente å ha omtrent seks familiegrupper i Troms i 2019/2020, med dette uttaket.

38/18 Resultater i kadaverhundprosjektet og litt om Norsk viltskadesenter v/Erlend Winje, NIBIO

Se presentasjoner.

39/18 Presentasjoner fra organisasjonen i landbruket: Erfaringer etter skadesituasjoner til bjørn, hva fungerer og hva fungerer ikke?

– Vedtak –

Presentasjonen fra Bondelaget blir fulgt opp i nemnda.

40/18 Dialogforum/samarbeidsforum der næring og forvaltning møtes. Møtet definerer rammer for et slikt forum

– Vedtak –

Rovviltnemnda setter av plass for *Forum beitenæring og rovviltforvaltning* i sitt årlige marsmøte. Rovviltnemnda oppfordrer sau- og reinnæringa til å melde inn tema for forumet.

41/18 Reindriftskonferanse – veien videre. Innledning ved Erlend Winje, prosjekt Dyr i drift

– Vedtak –

Rovviltnemnda ser potensiale for en fast (årlig eller annethvert år) nasjonal reindriftskonferanse. Konferansen bør arrangeres i regionen, som har 80 prosent av Norges reindrift. Det er naturlig å samarbeide med Nord-Sverige og Nord-Finland. Rovviltnemnda ser på muligheten for å bidra i et slikt arrangement. Det er realistisk å holde neste konferanse i 2020.

Saksfremstilling

Prosjektet dyr i drift ved Erlend Winje skriver:

Målgruppe

Tenker at dette er primært næringsutøvere. Forskere, forvaltere og andre er naturligvis velkomne som deltakere, og disse er også naturlig å ha med som foredragsholder. For disse gruppene fins det flere typer konferanser som omhandler reindrift, men det fins ikke, så vidt jeg vet, konferanser spesielt for utøverne.

Tema

Ser for meg at det er naturlig å ta for seg både erfaringsbasert og naturvitenskapelig kunnskap om reindrift generelt. I dette ligger både utfordringer knyttet til rovvilt og arealbruk, men også teknologi, økonomi, helse, hms osv.

Sted og tid

Vi har tidligere snakket om å ambulere mellom Finnmark og Troms. Det å samarbeide med Nord-Sverige og Nord-Finland har også vært nevnt. Dersom utøverne er målgruppen er det dette som bestemmer møtestedene. Ser for meg at det kan bli en utfordring å få reindriftsutøvere fra Nord-Norge til å møte eksempelvis i Kiruna eller i Rovaniemi (og visa versa). Eller få utøvere fra Nordland og sørover til å komme til Troms eller Finnmark. Dersom reiseavstandene blir for store uteblir utøverne og vi sitter igjen med en konferanse som består av forskere og forvaltere. Tror derfor at det innledningsvis i hvert fall bør tenkes regionalt, dvs. en veksling mellom Tromsø og eksempelvis Karasjok/Kautokeino. Tror også at vi må passe oss for å arrangere dette for ofte. Dette er krevende å arrangere og en bør sikre seg at en har tilstrekkelig med nytt stoff å komme med slik at konferansen blir attraktiv nok.

Finansiering

Tidligere har dette blitt finansiert av FKT- og RUF-midler. Dette synes jeg fortsatt er en fornuftig løsning. Pr dato ser jeg ingen andre åpenbare løsninger på dette.

Arrangør

Det er viktig at den som tar på seg å være arrangør både har en del kunnskap om reindrift og et nettverk opp mot aktuelle parter (næring, forskning, forvaltning, finansierer etc.). Videre er det viktig å kunne sikre kontinuitet og at arrangementet kan gjennomføres både i Finnmark og i Troms.

Til nå har NIBIO hatt ansvaret for gjennomføring (kun i Troms). Fordelen med at slike institusjoner gjør dette er at de kan sikre faglig kompetanse og kontinuitet. Ulempen er at det er kostbart. Det kunne vært naturlig å spørre næringa først (NRL) om de ønsker å ta dette

ansvaret. Uansett er NIBIO villig til å fortsette dette arbeidet, eventuelt i samarbeid med andre (eks NRL).

42/18 Diverse orienteringer fra prosjekt Dyr i drift

43/18 Kongeørnprosjektet – oppfølging av Stortingets flertallsmerknader

– Vedtak –

Rovviltnemnda vil sende brev til Stortinget v/stortingspresidenten, med kopi til Klima- og miljødepartementet ang. departementets oppfølging av Stortingets flertallsmerknader om kongeørn 6. juni 2016.

Brevet har følgende innhold:

Rovviltnemnda for region 8 etterlyser oppfølging av Stortingets to flertallsmerknader om kongeørn

Rovviltnemnda for region 8 viser til Stortingets to flertallsmerknader om kongeørn 6. juni 2016, i Innst. 335 S (2015–2016)

1. *Flertallet [Ap, H, FrP, KrF og SP] ber Klima og miljødepartementet sende på høring forslag til endringer i bestemmelsene om skadefelling, som målrettet kan bidra til færre tap av beitedyr til kongeørn i områder med særskilt skadeomfang.*
2. *Flertallet [H, FrP, KrF og SP] ber regjeringen også igangsette en forsøksordning for forvaltning av kongeørn innenfor rammene av rovviltforliket. En ordning begrenses til områder på Fosen-halvøya og i Troms, hvor kongeørn er stedvis en stor utfordring for beitedyr. En slik forsøksordning vil bidra til verdifull kunnskap om forvaltningspraksis.*

Rovviltnemnda viser til høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet av 21.6.2017, *Høring av endringer i rovviltforskriften – skadefellingsbestemmelsen for kongeørn og kongeørnprosjekter*. KLD mottok 29 svar på høringen som hadde høringsfrist 4.9.2017. Rovviltnemnda mener det er uheldig at ikke KLD har konkludert offentlig etter høringen.

Vi vil også kommentere at KLD i høringsbrevet på s. 2 skriver:

Stortinget har gjennom sine beslutninger lagt føringer for at videre studier og kunnskapsinnhenting skal videreføres på Fosen og i Troms, samt at det skal igangsettes en forsøksordning for forvaltning av kongeørn innenfor rammene av rovviltforliket, begrenset til de samme områdene.

Dette er etter rovviltnemndas syn en sammenblanding av Stortingets to flertallsmerknader om kongeørn, som svekker gjennomføringen av begge. Flertallsmerkнад 1 må etter vår oppfatning gjelde nasjonale endringer i rovviltforskriften § 12. Hvilke områder som har særskilt skadeomfang vil kunne endres over tid. En avgrensning til Fosen og områder i Troms er ikke dekkende for områder med særskilt skadeomfang. Siden 6. juni 2016 er det i Finnmark dokumentert/antatt, etter undersøkelse utført av Statens naturoppsyn, at 282 rein er drept av kongeørn. Dette antallet er en brøkdel av hva som sannsynliggjøres drept av kongeørn. Reindriftsåret 2016/2017 ble det i Finnmark erstattet 3490 rein som drept av kongeørn (Rovbase per 25.10.2018). Dette utgjør 38 prosent av all rovviltterstatning i fylket. Erstatning til gaupe, jerv, bjørn, ulv og uspesifisert rovvilt utgjør resten.

Dersom det jf. flertallsmerkнад 1 gjøres nasjonale endringer i rovviltforskriften § 12, myntet på områder med særskilt skadeomfang. Da vil flertallsmerkнад 2, med forsøksordning i områder på Fosen og i Troms, blant annet kunne evaluere effekten av endringene i rovviltforskriften § 12. Det vil kunne danne et viktig grunnlag for retningslinjer til den endrede § 12 i rovviltforskriften.

Konklusjon

Klima- og miljødepartementet har ikke gjort endringer i bestemmelsene om skadefelling av kongeørn. De har ikke konkludert etter høringen. I Troms har ikke KLD eller Miljødirektoratet iverksatt noen forsøksordning for forvaltning av kongeørn. Rovviltnemnda mener manglende oppfølging av flertallsmerknadene kan være et demokratisk problem. Vi ber om at stortingspresidenten følger opp denne saken.

44/18 Rovviltnemnda i region 8 melder behov for styrket SNO i Finnmark

– Vedtak –

Rovviltnemnda vil sende brev til Klima- og miljødepartementet, med melding om behov for styrket SNO i Finnmark.

Brevet har følgende innhold:

Rovviltnemnda i region 8 melder behov for styrket SNO i Finnmark

Rovviltnemnda for region 8 hadde møte i Vadsø den 12.10.2018. På møtet var flyttsamelagene fra Polmak, Kautokelno og Karasjok representert. Der var også Sametinget og Finnmark bondelag representert. Blant temaene som ble tatt opp på møtet var kadaverdokumentasjon og registrering av rovvilt.

