



## Møteinnkalling

---

**Utvalg:** Arbeidsutvalg Orkland  
**Møtested:** Formannskapssalen, Orkdal Rådhus  
**Dato:** 21.03.2019  
**Tid:** 09:00

Orkanger, 15.03.2019

Are Hilstad  
Leder

Ingeborg Wolden  
sekretær

Vi henstiller alle om ikke å bruke produkter med parfyme i forkant av -og i møtene. Takk for at du tar hensyn.

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.*



## SAKSLISTE

<b>Saksnr</b>	<b>Innhold</b>	<b>Lukket behandling</b>	<b>Arkivsak</b>
OR 7/19	Bedriftspresentasjon av Rosenvik v/Arnt Otto Lie.		
OR 8/19	Prosjektstatus v/prosjektleder Ingvill Kvernmo		
OR 9/19	Oppsummering av Go'fotsamlinger v/prosjektleder Ingvill Kvernmo		
OR 10/19	Forespørsel om kostnadsdekning Snillfjord kommune.		
PS 12/19	Elever Vuttudalen		2019/2662
PS 13/19	Krav til miljøstandard ved kjøp og leasing i Orkland kommune		2019/2683
PS 14/19	Tildelingskriterier for helse- og omsorgstjenester		2019/2643
PS 15/19	Høring delstrategi Trøndelag fylkeskommune		2019/2690



**OR 7/19 Bedriftspresentasjon av Rosenvik v/Arnt Otto Lie. /-**

**OR 8/19 Prosjektstatus v/prosjektleder Ingvill Kvernmo /-**

**OR 9/19 Oppsummering av Go'fotsamlinger v/prosjektleder Ingvill Kvernmo /-**

**OR 10/19 Forespørsel om kostnadsdekning Snillfjord kommune. /-**

## Saksframlegg

Saksbehandler  
Eva Sæther

Dato  
14.03.2019

Arkivreferanse  
2019/2662-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
12/19	Arbeidsutvalg Orkland	21.03.2019
	Fellesnemnd Orkland	

## Grunnskoleelever i grenda Vuttudal

### Prosjektleders innstilling

Arbeidsutvalget til Fellesnemnda for Orkland ber om at det forhandles fram en ordning, mellom prosjektlederen i Orkland, Heim og Hitra, som sikrer grunnskoleelevene i Vuttudal en sømløs overgang til Krokstadøra oppvekstsenter.

### Bakgrunn for saken

I prosessen før kommunesammenslåingen, ble det lokalt gjort et valg om at grenda Vuttudal skulle tilhøre Orkland fra 2020. Kommunene skal tilby barn i skolepliktig alder grunnskoleopplæring.

Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova), § 13-1 første ledd: *Kommunen skal oppfylle retten til grunnskoleopplæring etter denne lova for alle som er busette i kommunen.*

I Orkland vil Krokstadøra bli nær-skolen for elevene fra grenda Vuttudal. I dag er nær-skolen for Vuttudal-elevne Ven oppvekstsenter, som kommer til å ligge i Heim kommune fra 2020.

### Vurdering

I forbindelse med kommunesammenslåingen er det tidligere kommet til en enighet mellom prosjektlederne, om en overgangsordning må inngås. Elevene som har påbegynt skoleløpet må få fortsette på sin opprinnelige skole, til tross for nye kommunegrenser. Skolestartere i 2020 derimot, skal begynne på den nye nær-skolen, i den nye kommunen.

Ordningen vil også berøre elever som fra 2020 bor i Heim og Hitra kommuner, men som ønsker å fullføre skolegangen på Krokstadøra oppvekstsenter.

Oversikten nedenfor viser elevene fra Vuttudal som det kan bli aktuelt å forhandle med Heim kommune om, hvis foreldrene søker om å la elevene få fullføre ved Ven oppvekstsenter («Overgang» viser ønsket oppstart på ungdomstrinnet på Krokstadøra):

Elev	Født	18/19	19/20	20/21	21/22	22/23	23/24	24/25	25/26	Ønsket overgang
Elev 1	2007	6.	7.	8.	9.	10.				2020
Elev 2	2010	3.	4.	5.	6.	7.	8.			2023
Elev 3	2010	3.	4.	5.	6.	7.	8.			2023
Elev 4	2011	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.		2024
Elev 5	2012	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	2025
Elev 6	2013	0.	1.	2.	3.	4.	5.			2023

Elev 1, 2 og 6 er søsken. Elev 4 og 5 er søsken.

Det kan bli behov for å gjøre noen unntak og inngå noen sær-avtaler i overgangsperioden. Dette kan for eksempel gjelde søsken som er skolestartere i 2020 eller seinere.

Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova), § 8-1 tredje ledd åpner for inngåelse av avtaler om å tilby skolegang i nabokommuner: *Etter søknad kan eleven takast inn på annan skole enn den eleven soknar til.*

### Tilrådingens økonomiske konsekvenser

Som det kommer fram av lovteksten ovenfor, er det mulig å inngå avtaler som gir elever rett til å gå på skoler i nabokommuner. Kostnadene med å sende elever til nabokommunene kan bli store, og kommer i tillegg til det man må bruke for å drifte egne skoler.

Det finnes tallmateriale som viser hvor mye en grunnskoleelev koster pr. år, men det er store ulikheter bl.a. pga. skolens størrelse og lærertetthet. Små skoler er dyrere i drift enn store skoler. Ved inngåelse av en avtale om disse elevene må det også forhandles om betaling av skoleplasser. I de første årene vil Heim og Hitra sannsynligvis ha noen elever ved ungdomstrinnet på Krokstadøra oppvekstsenter, men det er i bare 3 år, mens barnetrinnet er 7 år. Dvs. at Orkland sannsynligvis vil kjøpe skoleplasser av Heim i flere år enn motsatt.