Det ble for rovviltnemnda klart at SNO i Finnmark ikke har kapasitet til å dokumentere rovvilttap i felt, slik reindriften ønsker. Åstedsbefaring på skadestedet er det normale ellers i landet. I dag er det vanlig praksis i Finnmark at reindriften om vinteren må ta kadavrene ned fra fjellet, og mellomlagre disse i containere før SNO-personell undersøker disse. Dette gjør at en tar maten fra rovviltet som har drept reinen. Rovviltet må da drepe en ny rein.

Manglende åstedsbefaring gjør at SNO mister helhetsbildet, og dermed muligheten for å se flere kadaver i sammenheng, ut fra hvor og hvordan de ligger. Det gjør at kadaver som ved åstedsbefaring hadde blitt satt til «antatt rovvilt», ikke når opp i denne kategorien når de er fjernet fra stedet. Antall kadaver dokumentert/antatt rovvilt blir da færre enn de ville blitt ved kontroll i feit.

I reindriften er det ikke tiltro til rovviltregistreringer. Det må settes inn langt større ressurser på å dokumentere ynglinger av gaupe og jerv, på å samle DNA fra bjørn og på å registrere ørnebestanden.

Rovviltnemnda viser til en foreslått styrking av rovviltarbeidet over statsbudsjettet. Vi melder i den forbindelse et behov for mer ressurser til feltarbeid for SNO og rovviltkontakter i Finnmark.

45/18 Møteplan 2019

Vedtak:

Møteplan 2019

Dato	Saker (ikke uttømmende)	Sted
Februar	Prioritering av FKT-midler 2019	e-post
28.–29.3	Forum beitenæring og rovviltforvaltning, skadefellingskvoter, nemnda evaluerer sin egen oppfølging av forvaltningsplanen siste år	Tromsø
7.5	Anbefaling lisensfellingskvote bjørn, lisensfellingskvote jerv	Vadsø
10.10	Kvote for kvotejakt på gaupe, evt. anbefaling av kvote	Alta

Rovviltnemndas møteplan

Rovviltnemnda ønsker allerede nå å sette møteplanen for 2019. Nytt av året er at rovviltnemnda vil gjøre prioritering av FKT-midler per e-post. Dette for å få en så rask behandling som mulig etter at supplerende tildelingsprev gir planleggingsrammer medio februar.

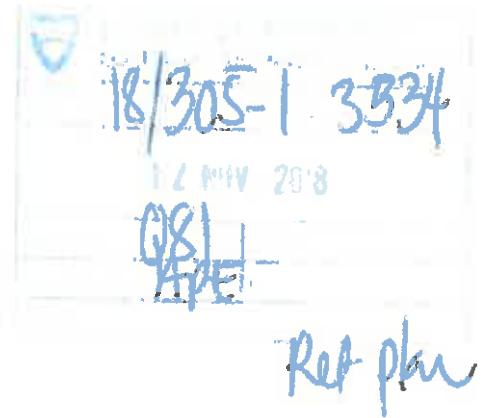
Den 28.–29. mars vil rovviltnemnda ha sitt største møte i 2019. På dette møte ønsker nemnda spesielt å legge til rette for taletid til eksterne, både fra beitenæring, forvaltning, forskning og eventuelle andre interessenter som måtte ønske. Rovviltnemnda har lagt det årlige samarbeidsforumet for beitenæring og rovviltforvaltning til dette møtet.

På grunn av permisjon i sekretariatet sommeren 2019, er det hensiktsmessig å flytte frem sommermøtet noe, mot hva som har vært vanlig dato for dette møtet. Derfor settes dette møtet til 7. mai. Det planlegges styringsgruppemøte i prosjektet Næring og rovvilt i Finnmark den 6. mai. Møtene legges til Vadsø.

Høstmøtet settes til 10. oktober. Dette møtet legges til Alta.



Statens vegvesen



Fylkeskommuner og kommuner

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Yngvild Munch-Olsen /
22073726

Vår referanse:
16/143680-122

Deres referanse:

Vår dato:
09.11.2018

Nye fartsgrensekriterier fra Statens vegvesen (NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier)

Vegdirektoratet ved Vegdirektøren har fastsatt nye fartsgrensekriterier for fartsgrensene 30, 40, 50, 60, 80, 90, 100 og 110 km/t. Endelige kriterier for 70 km/t avventer avklaring fra departementet.

Kriteriene erstatter NA-rundskriv nr. 2011/7 Kriterier for fastsettelse av fartsgrensene 60, 70, 80, 90 og 100 km/t, NA-rundskriv 2005/17 Kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder og NA-rundskriv 2015/2 Fartsgrenser og motorveger – Ny dimensjoneringsklasse for motorveg med fartsgrense 110 km/t.

Kriteriene vil være gjeldende fra 01.11.2018 og skal benyttes på riksveger, fylkesveger og private veger. De er også anbefalt brukt på kommunale veger.

Begrepene *skal*, *bør* og *kan* skal forstås på samme måte som i Statens vegvesens håndboksystem.

Tidligere kriterier for 70 km/t fra NA-rundskriv nr. 2011/7 ligger som vedlegg 3. Disse skal benyttes inntil videre. Vurder oppskilting der det er bygget ny veg, gjennomført ombygging eller gjennomført andre avbøtende tiltak for økt trafikksikkerhet.

Trafikksikkerhetsseksjonen
Med hilsen

Guro Ranes
avdelingsdirektør

Yngvild Munch-Olsen
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad
0609 OSLO

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032061

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadse

FARTSGRENSEKRITERIER FOR 30-60 OG 80-110 KM/T

FARTSGRENSEKRITERIER FOR 30-60 OG 80-110 KM/T	2
1.1 Nullvisjonen	3
1.2 Et nytt fartsgrensesystem	3
1.3 Vegtrafikklovens bestemmelser	4
1.4 Fartsgrensekriterier for nye og eksisterende veger	4
1.5 Vedtaksmyndighet.....	5
2. Fartsgrensene 30-40-50 km/t	6
2.1 Innledning	6
2.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 30-40-50 km/t	8
2.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 30 km/t	11
2.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 40 km/t	11
2.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 50 km/t	12
3. Fartsgrensene 60-(70)-80 km/t	13
3.1 Innledning	13
3.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 60 km/t	14
3.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 70 km/t	16
3.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 80 km/t	16
4. Fartsgrensene 90-100-110 km/t	17
4.1 Innledning	17
4.2 Generelle bestemmelser for bruk av 90-110 km/t	17
4.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 90 km/t	19
4.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 100 km/t	21
4.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 110 km/t	22
Vedlegg 1: Veiledende modell for beregning av fartsgrense 60 km/t	23
Vedlegg 2: Modell for tunneler med redusert standard.....	28
Vedlegg 3: Kriterier for fartsgrense 70 km/t i NA-rundskriv nr. 2011/7	30

1.0 Innledning

1.1 Nullvisjonen

Nullvisjonen er et bærende prinsipp for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og ligger også til grunn for fastsettelse av fartsgrenser. I følge nullvisjonen har vegeier et ansvar for å tilrettelegge for ønsket atferd og beskytte mot fatale konsekvenser av feilhandlinger.

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontrafikk i de ni største byene i Norge skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet), jf. Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Fartsgrensekriteriene skal bidra til at nullvekstmålet oppnås på en trafikksikker måte.

1.2 Et nytt fartsgrensesystem

En skisse til nytt fartsgrensesystemet ble behandlet og godkjent i Statens vegvesens etatsledermøte i 2015. Det nye fartsgrensesystemet er basert på fire grunnpillarer; **menneskets tåleevne, vegens geometri, trafikantenes forståelse og miljø**. Fartsgrensene skal sikre en god balanse mellom trafikksikkerheten, framkommelighetsmålene og de fire pilarene.

Vegnettet deles inn i tre hovedgrupper basert på vegens funksjon.

- 1) Veger med tilgjengelighetsfunksjon (atkomstveger): 30–40–50 km/t
- 2) Veger med blandet funksjon (atkomst- og transportveger): 60–70–80 km/t
- 3) Veger med framkommelighetsfunksjon (transportveger): 90–100–110 km/t.

Fartsgrenserkriteriene er bygget opp rundt denne tredelingen.

1.3 Vegtrafikklovens bestemmelser

Fartsgrensekriteriene er basert på bestemmelsene i vegtrafikklovens § 3 om aktsomhet og § 6 om fartsregler. Aktsomhetskravet gjelder uansett fartsgrense.

§ 3 Grunnregler for trafikk

« Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.»

§ 6 Fartsregler

«Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted-, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke oppstår fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret.

«Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t.

Departementet kan delegere til regionvegkontoret, politiet eller kommunen å avgjøre om et område skal regnes som tettbygd strøk etter denne lov, og kan fastsette grensene for det tettbygde strøk.

I trafikkregler gitt i medhold av § 4 og skiltregler gitt i medhold av § 5 kan det fastsettes nærmere bestemmelser om lavere fartsgrense, for bestemt eller ubestemt tid også av hensyn til miljøet.