Det må beregnes og forhandles hva en skal betale nabokommunen for elevplassene. Her er noen nøkkeltall det kan være naturlig å legge til grunn:

### Utdanningsdirektoratet/Skoleporten pr. elev pr. år:

	Nasjonalt	Hemne	Snillfjord	Agdenes	Meldal	Orkdal
2016	112 208	136 164	172 996	158 557	148 347	102 224
2017	116 183	143 513	188 157	161 300	154 191	106 431
KOSTRA 2018: 116 000,- gj.snitt pr.elev i grunnskolen i No						
KOSTRA 2017: 112 200,- gj.snitt pr.elev i grunnskolen i No						

Skoleskyss vil også kunne medføre merutgifter. Til vanlig når nærskoleprinsippet legges til grunn skal kommunen sørge for skoleskyss, for de som har krav på dette. I de tilfellene foreldrene velger å sende sine barn til en annen skole enn nærskolen, er ikke kommunen pålagt å dekke utgifter til skoleskyss.

Nærskoleprinsippet - Lov om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova), § 8-1, første ledd: *Grunnskoleelevane har rett til å gå på den skolen som ligg nærast eller ved den skolen i nærmiljøet som dei soknar til. Kommunen kan gi forskrifter om kva for skole dei ulike områda i kommunen soknar til.*

Uansett hvilket tallgrunnlag en velger å legge til grunn, vil dette dreie seg om store summer over mange år. Det anbefales slik at det åpnes for muligheten kun i en overgangsperiode. Det må også avklares hvem som dekker utgifter til skoleskyss.

### **Konsekvenser for vedtatte målsettinger**

Familiene i Vuttudal har ytret ønsker om at barna deres, som går på Ven oppvekstsenter i dag må få avslutte barneskolen der. Ser en til prinsippet om hva som er til barnets beste, vil det å slutføre på Ven være en riktig beslutning for de fleste av disse elevene. En slik ordning berører heller ikke Krokstadøra oppvekstsenter. Konsekvensene vil være av økonomisk art. Dette vil dreie seg om relativt store utgifter, som en ellers kunne ønsket å ha brukt i egne skoler som en uansett må drifte.





## Saksframlegg

Saksbehandler  
Marit Ingvaldsen Risvaag

Dato  
15.03.2019

Arkivreferanse  
2019/2683-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
13/19	Arbeidsutvalg Orkland	21.03.2019
	Fellesnemnd Orkland	

### Krav til miljøstandard ved kjøp og leasing i Orkland kommune

#### Prosjektleders innstilling

Fellesnemnda vedtar at minimum 50 % av Orkland kommunes biler skal være EL-biler. Orkland kommune har en overordnet målsetting om å ta miljøhensyn i alle saker. Dette betyr at vi skal velge elbiler (evt. Hydrogen) så lenge dette er mulig.

#### Bakgrunn for saken

Alle Orkland kommunene har i dag rammeavtaler om leasing av biler til kommunalt bruk. Orkdal og Agdenes sine avtaler gikk ut 01.03.19. Det ble derfor startet et arbeid med å vurdere behov og forutsetninger ved en ny rammeavtale med tanke på å gå ut med en offentlig anskaffelse etter dette.

Med tanke på Orkland ble alle fire kommunene invitert til en prosjektgruppe med sikte på samarbeid og felles bilordning for Orkland. Behovet i dagens kommuner ble kartlagt og oppsummering fra den enkelte kommune, viser dagens antall leasede biler:

Orkdal:	40 biler
Meldal:	14 biler
Agdenes:	7 biler
Snillfjord:	7 biler

I tillegg til disse bilene som er leaset av kommunene, har alle kommunene også biler som de eier. Det samlede antall biler er derfor betydelig høyere. Særlig tekniske tjenester har mange biler i eget eie, dette for å ivareta særlige behov ved transport og bruk og dels som et tiltak for å redusere kostnadene.

I Orkdal kommune har det fra politisk hold vært fokus på bruk av EL-bil og det har vært forutsatt at dette skal hensyntas i nytt bilanbud. Kommunestyret i Orkdal har fattet vedtak om at minimum 50 % av kommunens biler skal være EL-biler. Orkdal kommune har en overordnet målsetting om å ta miljøhensyn i alle saker. I tillegg har Orkdal fokusert på redusert utslipp av CO2 i sitt handlingsprogrammene. Rådmannen har derfor fastslått at dette betyr at kommunen skal velge elbiler (evt. Hydrogen) så lenge dette er mulig. Ved andre valg må det dokumenteres at det ikke er tilgjengelig et aktuelt alternativ med eldrift. Hvis det ikke finnes aktuell elbil, skal hybrid velges hvis mulig.

Dagens kommuner har leasingavtaler som går ut på forskjellig tidspunkt. Det er viktig nå å få på plass fellers rammeavtale for Orkland. Av denne grunn er det viktig å avklare hvilke føringer som skal legges til grunn for anskaffelse av ny bilavtale. For å sikre en ryddig og god prosess rundt anskaffelse av ny bilavtale er dagens avtaler forlenget en tid, for å gi rom for en grundig behovsvurdering og anskaffelsesprosess. Kommunene ønsker å gjennomføre anskaffelsen som en innovativ anskaffelse med leverandørdialog. Dette vil sikre en felles

forståelse og avklaring av muligheter og forutsetninger mellom oppdragsgiver og leverandører som grunnlag for å utarbeide et best mulig konkurransegrunnlag. En dialogkonferanse er planlagt i april og det vil være viktig å avklare om det foreligger noen grunnleggende forutsetninger og føringer for bilkjøp til Orkland, slik at dette presenteres i dialog med leverandørene.