Departementet kan gi særlige regler om fartsgrenser for område utenfor veg, eller på veg stengt for alminnelig ferdsel.

Departementet kan som forsøksordning sette lavere generelle fartsgrenser enn hva som er bestemt i andre ledd for bestemte områder og/eller til bestemte tider.»

I praksis betyr dette at dersom det ikke er fattet vedtak om en særskilt fartsgrense, har alle vegstrekninger utenfor tettbygd strøk fartsgrense 80 km/t, og alle vegstrekninger innenfor tettbygd strøk fartsgrense 50 km/t.

1.4 Fartsgrensekriterier for nye og eksisterende veger

Krav til fartsgrenser ved bygging av ny veg er gitt i Vegdirektoratets N100 Veg- og gateutforming. Når en veg er planlagt og bygd etter en besluttet dimensjoneringsklasse, så beholdes den tilhørende fartsgrensen ved overlevering til driftsorganisasjonen og videre framover.

Kriteriene for fartsgrensene 90 – 110 km/t på eksisterende veger bygger på kravene i N100. De eksisterende vegene er bygget etter forskjellige normalbestemmelser og med ulike krav som utgangspunkt. På visse områder, hovedsakelig når det gjelder geometri, er derfor kravene til eksisterende veger noe annerledes enn kravene til nye veger.

1.5 Vedtaksmyndighet

Vedtaksmyndighet for fartsgrenser følger av skiltforskriften § 26, punkt 1:

«1. For bestemt vegstrekning kan Vegdirektoratet treffe vedtak om høyere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd.

For bestemt vegstrekning eller sone kan det treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av regionvegkontoret og for kommunal veg av kommunen. Dersom en sone også omfatter annen veg enn kommunal veg, treffes vedtaket av regionvegkontoret.

Før vedtak treffes etter første eller annet ledd, skal politiet få uttale seg. Før regionvegkontoret treffer vedtak, skal også fylkeskommunen og kommunen få uttale seg.»

Søknad om fartsgrensene 90–100–110 km/t sendes til Vegdirektoratet. I søknaden må regionen dokumentere at de punktene som er satt som krav i kriteriene er oppfylt. Høringssvar fra politiet vedlegges.

Det er regionvegkontoret som fatter vedtak om hva som skal anses som tettbygde strøk jf. skiltforskriftens § 26 pkt 2.

«Regionvegkontoret kan treffe vedtak om et område skal ansees som tettbygd strøk etter vegtrafikklovens § 6 annet ledd og fastsette grensen for det tettbygde strøket. Før regionvegkontoret treffer slikt vedtak, skal politiet og kommunen få uttale seg. Omfatter området bare kommunale veier, treffes slikt vedtak av kommunen etter at regionvegkontoret og politiet har fått uttale seg.»

Statistisk sentralbyrås (SSB) offisielle definisjonen for tettbygde strøk er:

«En husansamling der det bor minst 200 personer og avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 m. Det er tillatt med avvik når det mellom husene er områder som ikke skal bebygges, som parker, idrettsanlegg, industri eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 m fra tettstedskjernen.»

2. Fartsgrensene 30-40-50 km/t

2.1 Innledning

Trafikanter utenfor tettbygd strøk velger i hovedsak fartsnivå ut fra vegens fartsgrense, linjeføring og bredde. I tettbygde strøk er det først og fremst hensyn til andre trafikanter og bebyggelse langs vegen som må tas hensyn til. Kriterier basert på ÅDT og vegens utforming blir derfor i mindre grad aktuelt her. Fartsgrensene i tettbygde strøk må som oftest baseres på vegens funksjon og bruken av området. Det betyr at fartsgrensene må brukes fleksibelt og baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, miljøforhold og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs vegene. Dette vil også fremme nullvekstmålet.

For trafikantene i tettbygde strøk vil fartsgrensene kunne gjøres godt forståelig for trafikantene dersom de brukes riktig. Det vil si at de viser ønsket og forsvarlig fartsnivå sett i sammenheng med bebyggelse, aktivitet og arealbruk for øvrig langs vegen.

Veger og gater i tettbygd strøk kan fort få et høyere fartsnivå enn ønsket. Da bør utformingstiltak og eller overvåking gjennomføres. Det er ikke krav om fysiske tiltak for å innføre fartsgrense lavere enn 50 km/t, men det er viktig å følge opp fartsnivået etter at lavere fartsgrense er innført (se håndbok V128 Fartsdempende tiltak). Behov for slike tiltak avgjøres i beslutningsprosessen, og nødvendige tiltak iverksettes.

Fartsgrensene bør helst gjelde for så lange strekninger som mulig da hyppige endringer er vanskelig for trafikantene å få med seg. Punktskilting anbefales brukt der det kun er behov for nedsatt fart på kortere strekninger, for eksempel ved skoler.

2.1.1 Beskrivelse av veger og gater med tilgjengelighetsfunksjon

Dette er veger og gater med lokaltrafikk eller gjennomgangstrafikk. Trafiksikkerhet, fremkommelighet for gående, syklende, kollektivtrafikk og varelevering er prioritert.

Tåleevne

Fartsgrense 30 og 40 km/t er viktig i områder der mange går og sykler. Forskning¹ viser at de fleste gående og syklende vil overleve en kollisjon med et motorisert kjøretøy når fartsgrensen er 30 km/t. Kryssingspunkt som benyttes av mange bør sikres.

¹ Hóskuldur R.G. Kröyer, Thomas Jonsson, András Várhegyi (2014): Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact speed on fatality risk of pedestrians struck by a motor vehicle. *Accident Analysis and Prevention* 82 (2014) 143–152

Vegens geometri

Kriteriene for fartsgrensene 30–50 km/t legger i liten grad vekt på vegens geometri. Vegens utforming med tanke på gang- og sykkelanlegg, fortau, sikre kryssingssteder og lignende er imidlertid viktig.

Trafikantenes forståelse

Trafikantene vil normalt forstå behovet for lavere fartsgrenser i boligområder og der det ferdes mange gående og/eller syklende. Det er likevel en utfordring med overholdelse av fartsgrensene, og fartsdempende tiltak vil ofte være nødvendig.

Miljø

I tettbygde strøk er det viktig å prioritere gode miljøforhold høyt. Dette gjelder spesielt reduksjon av støy i boligområder og andre områder der gående og syklende ferdes. Lokal forurensing fra motorisert trafikk påvirkes av blant annet fartsnivå, drivstoffstype, tungtrafikkandel og ÅDT. Lavere fartsnivå gir normalt mindre støy og mindre forurensing.

2.1.2 Bruk av fartsdempende tiltak

Måling av fartsnivå på veier og gater med fartsgrense 30–50 km/t, viser at fartsgrensen ofte overskrides. Fartsmålinger kan foretas før fartsgrensen endres eller etter at ny fartsgrense er satt.

I håndbok V128 Fartsdempende tiltak er det beskrevet ved hvilket fartsnivå det er behov for fysiske fartsdempende tiltak. Her er det også beskrevet bruk og utforming av tiltak. Fysiske fartsdempende tiltak ved kryssingssteder er angitt i V127 Kryssingssteder for gående.

Kontroll av fartsnivå er en oppgave for politiet. Fartsvisningstavler kan være et alternativ der dette viser seg å ha tilstrekkelig virkning på fartsnivået. Det bør ikke være et alternativ til fysiske tiltak.

2.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 30–40–50 km/t

Anbefalte fartsgrenser i tettbygd strøk er vist i tre ulike tabeller under. Tabellene tar utgangspunkt i vegens/gatens formål, type område som den går gjennom, om det ligger særskilte anlegg langs vegen/gaten og hvilken type langsgående skille mellom biler og gående/syklende som er etablert.

Veger og gater med sykkelfelt og med planskilt kryssing for gående/syklende må også vurderes særskilt. Det vises for øvrig til håndbok V127 Kryssingssteder for gående.

Ved kollektivknutepunkt/terminaler bør 40 km/t vurderes selv om vegen/gaten har egen gang- og sykkelveg.

Ved fartsgrenser over 50 km/t i tettbygd strøk, er bruken av disse beskrevet i kapittel 3. Fartsgrensene 60–70–80 km/t.

Om grad av aktivitet

- Kriteriene gjelder i utgangspunktet for veger og gater med **middels aktivitet**, og det er summen av en rekke forhold som er utslagsgivende for fartsgrensen.
- Ved særlig **lav eller høy aktivitet**, må fartsgrensen vurderes særskilt.
- Høy aktivitet er eksempelvis veger eller gater med forretninger på begge sider av strekningen, og mange gående som krysser.
- Lav aktivitet er eksempelvis mer spredtbygde områder der svært få gående og syklende krysser eller beveger seg langs vegen.
- På veger/gater med **mye gang- og sykkelaktivitet**, bør laveste anbefalte fartsgrense velges.