## **Vurdering**

Alle kommunene bør over på felles avtale så raskt som mulig, det fordrer en felles anbudsrunde. Dette arbeidet er i gang og det planlegges en dialogkonferanse i april. Orkland kommune har startet arbeidet med å utarbeide en anskaffelsesstrategi. Dette har tidligere vært presentert for AU/Fellesnemnda. Miljøhensyn og tiltak er et av de hovedhensyn som bør ivaretas gjennom en anskaffelsesstrategi. Da anskaffelsesstrategi for ny kommune ikke er vedtatt, oppstår det nå behov for avklaring og føringer i forhold til tilbud for ny bilordning i Orkland. Anskaffelse av ny rammeavtale for leasing biler er en av de enkeltanskaffelsene som vil kunne ha størst betydning på kommunens miljøprofil i tiden som kommer.

Det er nå kommet mange gode alternativer i rene elbiler så det bør være mulig å finne egnede alternativer. I dialog med bilbransjen har det videre kommet frem at det fra 2020 vil komme en rekke nye varianter og modeller av EL-bil, grunnet en endring i avgiftsregelverket som vil slå inn fra 01.01.20. Utviklingen går raskt framover og rådmannen vil derfor anbefale at det kun er elbiler som kjøpes. Andre biler bør leases slik at elbil kan vurderes på nytt senere.

Ved satsing på EL-biler er det videre mulig å få dekket deler av kostnaden ved kjøp og etablering av nye ladepunkter for EL-bil gjennom klimasatsningsmidler. Det er mulig å få 50 % tilskudd til ladepunkter, maksimalt 20 000,- pr. ladepunkt. Det er også en ordning som går ut på at det gis støtte til kjøp av el-varebiler på 50 000,- pr. bil. Rådmannens vurdering er at dette gir mulighet for tilskudd til ekstrakostnader som påløper ved overgang til EL-biler. Vi må og vurdere helhetsbildet med innsparing på kostnader til drivstoff m.m.

Miljø og klima er faktorer som har stort fokus i dag og med anslåtte klimaendringer taler alt for at dette vil og bør være fokusområde fremover. Orkland kommune ønsker å være en bidragsyter til dette og vil sette fokus på miljø og klima høyt. Kommunen har opprettet en ny stilling for å løfte ansvar og arbeid med klima og miljø. På denne bakgrunn vurderer rådmannen at det er viktig å få et godt miljøperspektiv inn i alle anskaffelser hvor dette kan utgjøre en større forskjell. Det anbefales derfor å sette krav til at minimum 50 % av Orkland kommunes biler skal være EL-biler og at det skal velges elbiler (evt. Hydrogen) så lenge dette er mulig. Ved andre valg må det dokumenteres at det ikke er tilgjengelig et aktuelt alternativ med eldrift. Hvis det ikke finnes aktuell elbil, skal hybrid velges hvis mulig.



## Saksframlegg

Saksbehandler  
Kristin Gjersvoll Wangen

Dato  
14.03.2019

Arkivreferanse  
2019/2643-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
14/19	Arbeidsutvalg Orkland	21.03.2019
	Fellesnemnd Orkland	

## Tildelingskriterier for helse- og omsorgstjenester

Vedlegg

1 Tildelingskriterier for helse- og omsorgstjenester

### Rådmannens innstilling

Fellesnemnda sender vedlagte tildelingskriterier for helse- og omsorgstjenesten i Orkland kommune på høring til elderrådene og rådene for personer med nedsatt funksjonsevne. Tildelingskriteriene vedtas endelig av det nye kommunestyret i Orkland kommune.

### Bakgrunn for saken

Oppfølging av vedtak i Fellesnemnd Orkland - 12.04.2018

*«Fellesnemnda vedtar overordnet strategi for helse- og omsorgstjenesten i Orkland, og ber prosjektleder følge opp anbefalingene i rapporten på videre utredning.*

*Det jobbes spesielt med fokus på egenbetaling, dekningsgrad og tildelingskriterier.»*

### Vurdering

Helse og omsorgstjenesten i Orkland kommune skal ut fra gitte rammer, langsiktig og helhetlig planlegging, god nyttiggjørelse av kompetanse og fleksibel ressursbruk, arbeide for å yte riktige tjenester på riktig nivå. Et likeverdig tjenestetilbud og den enkelte brukers behov for tjenester skal stå i fokus. Tjenestene skal gjennom gjensidighet, bidra til økt livskvalitet og egenmestring der målet er at alle kan velge å bo i eget hjem så lenge som mulig.

Hensikten med tildelingskriteriene er:

- Ivareta brukernes rettssikkerhet og sikre likeverdig behandling, uavhengig av hvor de er bosatt i kommunen.
- Fremme profesjonell saksbehandling.
- Tydeliggjøring av kommunens ansvar som forvalter og tjenesteyter.
- Skille mellom forvaltning (tildeling) og utførelse.
- Oppnå bedre styring mellom bruk av ressurser og behov.
- Sikre helhetlige tjenester og helhetlige pasientforløp.
- Bidra til forventningsavklaring.

Det er noe ulik tildelingspraksis i de fire kommunene. Tildelingskriteriene er utarbeidet av ei gruppe sammensatt av ansatte fra alle fire kommunene. Det er gjennom arbeidet med tildelingskriteriene søkt å tydeliggjøre kommunens sørge-for-ansvar slik at det skal være liten tvil om kriteriene for å motta tjenester. Det er også forsøkt å ivareta de ulike tjenestetilbudene som finnes i kommunene, forutsatt at de anses som hensiktsmessige.

Flere av tjenestene i tildelingskriteriene er beskrevet som ikke lovpålagte oppgaver. Det betyr at tjenesten ikke er spesifisert i lovteksten. Ut over dette står kommunene relativt fritt til hvordan tjenestene organiseres og sørge-for-ansvaret løses.

Det anses som hensiktsmessig at tildelingskriteriene revideres årlig med påfølgende politisk behandling.

### **Tilrådingens økonomiske konsekvenser**

### **Konsekvenser for vedtatte målsettinger**

# Tildelingskriterier for helse- og omsorgstjenester i Orkland kommune



## Innhold

<b>Del 1 Generell del .....</b>	<b>3</b>
1.1 Innledning.....	3
1.2 Velferdsteknologi .....	3
1.3 Lovgrunnlag .....	3
1.4 Myndighet og organisering av helse- og omsorgstjenester .....	4
1.5 Innhenting av opplysninger og bruk av IPLOS .....	6
1.6 Mål for tildeling av tjenester – beste effektive omsorgsnivå (BEON).....	7
1.7 Helse- og mestringstrappen .....	7
1.8 Brukermedvirkning .....	7
<b>Del 2 kriterier og tjenestenivå .....</b>	<b>8</b>
2.1 Forebyggende hjemmebesøk .....	8
2.2 Hverdagsrehabilitering .....	8
2.3 Hjelpemidler i hjemmet.....	9
2.4 TT- kort (Transporttjeneste for funksjonshemmede).....	9
2.5 Ledsagerbevis .....	10
2.6 Parkeringsbevis for forflyttingshemmede .....	11
2.7 Matombringning.....	11
2.8 Trygghetsalarm.....	12
2.9 Demensteam .....	12
2.10 Støttekontakt.....	13
2.11 Tilrettelagt arbeid.....	14
2.12 Individuell plan .....	14
2.13 Ansvarsgrupper .....	15
2.14 Koordinator .....	15
2.15 Koordinerende enhet .....	16
2.16 Fysioterapitjenesten.....	16
2.17 Ergoterapitjenesten.....	17
2.18 Psykisk helse- og rusarbeid.....	18
2.19 Omsorgstønad.....	19
2.20 Brukerstyrt personlig assistent (BPA) .....	20
2.21 Dagsenter for hjemmeboende eldre .....	21
2.22 Dagsenter for personer med demens .....	21
2.23 Praktisk bistand i hjemmet .....	22

2.24 Praktisk bistand -opplæring.....	23
2.25 Helsetjenester i hjemmet .....	24
2.26 Kreft og palliasjon.....	25
2.27 Avlastning for barn og unge .....	26
2.28 Bolig med heldøgns omsorg .....	27
<b>Sykehjem/ institusjon .....</b>	<b>28</b>
2.29 Avlastningsopphold .....	28
2.30 Habilitering/ Rehabiliteringsopphold .....	28
2.31 Utredning/ behandlingsopphold: .....	29
2.32 Tidsbegrenset opphold .....	30

## Del 1 Generell del

### 1.1 Innledning

Kommunens helse- og omsorgstjeneste skal bidra til god helse og forebygge sykdom. Med fokus på helsefremmende og forebyggende arbeid, habilitering og rehabilitering og økt brukermedvirkning skal kommunen sette brukerne i stand til å mestre eget liv. Når sykdom rammer, skal helsetjenesten behandle og lindre på best mulig måte. Målet er flest mulig gode leveår for alle, og reduserte sosiale helseforskjeller i befolkningen. Det forutsettes et tett samarbeid med spesialisthelsetjenesten for å lykkes med dette.

Helse og omsorgstjenesten i Orkland kommune skal ut fra gitte rammer, langsiktig og helhetlig planlegging, god nyttiggjørelse av kompetanse og fleksibel ressursbruk, arbeide for å yte riktige tjenester på riktig nivå. Et likeverdig tjenestetilbud og den enkelte brukers behov for tjenester skal stå i fokus. Tjenestene skal gjennom gjensidighet, bidra til økt livskvalitet og egenmestring der målet er at alle kan velge å bo i eget hjem så lenge som mulig.

Kommunene i Orkdalregionen samarbeider om legevakt og ØHD-senger. Orkland kommune er vertskommune og det er inngått et tjenestesamarbeid med St Olavs Hospital HF om drift.

### 1.2 Velferdsteknologi

#### Fra intensjonsavtalen:

Det er en utfordring å se for seg hvordan de kommunale tjenestene vil se ut langt fram i tid. Men «den digitale kommunen» er et etablert begrep, og nye tekniske løsninger vil i økende grad komme til å prege den kommunale hverdagen og tjenestene. Kommunen skal være en foregangskommune for IKT for å sikre effektivitet i tjenesteproduksjonen og gi gode informasjons- og kommunikasjonsløsninger.