Om særskilte anlegg

- Anbefalingen gjelder anlegg der det er et **stor aktivitet og behov for kryssing**.
- Bruk av lave fartsgrenser avhenger av **hvordan anlegget er plassert** i forhold til atkomst og aktivitet langs vegen, og behov for kryssing.

Tabell 1.1: Anbefalte kriterier for atkomstveger/gater

		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende		
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende	Veger/gater med fortau	Veger/gater med egen gang- og sykkelveg
Bebyggelse og arealbruk	Bolig -og/eller forretningsområde	30	30	40
	Sentrumsområde	30	30/40	50
	Industri- og næringsområde	40/50	50	50
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	30/40	40	50
	Skoler og eventuelt barnehager	30	30	40
	Parkanlegg/lekeplasser	30/40	40	40

Tabell 1.2: Anbefalte kriterier for samleveger/gater

		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende		
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende	Veger/gater med fortau	Veger/gater med egen gang- og sykkelveg
Bebyggelse og arealbruk	Bolig -og /eller forretningsområde	30	40	40/50
	Sentrumsområde	-	40/50	40/50
	Industri- og næringsområde	40/50	50	60/70/80 (Se kapittel 3)
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	40	40/50	50
	Skoler og eventuelt barnehager	30	30/40	40
	Parkanlegg/lekeplasser	40/50	40/50	50

Tabell 1.3. Anbefalte kriterier for hovedveger i tettbygde strøk og byer

		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende		
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende	Veger/gater med fortau	Veger/gater med egen gang- og sykkelveg*
Bebyggelse og arealbruk	Bolig –og/eller forretningsområde	30/40	40/50	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Sentrumsområde	-	40/50	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Industri- og næringsområde	40/50	Se kapittel 3	60/70/80 (Se kapittel 3)
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	30/40/50	50	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Skoler og eventuelt barnehager	30/40	40	60/70/80 (Se kapittel 3)
	Parkanlegg/ lekeplasser	50	50	60/70/80 (Se kapittel 3)

2.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 30 km/t

Fartsgrense 30 km/t skal brukes på følgende strekninger i tettbygd strøk

1. Strekninger ved skoler

Strekninger som ligger ved skoler på en slik måte at et stort antall barn/unge må krysse vegen hver gang de skal til eller fra skolen.

Fartsgrense 30 km/t bør brukes på følgende strekninger i tettbygd strøk

2. Atkomstveger, samleveger og hovedveger

Se tabell 1.1, 1.2 og 1.3.

2.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 40 km/t

Fartsgrense 40 km/t bør brukes på følgende strekninger i tettbygd strøk:

1. Atkomstveger, samleveger og hovedveger

Se tabell 1.1, 1.2 og 1.3.

2. Hovednett for sykkel

Kortere strekninger som ikke er tilrettelagt for syklister, men som inngår som lenke i et vedtatt framtidig hovednett for sykkel. Det forutsettes en viss sykkelaktivitet på strekningen.

Fartsgrense 40 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

3. Strekninger som ligger ved skoler

Strekninger som ligger ved skoler på en slik måte at et stort antall barn/unge må krysse vegen hver gang de skal til eller fra skolen. Andre sikringstiltak bør være vurdert før fartsgrensen eventuelt settes ned.

2.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 50 km/t

50 km/t er generell fartsgrense på veger og gater innenfor tettbygd strøk der særskilt fartsgrense ikke er innført. Se også tabell 1.1, 1.2 og 1.3.

Kriteriene åpner for noe bruk av fartsgrense 50 km/t utenfor tettbygd strøk i spesielle tilfeller:

Fartsgrense 50 km/t bør brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

1. Strekninger med gangfelt

Strekninger med gangfelt som ikke tilfredsstillir kravene til fart i V127 Kryssingssteder for gående. Dersom slike gangfelt ikke kan fjernes, sikres med signalanlegg eller gjøres om til planskilt kryssing, bør de ha fartsgrense 50 km/t.

Fartsgrense 50 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

2. Tilrettelegging for gående og syklende, tetthet av kryss og avkjørsler og tilbud/virksomhet som gir aktivitet langs veg (se vedlegg 1)

Strekninger der metoden beskrevet i vedlegg 1 gir vesentlig flere poeng enn det som er anbefalt for 60 km/t.

3. Korte strekninger med særskilte behov

Korte strekninger definert som gårdstun eller strekninger med særskilt avvikende vegutforming/kurvatur. Det må gjøres en vurdering av behov, og strekningen bør være så kort som mulig. I helt spesielle tilfeller kan det også være behov for å bruke lavere fartsgrense enn 50 km/t avhengig av vegtype/funksjon.

3. Fartsgrensene 60–(70)–80 km/t

3.1 Innledning

Fartsgrensene bør helst benyttes på så lange strekninger som mulig. Punktskilting anbefales brukt der det kun er behov for nedsatt fart på kortere strekninger, for eksempel ved skoler.

3.1.1 Beskrivelse av vegar med blandet funksjon

Vegar med blandet funksjon er hovedsakelig vegar utenfor tettbygd strøk. Vegene har både lokal, regional og nasjonal trafikk av ulik karakter. De benyttes både til atkomst og transport.

Tåleevne

Vegar som får fartsgrense 60–80 km/t bør ha en utforming som i størst mulig grad gjør at man unngår ulykker og begrenser skadeomfanget dersom ulykken skjer.

Vegens geometri

Før fartsgrensene 60–80 km/t forutsettes det at trafikantene avpasser farten etter vegens geometri og lokale steds- og værforhold, jf. aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Farlige svinger og andre krevende vegforhold skiltes eventuelt med fareskilt eller anbefalt fart.

Trafikantenes forståelse

Trafikantene skal være kjent med at 80 km/t er den generelle fartsgrensen utenfor tettbygd strøk. Bruken av fartsgrense 70 km/t på vegar med eksempelvis særlig høy ulykkesrisiko er ikke selvforklarende. Strekninger med 60 km/t bør som oftest være lette for trafikantene å kjenne igjen på grunn av bebyggelse, avkjørsler og lokal aktivitet. Likevel kan overholdelse av fartsgrensen være et problem.

Miljø

I eller nær tettbygde strøk vil ønske om reduserte miljøbelastninger være et argument for å redusere fartsgrensene. Med miljø menes forhold knyttet til forurensning, støy, verneverdige områder mv.

Det er en prioritert oppgave å redusere miljøbelastningen som trafikken skaper. Dette gjøres mest effektivt gjennom fysiske tiltak som støyskjerming, oppsamling av støv, overgang til elektrisk drevne kjøretøy etc. Siden de fleste av disse miljøbelastningene øker med fartsnivået, vil lavere fart kunne gi mindre utslipp og miljøbelastning. Vegtrafikkloven § 6 viser til at det kan «(...) fastsettes nærmere bestemmelser om fartsgrenser, herunder om lavere fartsgrense for bestemte grupper av motorvogner og lavere fartsgrense, for bestemt eller ubestemt tid, også av hensyn til miljøet.»

3.2 Kriterier for bruk av fartsgrense 60 km/t

3.2.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

3.2.2 Krav til eksisterende veger

Fartsgrense 60 km/t brukes i hovedsak på veger med mange avkjørsler, mye gang/sykelaktivitet langs vegen og randbebyggelse. Risikoreduserende tiltak og fysiske tiltak mot forurensning og støy bør alltid vurderes først.

Fartsgrense 60 km/t bør brukes på følgende vegstrekninger utenfor tettbygd strøk

1. Fysisk tilrettelegging for gående og syklende (se veiledende modell i vedlegg 1)

Strekninger med behov for redusert fart på grunn av mangelfull langsgående eller tverrgående tilrettelegging for gående og syklende. Før fartsgrensen reduseres bør sikring av kryssingspunkt være vurdert som alternativ.

2. Tetthet av kryss og avkjørsler (se veiledende modell i vedlegg 1)

Strekninger der vegens randsone har mange avkjørsler og kryss.

3. Tilbud og virksomhet langs veg (se veiledende modell i vedlegg 1)

Strekninger med behov for lav fart på grunn av tilbud og virksomhet langs vegen som gir aktivitet av gående og syklende.

Ved skoler kan variable fartsgrenser benyttes i stedet for permanent fartsgrense 60 km/t.

Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger utenfor tettbygd strøk:

4. Skoler

Strekninger der skoler ligger i nærheten av vegen, og medfører aktivitet uten at denne er stor nok til at kriteriene under 30 eller 40 km/t er oppfylt, eller strekningen oppfyller kravene under pkt 1. Dersom aktiviteten er begrenset til spesielle tider av døgnet bør det brukes variable fartsgrenser.

5. Kryss og kryssområder

Kryss som ikke tilfredsstillende gjeldende krav for høyere fartsgrenser til stoppsikt og/eller sikttekanter. Mengde sidetraffikk bør vurderes. Det bør vurderes å gjøre fysiske endringer i utformingen før fartsgrensen eventuelt settes ned.