Målet er at velferdsteknologi skal bli en integrert del av tjenestetilbudet i Orkland kommune. Velferdsteknologi skal kunne tilbys i stedet for andre tjenester eller som et supplement, der hvor det anses som hensiktsmessig og hvor velferdsteknologi kan ivareta kommunens sørge-for-ansvar.

### 1.3 Lovgrunnlag

Helse- og omsorgstjenestene er underlagt en rekke lover og forskrifter. De mest sentrale lovene er:

- Helse- og omsorgstjenesteloven; gir kommunen plikt til å yte helse- og omsorgstjenester.
- Pasient- og brukerrettighetsloven; gir pasient og bruker rett til nødvendige helse- og omsorgstjenester samt rett til medvirkning.
- Helsepersonelloven; skal bidra til sikkerhet for pasienter og kvalitet i helse- og omsorgstjenesten
- Folkehelseloven; styrker kommunenes ansvar for forebygging og helsefremmende arbeid i alle samfunnssektorer.
- Forvaltningsloven; regulerer forvaltningen og gjelder for saksbehandling ift. de tjenester hvor det fattes vedtak.
- Offentleglova; regulerer hvilke dokumenter som skal være offentlig slik at offentlig virksomhet er mest mulig åpen og gjennomsiktig.
- Sosialtjenesteloven, bedre levekårene for vanskeligstilte, bidra til økonomisk trygghet

I den enkelte tjenestebeskrivelse er aktuelle lovhjemler angitt.



## 1.4 Myndighet og organisering av helse- og omsorgstjenester

Kriteriene i dette dokumentet er førende for all tildeling av helse- og omsorgstjenester i Orkland kommune.

Hensikten er:

- Ivareta brukernes rettssikkerhet og sikre likeverdig behandling, uavhengig av hvor de er bosatt i kommunen.
- Fremme profesjonell saksbehandling.
- Tydeliggjøring av kommunens ansvar som forvalter og tjenesteyter.
- Skille mellom forvaltning (tildeling) og utførelse.
- Oppnå bedre styring mellom bruk av ressurser og behov.
- Sikre helhetlige tjenester og helhetlige pasientforløp
- Bidra til forventningsavklaring

Tildelingskontorets ansvar er å motta, kartlegge, og vurdere søknader om helse- og omsorgstjenester. Tildelingskontoret skal vedta tjenester basert på kartlagt hjelpebehov, lovens vilkår og politisk vedtatt tjenestenivå i Orkland kommune. Tildelingskontoret har ansvaret for førstegangsregistrering i IPLOS.

Tildelingskontoret er en koordinerende enhet som har medansvar for samhandling rundt brukere med behov for langvarige og koordinerte tjenester. I tillegg skal de gi veiledning og informasjon ved utfylling av søknader og evt. klagebehandling.

Hva kan søker forvente:

- Taushetsplikten overholdes. Søknader og personlige opplysninger blir behandlet konfidensielt.
- Tildelingskontoret tar kontakt med søker for å gjøre videre avtaler.
- Det blir foretatt kartlegging av tjenestebehov.
- Skriftlig henvendelse vil bli besvart etter forvaltningslovens regler.
- Tildelingskontoret vil i samarbeid med søker komme frem til hvilke tjenester søker har behov for.
- Det gjøres vedtak etter helse og omsorgstjenesteloven og pasient og brukerrettighetsloven.
- Tjenester blir tildelt ut fra en faglig vurdering
- Tildelingskontoret gir beskjed når avtaler må fravikes

Hva forventes av søker:

- Søknaden leveres fortrinnsvis skriftlig av søker eller en som ivaretar søkers interesser. Tildelingskontoret kan gi bistand ved utfylling av skriftlig søknad ved behov.
- Søker er ansvarlig for å gi nødvendige opplysninger for å behandle søknaden.
- At nødvendig utstyr er tilgjengelig, der det kreves for å utføre oppdraget på en forsvarlig måte.
- Søker gir beskjed når avtaler må fravikes.

#### Hvem kan søke:

- Det skal så langt som mulig foreligge skriftlig søknad fra den som søker en tjeneste eller en representant som ivaretar søkers interesse. Kommunen vil om nødvendig bistå søker i å fylle ut søknad.
- Kriteriene som er utarbeidet gjelder for alle som bor eller midlertidig oppholder seg i Orkland kommune, uavhengig av alder og diagnose. Når det er fastslått at søker har rett til bistand, må kommunen i samarbeid med søker, finne frem til hvilken form – og i hvilket omfang tjenesten skal ytes.
- Det skal foreligge informert samtykke fra søker, eller fra pårørende, hjelpeverge eller verge der søker selv ikke er i stand til å gi informert samtykke (jfr. lov om pasient- og brukerrettigheter)

#### Saksbehandling

- Kommunen skal innhente de opplysningene som er nødvendige for å avgjøre saken. Det vil bli foretatt hjemmebesøk v/behov. Etter at saken er utredet og informasjon innhentet fattes vedtaket.
- Kommunen skal behandle saken så snart som mulig. Hvis saken ikke kan avgjøres innen én måned, skal det gis skriftlig beskjed om grunnen til dette og forventet vedtaksdato.
- Ved akutt behov for hjelp kan hjelpetiltak iverksettes midlertidig inntil søknaden er behandlet.

#### Om vedtaket

- I vedtaket beskrives hvilken tjeneste som evt. tildeles med begrunnelse for vedtaket eller avslaget.
- Vedtaket evalueres kontinuerlig, ettersom pasient/brukers behov for bistand endrer seg. Ved endring blir det vurdert om ny kartlegging er nødvendig.
- 

#### Egenandel

- Kommunen kan kreve egenandel for enkelte helse- og omsorgstjenester. Dette er regulert i egen forskrift fra helse- og omsorgsdepartementet. Kommunestyret fastsetter satser for egenbetaling hvert år i forbindelse med budsjettbehandling. Viser til eget skriv om betalingssatser.

#### Klagemulighet

Fristen for å klage er fire uker fra vedtaket er mottatt i henhold til Forvaltningsloven § 28.

Vedtaket om lovpålagte helse- og omsorgstjenester kan påklages. Klagen sendes den instans der vedtaket er fattet. Dersom vedtaket ikke endres kan klagen sendes videre til Fylkesmannen, for endelig vedtak.

Tildeling av omsorgsbolig, TT-kort, parkeringstillatelse, trygghetsalarm og ulike dagopphold er ikke lovpålagte tjenester. Klagen sendes den instans der vedtaket er fattet. Dersom vedtaket ikke endres kan klagen behandles i kommunens egen klagenemd som er formannskapet.

## 1.5 Innhenting av opplysninger og bruk av IPLOS

Som kartlegging i Orkland kommune brukes IPLOS (individbasert pleie- og omsorgsstatistikk) med ADL score (måleverktøy for aktivitet i dagliglivet), andre relevante og nødvendige kartleggingsverktøy samt en individuell samtale med søker.

IPLOS ble innført som nasjonalt register i 17.2.2006. Bruk av IPLOS er obligatorisk i alle kommuner. IPLOS er et nasjonalt register med data som beskriver ressurser og bistandsbehov til de som søker om eller mottar kommunale helse- og omsorgstjenester.

IPLOS-kartleggingen er en viktig del av kommunens beslutningsgrunnlag for å innvilge eller avslå en søknad om helse- og omsorgstjenester.

Alle saker skal behandles individuelt. En score på ett eller flere områder er i seg selv ikke tilstrekkelig for å tildele tjeneste, men er ment som ett av flere parametere i en totalvurdering.

De ulike funksjonene som vurderes er inndelt i grupper og vises nedenfor:

<b>A. Sosial fungering</b> 1. Sosial deltakelse 2. Beslutninger i dagliglivet 3. Styre atferd	<b>B. Ivareta egen helsetilstand</b> 4. Ivareta egen helse	<b>C. Husholdfunksjoner</b> 5. Skaffe seg varer og tjenester 6. Alminnelig husarbeid 7. Lage mat
<b>D. Egenomsorg</b> 8. Personlig hygiene 9. På- og avkledding 10. Spise 11. Toalett	<b>E. Kognitiv svikt</b> 12. Hukommelse 13. Kommunikasjon	

Nedenfor følger en oversikt over skår inndelingen:

1: utgjør ingen problem/utfordring for søker/tjenestemottaker.

2: ikke behov for bistand/assistanse. Utfører/klarar selv (eventuelt med hjelpemidler), men har utfordringer eller endret standard. Endret standard vil si hvordan personen utfører/klarar aktiviteten i forhold til tidligere.

3: middels behov for bistand/assistanse. Utfører/klarar deler av aktiviteten selv, men trenger personbistand til andre deler av aktiviteten. Bistandsyter kan eventuelt gå til og fra.

4: store behov for bistand/assistanse. Utfører/klarar deler selv, men med bistandsyter tilstede hele tiden. Bistandsyter er til stede for assistanse/tilrettelegging/veiledning.

5: fullt bistands-/assistansebehov. Behov for personbistand til alle aktivitetene.

9: ikke relevant. Opplysningene er ikke relevant for å kartlegge ressurser og vurdere behov for personbistand. Det foreligger ikke bistands-/assistansebehov på registreringstidspunktet og opplysningene er ikke relevant for en helhetlig vurdering.

Det er et klart skille mellom skår 2 og 3. For skår 3-5 forutsettes personbistand.

Mer informasjon om IPLOS finnes på Helsedirektoratets nettsider.

### 1.6 Mål for tildeling av tjenester – beste effektive omsorgsnivå (BEON)

Målet for tildeling av tjenester er å legge til rette for at den enkelte best kan ivareta egen omsorg og mestre eget liv i størst mulig grad. Man tar derfor utgangspunkt i brukerens egne forutsetninger og kartlagt tjenestebehov. Pårørende er en viktig ressurs og samarbeidspart og skal være med som en del av kartleggingen av bruker. Bruk av beste effektive omsorgsnivå er også hensiktsmessig for å bruke de samlede ressursene på en effektiv måte. Tiltakene blir mer ressurskrevende jo lenger opp i trappa man kommer.

### 1.7 Helse- og mestringstrappen

Styrket skjermet enhet	Tilrettelagt botilbud
Langtidsopphold på institusjon	
Bolig med døgnbemanning	
Bolig med bemanning deler av døgnet	
ØHD – Øyeblikkelig hjelp døgnopphold	Tiltak for egenmestring
Avlastning	
Rehabilitering i institusjon	
Rehabilitering i hjemmet	
Helsetjenester i hjemmet	
Praktisk bistand	
Hverdagsrehabilitering	Helsefremmende og forebyggende tiltak
Dagsenter	
Støttekontakt	
Matombringing	
Trygghetsalarm	
Hjelpemidler	
Forebyggende hjemmebesøk	
Friskliv, - læring – og mestring	

### 1.8 Brukermedvirkning

**Lovhjemmel:** Pasient og brukerrettighetsloven kapittel 3

Brukermedvirkning er en lovfestet rettighet i vårt samfunn. Brukererfaring og fagkunnskap er to likeverdige pilarer i den kommunale helsetjenesten. Når noen trenger hjelp til å mestre hverdagen sin er det viktig at bruker og hjelper sammen finner frem til aktuelle tiltak og virkemidler basert på disse prinsippene:

- Å bli tatt på alvor
- Å bli behandlet med respekt
- Å føle tillit og trygghet
- Å få hjelp når behovet er der.