6. Tunneler (se vedlegg 2)

Eksisterende tunneler med redusert standard kan, i påvente av oppgradering, få redusert fartsgrense. Tunneler skal normalt ha samme fartsgrense som vegen for øvrig, men lavere fart kan skiltes dersom tunnelen har en særskilt utforming (vegbredde, kurvatur mm) eller tunnelen ikke er oppgradert i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften.

7. Lokal forurensning

Strekninger med behov for lavere fart på grunn av lokal forurensning over grenseverdier i gjeldende forskrift. Det vises spesielt til krav om grenseverdier for svevestøv i forurensningsforskriften kapittel 7.

8. Støy

Strekninger der det ligger bebyggelse med støyfølsomt bruksformål (boliger, skoler, sykehus mm), og som har støynivåer over grenseverdier i gjeldende regelverk jf. forurensningsforskriften § 5-4. Redusert fartsgrense skal kun brukes som et supplement til andre tiltak, som for eksempel fasadetiltak.

9. Trær beskyttet av naturmangfoldloven

Strekninger der mange trær langs vegen er beskyttet av naturmangfoldloven (kulturhistorisk landskap). Det forutsettes at trærnes plassering utgjør en fare ved utforkjøringer, og at andre trafikksikkerhetstiltak enn nedskilting ikke er mulig å gjennomføre.

10. Historisk verneverdige veger

Strekninger definert som Historiske verneverdige veger, og der nedskilting er nødvendig for å bevare vegens kulturhistoriske verdi. Historiske veger er bygget for fartsgrense 60 km/t og lavere.

11. Kryssingspunkt for gående og syklende

Ved tilrettelagte kryssingspunkt som ikke oppfyller kravene til etablering av gangfelt jf. håndbok V127 Kryssingssteder for gående eller er inne på en strekning som oppfyller kravene under pkt 1. Før fartsgrensen reduseres bør en vurdere andre måter å sikre kryssingspunkt på.

Fartsgrense 60 km/t kan brukes på følgende strekninger gjennom tettbygd strøk:

12. Hovedveger gjennom tettbygd strøk

Viktige hovedveger gjennom tettbygde strøk der gående og syklende har alternative anlegg og der kollektivtrafikken har egne holdeplasser (innfartsveger, ringveger ol.). Slike strekninger regnes å ligge utenfor tettbygd strøk i vegtrafikklovens forstand.

3.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 70 km/t

[kommer - inntil videre brukes tidligere kriterier (vedlegg 3)]

3.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 80 km/t

3.4.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

3.4.2 Krav til eksisterende veger

80 km/t er generell fartsgrense på veger utenfor tettbygd strøk der særskilt fartsgrense ikke er innført.

Fartsgrense 80 km/t brukes også på 2+1 veger/veger med midtrekkverk som ikke tilfredsstiller kravene til fartsgrense 90 km/t, jf. Kapittel 4.3.2.

Fartsgrense 80 km/t kan brukes på følgende strekninger gjennom tettbygd strøk:

Motorveg eller motortrafikkveg i byområder der tetthet av kryss, av- og påkjøringsramper eller miljøhensyn tilsier dette.

4. Fartsgrensene 90–100–110 km/t

4.1 Innledning

4.1.1 Beskrivelse av veger med framkommelighetsfunksjon

Dette er veger med høy utformingsstandard, og der gående og syklende har egne traseer (lokalt vegnett eller egne gang- og sykkelveger). Vegene brukes hovedsakelig til å bringe personer og gods over lengre strekninger, og utformingen gjør at det skjer relativt få alvorlige ulykker her.

Tåleevne

Veger som får fartsgrense 90–110 km/t skal ha en utforming som begrenser antall ulykker og skadeomfang. Det legges til grunn at trafikanter har begrenset fysisk tåleevne.

Vegens geometri

Vegenes tverrprofil, horisontal- og vertikalkurvatur mm skal være utformet på en slik måte at trafikantene sikkert kan kjøre i skiltet fartsgrense under gode vær- og føreforhold.

Trafikantenes forståelse

Det skal være god overenstemmelse mellom vegutforming og fartsgrense. En fartsgrense som er forståelig for trafikantene, vil i større grad vil bli overholdt enn en som ikke er det.

Miljø

En konsekvens av høyt fartsnivå, er at støy og forurensning i form av utslipp øker. Det er i fartsgrensekriteriene satt som utgangspunkt at disse vegene ligger utenfor tettbygde strøk. Enkeltboliger må skjermes for støybelastning.

4.2 Generelle bestemmelser for bruk av 90–110 km/t

4.2.1 Trafikksikkerhetsinspeksjoner

Når det søkes om endret fartsgrense, skal det ved hjelp av en trafikksikkerhetsinspeksjon være sjekket at kriteriene er oppfylt, jf. håndbok V720 Trafikksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner. Sideterrenget skal være vurdert som en del av inspeksjonen. Nødvendige oppgraderingstiltak skal være gjennomført før fartsgrensen kan økes. Det skal også være gjennomført en ulykkesanalyse for de siste 4 årene. I analysen bør det blant annet ses nærmere på vær- og føreforhold og ulykker i vegtunneler og ved tunnelportaler.

4.2.2 Risikovurderinger og ulykkesanalyser

For eksisterende veger som har en fartsgrense i konflikt med de nye kriteriene, bør det gjennomføres en risikovurdering og en ulykkesanalyse. Dersom denne viser lav risiko og få ulykker på strekningen, kan fartsgrensen beholdes. Risikovurderinger skal alltid gjennomføres for:

- **Tunneler med stigning over 5 pst. eller lengde over 3 km. Det skal da spesielt ses på sikt, kjørefeltbredde, skulderbredde, utforming av havarinisjer og eventuelt andre påkjøringsfarlige elementer.**
- **Strekninger med høy andel tungtrafikk (over 20 %)**

4.3 Kriterier for bruk av fartsgrense 90 km/t

4.3.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

4.3.2 Krav til eksisterende motortrafikkveger med 2 + 1 felt

1. Tverrprofil

Tverrprofilen skal være 12,5 m.

Vegen skal ha midtrekkverk.

Vegen bør ha forsterket kantlinje.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal være minimum 400 m.

Stoppsikten skal være minimum 150 m.

3. Kryssløsninger

For $\text{ÅDT} \geq 8\,000$ skal kryss være planskilt og utformet i samsvar med bestemmelsene i N100.

For $\text{ÅDT } 6\,000 - 8\,000$ skal kryss være forkjøringsregulerte T-kryss eller planskilte kryss og utformet i samsvar med bestemmelsene i N100.

4. Belysning

Vegen bør være belyst.

5. Tunneler

Tunneler bør ha fartsgrense som vegen for øvrig.

Ettløpstunneler som er lengre enn 500 m bør ikke ha høyere fartsgrense enn 80 km/t.

Tunnelprofilen skal være minimum 8,5 m.

6. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde – se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

7. Strekningslengde

Strekningen bør være minst 3 km lang.

4.3.3 Krav til eksisterende veger med to felt og ÅDT under 4000

1. Tverrprofil

Tverrprofilet (asfaltert bredde) skal være minst 8 m.
Vegen skal ha forsterket midtoppmerking.

For veger med ÅDT < 1500 kan det tillates tverrprofil (asfaltert bredde) ned til 7,5 meter etter nærmere vurdering.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal være minimum 400 m.
Det bør tillates horisontalkurvatur under 400 meter etter nærmere vurdering.
Stoppsikten skal være 150 m.

3. Forbikjøring

Forbikjøringssikt på 550 m skal være oppfylt minst ett sted per 5 km veg i hver kjøreretning.

4. Avkjørsler

Vegene skal ha minimalt med avkjørsler

5. Løsninger for gående og syklende

Vegene bør ha egne traseer for gående og syklende. Ved lav ÅDT, kan noe gang- og sykkeltrafikk på vegene aksepteres.

6. Tunneler

Tunneler bør ha fartsgrense som vegen for øvrig.
Dersom fartsgrense 90 km/t skal benyttes i ettløpstunneller lengre enn 500 m, skal tunnelprofilet være minimum 8,5 m.

7. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde – se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

8. Strekningslengde

Strekningen bør være minst 3 km lang.

4.4 Kriterier for bruk av fartsgrense 100 km/t

4.4.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

4.4.2 Krav til eksisterende 4-felts motorveger

1. Tverrprofil

Kjørebanebredden skal være minst 7 m (feltbredde 3,5 m). Skulderbredden skal være minst 1,5 m.

Vegen skal være sikret med rekkverk eller voll i midtdeleren. Se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal være minimum 560 m

Stoppsikten skal være minst 200 m

3. Kryssløsninger

Kryss skal være planskilte.

Akselerasjonsfelt skal være minst 150 m og retardasjonsfelt minst 90 m

Tilpasningsstrekningene² skal være minst 90 m

Observasjonsstrekningene³ skal være minst 50 m

4. Belysning

Vegene skal være belyste.

5. Tunneler

Tunneler bør ha fartsgrense som vegen for øvrig.

Tunnelprofilen skal være minimum 9,5 m.

6. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde – se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

7. Strekningslengde

Strekningen bør minst være 5 km lang.

² Tilpasningsstrekning: Den strekningen langs motorvegen som brukes for å bygge opp, evt. bygge ned, bredden på fartsøndringsfeltet (ev lage skisser)

³ Observasjonsstrekning: Siste del av påkjøringsrampe, der man kan se til venstre og se om det kommer noen på motorvegen (ev lage skisser)

4.5 Kriterier for bruk av fartsgrense 110 km/t

4.5.1 Krav ved bygging av ny veg

Det vises til håndbok N100 Veg- og gateutforming.

4.5.2 Krav til eksisterende 4-felts motorveger

Fartsgrensevurderinger av eksisterende motorveger avhenger ikke bare av enkeltelementer, men av en helhetlig vurdering av alle parametre og vegens logiske forløp totalt sett.

1. Tverrprofil

Kjørebanebredden skal minst være 7 m (feltbredde 3,5 m).

Skulderbredden skal minst være 2 m.

Vegen skal ha midtdeler med midtrekkverk.

2. Horisontal- og vertikalkurvatur

Horisontalkurvaturen skal minimum være 700 m.

Stoppsikten skal minimum være minimum 220 m.

3. Kryssløsninger

Kryss skal bygges som planskilte kryss og utformes i samsvar bestemmelsene i N100.

Akselerasjonsfelt og retardasjonsfelt skal være minimum 150 m.

Tilpasningsstrekningene⁴ skal være minimum 100 m.

Observasjonsstrekningene⁵ skal være minimum 50 m.

4. Belysning

Vegene skal være belyste.

5. Tunneler

Tunneler bør ha fartsgrense som vegen for øvrig.

Tunnelprofilen skal være minimum 9,5 m.

7. Sikkerhetsavstand og sideterreng (Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder)

Det skal ikke være påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonens bredde – se håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder. Se også håndbok N101 for krav til utforming av sideterreng uten behov for rekkverk.

8. Strekningslengde

Strekningen bør minst være 5 km lang.

⁴ Tilpasningsstrekning: Den strekningen langs motorvegen som brukes for å bygge opp, evt. bygge ned, bredden på fartsendringsefeltet (av lage skisser)

⁵ Observasjonsstrekning: Siste del av påkjøringsrampe, der man kan se til venstre og se om det kommer noen på motorvegen (av lage skisser)

Vedlegg 1:

Velløpende modell for beregning av fartsgrense 60 km/t

Modellen er basert på grunnprinsippene i «Beregningsark fartsgrense 60 km/t», som tidligere har vært benyttet som vurderingsgrunnlag for fartsgrense 60 km/t. Der det gamle beregningsarket la mest vekt på tetthet mellom kryss og avkjørsler, tar den nye modellen også hensyn til tilbud og virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende langs vegen og ved kryssing av veg. Ved å bruke modellen utføres i prinsippet en risikovurdering etter en forhåndsdefinert prosedyre.

Modellen er i prinsippet utviklet for å beregne behov for nedskilting til 60 km/t. Der modellen gir svært lave eller høye poengsummer, anbefales imidlertid bruk av fartsgrense 70 km/t og fartsgrense 50 km/t. Når det er tvil om riktig fartsgrense, eller dersom kravene i beregningene nesten er tilfredsstillende, bør det vektlegges i favør av 60 km/t dersom det er et paralleltgående hovedvegnett med høyere fartsgrense på strekningen.

Modellen vil kreve en periode med uttesting og fininnstilling av poengskalaen. Tilbakemelding om justeringsbehov gis til Transportavdelingen i Vegdirektoratet. Modellen vil etter noe uttesting legges inn i et regneark.

Begrensinger

- Modellen anbefales bare benyttes på eksisterende veg. Nye vegstrekninger bygges etter krav i N100 Veg- og gateutforming.
- På veger som utbygges/utbedres etter redusert standard brukes kriteriene med varsomhet.

Bruk av modellen

- Modellen skal benyttes på strekninger der det er behov for en vurdering:
 - Som oppfølging etter gjennomført TS-inspeksjon eller liknende.
 - I forbindelse med en områdevis trafiksikkerhetsutredning.
 - Etter innspill fra privatpersoner, institusjoner eller kommuner.
- Modellen forutsetter at det er et reelt ønske/behov for endring av fartsgrense på en strekning. Det anbefales ikke å bruke modellen ukritisk på hele vegnettet i større områder.
- Strekningen som vurderes bør være mellom 1 og 3 km. Lengre strekninger kan deles opp i flere delstrekninger.
- De fire hovedkategoriene; fysisk tilrettelegging for gående og syklende, tetthet av kryss og avkjørsler, offentlig tilbud/virksomhet og annen virksomhet kan få maksimalt 10 poeng hver.
- Antall poeng summeres sammen og resultatet gir en anbefalt fartsgrense for strekningen.
- Resultatet fra modellen må alltid vurderes opp mot faglig skjønn før det iverksettes.

Om fysisk tilrettelegging for gående og syklende

- **Langsgående tilrettelegging for gående og syklende**
 - Med «gang- og sykkelveg som ikke (kan) benyttes av alle», menes at GS-vegen ikke fins langs hele strekningen, eller den går langs en annen trasé
- **Tverrgående tilrettelegging for gående og syklende**
 - Poeng for «ingen tilrettelegging» forutsetter at det er et reelt behov for å krysse på strekningen.
 - For krav til tilrettelagt kryssing, vises det til håndbok 127 Kryssingsteder for gående.
 - Poeng for «tilrettelagt kryssing», «gangfelt» eller «planskilt» forutsetter at tilbudet blir brukt av trafikantene.

Om tetthet av kryss og avkjørsler

- Å skille riktig mellom avkjørsel og kryss kan ofte være vanskelig. I disse kriteriene er geometrisk utforming og den daglige bruken lagt til grunn, og dette stemmer ikke nødvendigvis med den juridiske definisjonen av kryss jf. trafikkreglene §7 og vikepliktsbestemmelsene. En liten sideveg med dårlig geometrisk kryssutforming bør i denne sammenheng regnes som en avkjørsel. Spesielt gjelder dette der sidevegen ikke dekker beboernes daglige behov som f.eks. postombæring og søppelhenting.
- **Fremgangsmåte ved telling av avkjørsler:**
 - Velg en strekning på 1–3 km
 - Tell antall avkjørsler på hele strekningen med følgende vektning:
 - Én avkjørsel til 1–4 boliger telles som 1
 - Én avkjørsel til >5 boliger telles som 2
 - Én avkjørsel til fritidseiendom telles som 0,5
 - Én landbruksavkjørsel telles som 0,5
 - Én avkjørsel til liten institusjon/næringsvirksomhet telles som 1
 - Én avkjørsel til stor institusjon/næringsvirksomhet telles som 2
 - Summer alle de vektete avkjørslene på hele strekningen
 - Del summen på strekingens lengde i kilometer
 - Resultatet: antall vektete avkjørsler pr kilometer. Brukes i tabellen for å hente ut poengene strekningen får for tetthet på avkjørsler
- **Eksempel på utregning av avkjørsler:**

Strekninglengde 2,5 km		
3 avkjørsler til 1–4 boliger	(3 x 1 poeng)	3
2 avkjørsler til > 5 boliger	(2 x 2 poeng)	4
2 landbruksavkjørsler	(2 x 0,5 poeng)	1
Totalt		8

Sum delt på antall kilometer: $8 : 2,5 = 3,2$ (antall vektete avkjørsler per kilometer)
 5–10 avkjørsler per km gir 2 poeng

Om tilbud og virksomhet som gir aktivitet langs veg

- Her må det vurderes om tilbudet/virksomheten faktisk genererer mer aktivitet av gående og syklende langs vegen, og hvilket tilbud disse trafikantgruppene har både langsgående og tverrgående.
 - Der det ikke fins langsgående tilbud til gående og syklende skal poeng for tilbud/aktivitet regnes med.
 - Der det er nødvendig å krysse vegen for å komme til/fra gang og sykkeltilbud bør poeng for tilbud/aktivitet regnes med.
 - Der det er godt skjermet gang- og sykkeltilbud (gang/sykel-veg eller sykkelveg med førtau) på samme side av vegen som virksomhet/aktivitet ligger, bør ikke aktiviteten telles med. Unntak for barneskoler, som bør regnes med 3 poeng.
- Avstand fra tilbud/virksomhet til vegen må også vurderes. Der tilbud/virksomhet ligger godt skjermet og et stykke unna vegen (ca. 100 m etter mer) kan antall poeng reduseres med 1–2 poeng.
- Med «bussholdeplass» menes om det er holdeplasser på strekninger. Det er *ikke* 1 poeng per holdeplass.
- Med «større utfartssted/turområde» menes steder med mange tilreisende, og dermed en betydelig økning av gående og syklende langs vegen.
- Med «Hyppig treningsaktivitet» menes strekninger som jevnlig brukes til (organisert) trening på sykkel, rulleski el.