Kommunens helsetjenester skal ivareta dette innenfor rammen av lovverk, forskrifter og faglig forsvarlighet i hvert enkelt tilfelle.

Ofte vil det være nødvendig å gjøre en kartlegging av brukers og pårørendes ressurser, før man tildeler tjenester. Brukere har rett til å medvirke når de skal motta helse- og omsorgstjenester. Kommunen har plikt til å involvere bruker i valg mellom tjenester som er tilgjengelig og forsvarlige. Kommunen tildeler tjenester utfra en helhetsvurdering,

## Del 2 kriterier og tjenestenivå

### 2.1 Forebyggende hjemmebesøk

#### Lovhjemmel

Dette er ikke en lovpålagt tjeneste.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Et tiltak som kan bidra til å oppfylle kommunenes sørge-for-ansvar for det forebyggende helse- og omsorgsarbeidet, og som kan bidra til økt mestring i eget liv, kan være systematiske forebyggende hjemmebesøk i kommunene.
- Legge til rette for økt innsats tidlig i utviklingsforløpet av sykdom og sosiale problemer, herunder forebygging og tidlig intervensjon, kan forhindre negativ utvikling av helsetilstand, funksjonsevne og sosiale forhold

#### Kriterier

- For mennesker med nedsatt psykisk funksjonsevne eller rusproblematikk i alle aldersgrupper
- Tilbud om hjemmebesøk til eldre over 78 år som ikke mottar helse- og omsorgstjenester

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### 2.2 Hverdagsrehabilitering

#### Lovhjemmel

Dette er ikke en lovpålagt tjeneste.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Hverdagsrehabilitering er en del av kommunens tilbud om helsetjenester i hjemmet.
- Hverdagsrehabilitering skal bidra til at hjemmeboende med funksjonsfall får støtte til å gjenoppta hverdagslige aktiviteter og opplever en trygg og aktiv hverdag i eget hjem.
- Hverdagsrehabilitering skal bidra til økt mestring slik at den enkelte kan velge å bo hjemme så lenge som mulig.
- Hverdagsrehabilitering er tidsavgrenset og tverrfaglig rehabilitering i brukerens eget hjem.
- Hverdagsrehabilitering tar utgangspunkt i spørsmålet til pasient/bruker «Hva er viktig for deg?».
- Brukerens eget mål ligger til grunn for tiltaket og avsluttes når brukerens mål er oppnådd.

#### Kriterier

- Hjemmeboende personer som nylig har hatt et funksjonsfall, og har behov for tverrfaglig rehabilitering for å kunne mestre hverdagsaktiviteter
- Tjenestemottakeren må være motivert for å gjøre en innsats for å gjenvinne mestring inn mot egendefinerte mål.

#### Forhold som ikke gir rett til tjenesten

- Brukere med langt kommet regenerativ sykdom eller i terminal fase hvor fagteamet vurderer at det er lite potensiale for rehabilitering.

- Brukere med omfattende mental/kognitiv svikt. Brukere med psykisk utviklingshemming som allerede mottar hjemmetjeneste miljøterapi. (Dersom det er brukere i denne gruppen som får et brått funksjonsfall, kan fagteamet veilede personalgruppen hvis ønskelig/nødvendig).
- Brukere som ikke er motiverte og som ikke kan motiveres til egen innsats for å mestre aktiviteter i dagliglivet.
- Brukere med alvorlige psykiske lidelser.
- Brukere med alvorlig rusmisbruk.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Bidrar ut fra egne forutsetninger og arbeider mot oppsatte mål.

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### 2.3 Hjelpemidler i hjemmet

#### Hjemmel

- Lov om folketrygd, § 10-7

#### Beskrivelse av tjenesten

- En ergoterapeut eller annet helsepersonell kan bistå deg med å vurdere og søke på ulike hjelpemidler i hjemmet
- Dersom du har varig behov for hjelpemiddel må det søkes om dette til NAV Hjelpemiddelsentral.
- Dersom du har kortvarig behov for et hjelpemiddel, kan du låne dette fra kommunalt hjelpemiddellager. Du kan for eksempel låne krykker, rullestol, toalettforhøyer m.m.

#### Kriterier

- Hjelpemidlene fra kommunalt lager kan i utgangspunktet lånes i 3 måneder, men ved behov kan lånet utvides inntil 2 år.
- For rett til hjelpemidler gjennom NAV hjelpemiddelsentral må behovet være varig, dvs over 2 år

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Det forventes at man tar vare på hjelpemidlet og at det varsles hvis behovet opphører

#### Egenbetaling

- Bortsett fra noen unntak, betaler man ikke for lån av hjelpemidler fra hjelpemiddelsentralen og kommunalt lager
- Noen ganger kan det gis tilskudd fra Nav til å kjøpe hjelpemidlet selv  
Om man ikke kan hente hjelpemidlet selv på kommunalt lager betaler man egenandel for dette. Nivå for egenbetaling fastsettes av Kommunestyret.