Poengtildeling

Viktig: Les utdypende forklaringer på de forrige sidene!

	Beskrivelse	Poenggivning	Utdypende forklaring	Sum
Fysisk tilrettelegging for gående og sydende	Langsgående	Kun kjørebane: 5 poeng Kun skulder: 4 poeng Fortau: 2 poeng Gang- og sykkelveg: 0 poeng	Gang- og sykkelveg som ikke (kan) benyttes av alle: 2 poeng (3 hvis vegen ikke har skulder)	
	Tverrgående	Ingen tilrettelegging: 5 poeng Tilrettelagt kryssing: 3 poeng Gangfelt: 2 poeng Signalregulert gangfelt: 1 poeng Planskilt: 0 poeng	Dårligste tilbud på strekningen er dimensjonerende	
				Maks 10 poeng totalt
	Beskrivelse	Poenggivning	Utdypende forklaring	Sum
Tetthet av kryss og avkjørsler	Avkjørsler / mindre sideveger	<u>Antall vektete avkjørsler per kilometer:</u> 1-4 pr km gir 1 poeng 5-10 pr km gir 2 poeng 11-15 pr km gir 4 poeng 16 eller flere pr km gir 5 poeng. Ved avkjørsler med dårlige siktforhold legges til 1-2 poeng (utbedring av siktforhold skal prioriteres framfor lavere fartsgrense)	<u>Telling av avkjørsler:</u> En avkjørsel til 1-4 boliger: 1 poeng En avkjørsel til 5 boliger eller flere: 2 poeng En avkjørsel til fritidseiendom: 0,5 poeng En landbruksavkjørsel: 0,5 poeng En avkjørsel til liten institusjon/ næringsvirksomhet: 1 poeng En avkjørsel til stor institusjon/ næringsvirksomhet: 2 poeng Summer de vektete avkjørslene og del på antall kilometer.	
	Kryss		Mer enn 2 kryss pr km: 1 poeng Ett kryss med dårlig sikt: 1 (2) poeng Flere kryss med dårlig sikt: 2 (3) poeng (utbedring av kryss skal prioriteres framfor lavere fartsgrense)	
				Maks 10 poeng totalt

	Beskrivelse	Poenggivning		Sum
Tilbud/ virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende	Tilbud til barn og unge	Barneskole: 6 (5) poeng Barnehage: 3-4 poeng Ungdomsskole/ videregående: 3 poeng		
	Tilbud til eldre/syke	Sykehus/sykehjem/ aldershjem/institusjon: 2 poeng		
	Tilbud til alle	Bussholdeplass 1 poeng Kollektivterminal 3 poeng		
				Maks 10 poeng totalt
Annen virksomhet som gir aktivitet av gående og syklende	Næringsvirksomhet	Serveringsted: 2 poeng Overnattingsted: 1 poeng Dagligvarebutikk/kiosk/ bensinstasjon: 2 poeng		
	Fritidsaktivitet	Større utfartssted/ turområde: 2 poeng Idretts/lekeanlegg: 2 poeng Hyppig trening og fritidsaktivitet med sykkel/rulleski langs veg: 2-4 poeng		
				Maks 10 poeng totalt

Totalt antall poeng for strekningen	
--	--

Tabell for valg av fartsgrense

	Fartsgrense 80 km/t	Fartsgrense 70 km/t	Fartsgrense 60 km/t	Fartsgrense 50 km/t
0-9 poeng				
10-14 poeng				
15-19 poeng				
20-24 poeng				
25-29 poeng				
30 poeng eller mer				

	Anbefalt fartsgrense
	Fartsgrense som kan beholdes/benyttes etter en samlet vurdering
	Fartsgrense som ikke bør benyttes
	Fartsgrense som kan være aktuell dersom andre kriterier er oppfylt

Vedlegg 2:

Modell for tunneler med redusert standard

Normalt skal vegtunneler ha samme fartsgrense som vegen for øvrig. I noen tilfeller der eksisterende tunneler har særlig lav utformingsstandard, eller det er geometriske forhold inne i tunnelen som trafikantene ikke kan forvente, kan det være aktuelt å skilte ned fartsgrensen. Det kan også i noen tilfeller være aktuelt å vurdere en lavere fartsgrense i de tilfeller der planlagt oppgradering ligger litt frem i tid. De geometriske forhold som kan gjøre det aktuelt å innføre en særskilt fartsgrense på 70 eller 60 km/t er følgende:

- Redusert kjørebanebredde
- Redusert fri høyde
- Krappe kurver
- Stigningsgrad over 5 pst.
- Redusert vegbelysning
- ÅDT og andel tungtrafikk
- Gående og syklende i tunnelen

Tunneler har normalt lavere ulykkesfrekvens og skadekostnad enn veg i dagen. Derimot er konsekvensene ofte høyere enn for veg i dagen. Dette gjelder særlig ved brann, men også ved trafikkulykker. Dersom det er registrert et ulykkesproblem i tunnelen, vil det være riktig å benytte kriterier for fastsettelse av fartsgrense 70 km/t.

Metoden er basert på en poengsetting og summering av poeng. Dersom et enkeltelement har vesentlig lavere verdi enn angitt kan dette alene være grunnlag for lavere fartsgrense. Etter ytterligere kalibrering vil modellen bli lagt inn i et regneark.

Modellen bør ikke brukes på tunneler kortere enn 500 m jf tunnelsikkerhetsforskriften.

Poengtildeling

Kjørebanebredde (avstand mellom kantlinjene)		Sum poeng
6,5 m vegnormalstandard	0 poeng	
6,0 m eller mer	1 poeng	
6,0 - 5,5 m	2 poeng	
Smalere enn 5,5 m	4 poeng	
Poeng for kjørebanebredde		

Fri høyde		Sum poeng
Over 4,4 m	0 poeng	
4,2 - 4,4 m	1 poeng	
4,0 - 4,2 m	3 poeng	
Under 4,0 m	4 poeng	
Poeng for fri høyde		

Kurvatur		Sum poeng
Vegnormalstandard	0 poeng	
Mer enn 300 m	1 poeng	
300 - 200 m	2 poeng	
Mindre enn 200 m	3 poeng	
Poeng for kurvatur		

Der det i tunnelen er lagt inn en breddeutvidelse slik at stoppsiktkravet er oppfylt, gis ikke poeng for kurvatur.

Stigningsgrad i prosent		Sum poeng
3 pst. eller mindre	0 poeng	
3,1 - 5 pst. i lengde under 2 km	2 poeng	
5,1 - 7 pst. i lengde under 2 km	3 poeng	
7,1 - 9 pst. i lengde under 2 km	4 poeng	
9,1 pst. eller mer i lengde under 2 km	6 poeng	
Poeng for stigningsgrad		

Dersom stigningslengden overstiger 2 km, gis 2 ekstra poeng.

Veglys		Sum poeng
Vegnormalstandard	0 poeng	
Under vegnormalstandard	2 poeng	
Ubelyst	4 poeng	
Poeng for veglys		

Trafikk		Sum poeng
ÅDT over 8000	2 poeng	
Over 15 pst. tunge over 3,5 tonn	2 poeng	
Et lite antall gående - og syklende i tunnelen	2 poeng	
Poeng for trafikk		

Totalt antall poeng for tunnelen	
---	--

Tabell for valg av fartsgrense

	Generell fartsgrense 80 km/t beholdes	Fartsgrense 70 km/t	Fartsgrense 60 km/t
0-9 poeng			
10-13 poeng			
14 poeng eller mer			

	Fartsgrense som kan benyttes ved behov (anbefalt fartsgrense)
	Fartsgrense som kan beholdes/benyttes etter en samlet vurdering
	Fartsgrense som ikke bør benyttes
	Fartsgrense som kan være aktuell dersom andre kriterier er oppfylt

Vedlegg 3:

Kriterier for fartsgrense 70 km/t i NA-rundskriv nr. 2011/7

3. Kriterier for bruk av fartsgrense 70 km/t

- 3.1 Strekninger som ble gitt fartsgrense 70 km/t etter revisjonen av fartsgrense-kriteriene høsten 2001 skal beholde denne fartsgrensen, med mindre det er gjennomført tiltak på strekningen som tilsier en annen fartsgrense.
- 3.2 På veger med fartsgrense 80 km/t skal fartsgrensen settes til 70 km/t i følgende tilfeller:
- Dersom vegen har gjennomsnittlig døgntrafikk over 8000 kjøretøyer og det verken er midtrekkverk/midtdeler eller forsterket midtoppmerking. Dersom vegen har forsterket midtoppmerking skal den foreløpig beholde fartsgrense 80 km/t, men det forutsettes gjort en beregning av forventet skadekostnad seks år etter at midtoppmerkingen er etablert. Det vil bli fastsatt en øvre grense for forventet skadekostnad på slike veger, og dersom dette overskrides settes fartsgrensen ned til 70 km/t.
 - Dersom vegen har gjennomsnittlig døgntrafikk mellom 4000 og 8000 kjøretøyer og det ikke er etablert forsterket midtoppmerking, og dersom vegen samtidig har forventet skadekostnad pr km og år høyere enn 2,0 mill 2010-kr.
 - Dersom vegen har gjennomsnittlig døgntrafikk lavere enn 4000 kjøretøyer og samtidig har forventede skadekostnader pr km og år høyere enn 2,0 mill 2010-kr.
- 3.3 Lengre strekninger med fartsgrense 70 km/t kan brukes som alternativ til hyppige fartsgrenseendringer mellom 60 km/t og 80 km/t, dersom dette ikke forventes å bidra til økt antall drepte og hardt skadde.
- 3.4 Normalt skal det ikke skiltes med fartsgrense 70 km/t på kortere strekninger enn 1 km. Unntak kan gjøres i spesielle tilfeller, f.eks der det er viktig å dempe fartsnivået gjennom kryssområder.

08/685-95 3683

ISO
ASI
APE, KAP
Ref Plan

Lavangen kommune
Teknisk etat
Nesveien 7
9357 TENNEVOLL

Ordre: E 1188

Dato: 12.11.2018

Lab.nr: 18/1987

Arkiv: 912004/F

Gjelder: Lavangen kommune

Teknisk etat, Nesveien 7, 9357 TENNEVOLL

Lavangen kommune: vannprøver

ANALYSERESULTATER

Prøvemottak: 07.11.18 Analyseperiode: 07.11.18 - 12.11.18

Prøvetaker: Teknisk etat

		Referanse	Merkning	Tatt ut:			
1: DRIKKEVANN		Kum 1		07.11.2018			
2: DRIKKEVANN		Kum 2		07.11.2018			
3: DRIKKEVANN		Kum 7		07.11.2018			
	Metode	Benevnng	Prøve 1:	Prøve 2:	Prøve 3:		
Kimtall (Dyrkbare org.) 22°C	3)	cfu/ml	>300	>300	26		
Kolliforme bakterier pr. 100 ml	3)	cfu	26		0		
E.coli i vann pr. 100 ml	E)	cfu	7		0		
Intestinale enterokokk/100 ml	3)	cfu	1	0	0		
• Lukt i vann	INTERN	grader	0	0	0		
• Surhetsgrad (pH)	NS 4720		6.9	6.6	6.1		
• Ledningsevne (konduktivitet)	NS 7888	mS/m	7.2	5.1	5.2		
• Turbiditet	NS 7027	FNU	0.07	0.23	0.07		
• Farge i vann	NS 7887C	mgPt/l	26	22	13		
• Kolliforme bakterier pr. 100 ml	INTERN	cfu		8			
• E.coli i vann pr. 100 ml	INTERN	cfu		1			

*) Laboratoriet er ikke akkreditert for denne analysen

> betyr: Større enn

3) NS-EN ISO 6222

E) NS-EN ISO 9308-1

2) NS-EN ISO 7899-2

Med hilsen



Morten Andreassen
Laboratorieleder

Side 1 av 1

Resultatene gjelder bare materialet i den undersøkte prøven.

Rapporten må ikke gjengis i utdrag uten laboratoriets skriftlig tillatelse.

Senja Lab bekrefter at analysene er utført iht. oppgitte metoder. Detaljer, analysedatoer og målesikkerhet el. oppgis på forespørsel.



MØTEPLAN 2019 - PLANUTVALG

Saksbehandler: Albert Pedersen
Arkivsaksnr.: 16/2

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
47/18 Planutvalg

Møtedato
04.12.2018

Sakens dokumenter:

Kalender med påtegnet avholdte møter 2018
Kalender 2019.

Sakens fakta:

Planutvalget fastsetter møteplan for 2019.

Rådmannens vurderinger:

22.11.2018

Erling Hanssen
rådmann

Albert Pedersen
teknisk sjef

Rådmannens innstilling:

Saken legges fram uten innstilling.

MØTEKALENDER - OPPTSATTE MØTER 2018

KOMMUESTYRET	6 MØTER
FORMANNSKAPET	10 MØTER
SAMEPOLITISK UTVALG	5 MØTER
LEVEKÅRSUTVALGET	5 MØTER
PLANUTVALG	6 MØTER

JANUAR	FEBRUAR	MARS	APRIL	MAI	JUNI
M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULI	AUGUST	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER
M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

MØTEKALENDER 2019

KOMMUNESTYRET

FORMANNSKAPET

SAMEPOLITISK
UTVALG

LEVEKÅRSUTVALG

PLANUTVALG

KOMMUNE OG
FYLKESTINGSVALG

JANUAR	FEBRUAR	MARS	APRIL	MAI	JUNI
M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULI	AUGUST	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER
M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 30 31	M T O T F L S 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



NYTT GULVBELEGG I BIBLIOTEKET - SØKNAD OM BEVILGNING

Saksbehandler: Anne Strømmesen
Arkivsaksnr.: 17/121

Arkiv: 614

Saksnr.: Utvalg
106/18 Formannskap
48/18 Planutvalg

Møtedato
12.11.2018
04.12.2018

Sakens dokumenter:

Foto av skader i belegget.

Sakens fakta:

Lavangen bibliotek flyttet inn i nye lokaler på skolen i år 2000. Bibliotekrommet er ca. 190 m². Gulvbelegg m/hulkil ligger på betongulv med vannbåren varme. Tunge hyller med og uten hjul har gjennom årene laget stygge skader i belegget. Spesielt i perioder hvor gulvet har vært ekstra varmt blir gulvbelegget "mykt" og skader oppstå lett. Hyller som har stått på samme sted over år - og så blir flyttet - sitter gjerne "fast". Hulkilen er noen steder løst fra vegg. Renhold av gulvbelegget er vanskelig på grunn av alle skadene /fordypningene i gulvet, boning er ikke gjort på flere år. Gulvet er tungt og vaske og det ser ikke bra ut.

Rådmannens vurderinger:

Endring av møblering og fleksible løsninger er viktig i et bibliotekrom. I forhold til tunge hyller med og uten hjul ser vi at keramiske fliser i så måte vil passe bedre enn vanlig gulvbelegg. - Men om flisgulv er barnevennlig og hensiktsmessig (akustikk?) er vi noe tvilsom til. Kanskje er teppefliser kombinert med belegg/ keramiske fliser en mulig løsningen? Valg av materiale må vi utrede best mulig.

Vi har ikke innhentet eksakt pristilbud på nytt gulvbelegg. På bakgrunn av annet gulvarbeid nylig i kommunen antar vi nytt belegg vil koste ca. 550,- pr. kvm. Og det gir en total kostnad på kr 105 000,-. Et flisgulv vil koste ca. kr. 130 000,-.

Legging av nytt gulv vil gi oss en større jobb med å tømme reoler for bøker og flytte reoløer og inventar til annet rom mens arbeidet pågår. Dette vil kreve tid og personalressurs, men er ikke tatt med i prisen for nytt gulvbelegg. Biblioteket må nødvendigvis holde stengt en periode mens rydding inn/ ut og gulvlegging pågår. Det beste er å gjøre dette i skolens sommerferie.

Saken legges fram for formannskapet med søknad om en bevilgning på inntil kr 150 000,- til nytt gulv.

26.10.2018

Erling Hanssen
rådmann

Anne Strømmesen
biblioteksjef/rådgiver

Formannskapetets innstilling:
Saken oversendes planutvalget



Løpnr.: 2310/18

Arkivsaknr.: 17/121

Saksbeh.: Anne Strømmesen

Arkiv: 614

Vedlegg: Foto av noen skader i belegget





**LAVANGEN KOMMUNE
LOABÁGA SUOHKAN**

Løpnr.: 2310/18

Arkivsaknr.: 17/121

Saksbeh.: Anne Strømmesen

Arkiv: 614





OMBYGGING/NYBYGG - LAVANGSHEIMEN/OMSORGSBOLIGER

Saksbehandler: Albert Pedersen
Arkivsaksnr.: 18/316

Arkiv: 614

Saksnr.: Utvalg
49/18 Planutvalg

Møtedato
04.12.2018

Sakens dokumenter:

Sakens fakta:

Sak til orientering/diskusjon.

Rådmannens vurderinger:

23.11.2018

Erling Hanssen
rådmann

Albert Pedersen
teknisk sjef

Rådmannens innstilling:

Saken legges fram uten innstilling.