### 2.4 TT- kort (Transporttjeneste for funksjonshemmede)

#### Lovhjemmel

- TT-kort er et ikke lovfestet tilbud i kommunene, men kommunene forvalter ordningen på vegne av fylkeskommunen.

## Beskrivelse

- Transporttjeneste for funksjonshemmede (TT) er et tilbud om transporttilbud for personer som på grunn av funksjonshemming har store vansker med å benytte ordinære kollektive transportmidler.
- Nedsatt funksjonsevne eller sykdom, ikke kan bruke kollektivtransport. Ordningen skal bidra til at bruker får et så aktivt liv som mulig.
- Ordningen er et fylkeskommunalt ansvar, hvor midlene bevilges over fylkets budsjett.
- Godkjenning av brukere er delegert til kommunen. Innkomne søknader behandles av tildelingskontoret
- Legeerklæring vedlegges søknaden.

## Kriterier

- Har Orkland kommune som registrert bostedsadresse i Folkeregistret.
- Forflytningshemmede over 10 år som har store vansker med å benytte ordinær kollektivtransport eller eget kjøretøy.
- Nedsatt fysisk eller psykisk forflytningshemming av minimum 2 års varighet.
- Blinde og sterkt svaksynte
- Personer med kronisk funksjonshemming deler av året, f.eks hjerte- / lungesykdom, som vanskeliggjør bruk av kollektiv transport- periodisk bruker.
- Har individuelt transportbehov og er i stand til å benytte seg av transporttilbudet.
- Ordningen kan etter behov tildeles pasienter som bor i institusjon dersom øvrige kriterier er oppfylt.
- Tjenesten kan oppheves dersom TT-bruker ikke lenger fyller kriteriene eller ikke benytter seg av tilbudet over tid.
- Dersom antallet som fyller kriteriene overstiger antall hjemler kommunen er tildelt, opprettes en prioritert venteliste. Unge samfunnsaktive forflytningshemmede prioriteres.
- Godkjenning gis for maks 6 år

## Forhold som ikke gir rett til tjenesten

- Mangel på kollektivtilbud på hjemstedet.
- Naturlig alderdomssvekkelse gir ikke alene rett til tjenesten.
- Personlig økonomi er ikke grunnlag for godkjenning
- Tidsbegrenset funksjonshemming er ikke alene grunn til å bli godkjent
- Problematikk omkring sosial isolasjon gir i seg selv ikke grunnlag for godkjenning. Tilbudet er ikke ment å skulle brukes som et behandlingstilbud eller et velferdstilbud i så måte

## Egenbetaling

- Kommunen kan ikke ta betalt for denne tjenesten.

## 2.5 Ledsagerbevis

### Lovhjemmel

Ledsagerbevis i kommunen er ikke en lovpålagt tjeneste.

### Beskrivelse av tjenesten

- Vedtak om ledsagerbevis gis til funksjonshemmede som har behov for ledsager. Tilbudet er rettet mot den enkelte brukers forutsetninger og evne til å delta i aktiviteter og sosialisering.

- Innkommende søknader behandles av tildelingskontoret

#### Kriterier

- Søker må være bosatt i kommunen de søker til.
- Personer med funksjonshemming av minst 2 – 3 års varighet.
- Skal forebygge isolasjon og bidra til økt livskvalitet for den funksjonshemmede.
- Det skal foreligge uttalelse fra primærlege, legespesialist eller offentlig godkjent helseinstitusjon.

#### Tjenestenivå

- Ledsagerbeviset skal gi ledsager fri adgang til offentlig transport, kultur- og fritidsaktiviteter, der bruker ikke kan delta uten ledsager.

#### Egenbetaling

- Kommunen kan ikke ta betalt for denne tjenesten.

### *2.6 Parkeringsbevis for forflyttingshemmede*

#### Lovhjemmel

- Reguleres av forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Vedtak om parkeringsbevis gis til forflyttingshemmede som bare kan bevege seg en begrenset strekning. Ordningen vedtas og administreres av bostedskommunen og er gyldig i EØS land.

#### Kriterier

- Personer med forflyttingshemming av minst 1 års varighet.
- Personen skal være kartlagt i forhold til forflyttingshemming.
- Personen kan bevege seg kun en begrenset strekning.
- Parkeringsbeviset er personlig

#### Forhold som ikke gir rette til tjenesten

- Problemer med å bære gir ikke rett til vedtak om parkeringsbevis.

### *2.7 Matombringing*

#### Hjemmel

- Matombringing er en ikke lovpålagt tjeneste.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Middag til hjemmeboende kan leveres 4 eller 7 ganger i uken. Middag som kjøres ut er varm.
- Middag som tilbys til hjemmeboende i Orkland kommune er produsert i henhold til ernæringspolitiske retningslinjer.

#### Kriterier

- personer som på grunn av nedsatt funksjonsevne eller andre årsaker ikke er i stand til å ivareta sitt ernæringsbehov.



## Egenbetaling

- Nivå for egenbetaling fastsettes av Kommunestyret.

## 2.8 Trygghetsalarm

### Lovhjemmel

- Trygghetsalarm er en ikke lovpålagt tjeneste.

### Beskrivelse av tjenesten

- Målet med tjenesten er å gi trygghet slik at den enkelte kan bo i eget hjem så lenge som mulig.
- Tjenesten tildeles etter en individuell kartlegging. Det er hjemmetjenesten som følger opp behov for bistand etter utløst trygghetsalarm.

### Kriterier

- Har redusert bevegelighet med fare for fallulykker eller føler utrygghet for egen bosituasjon.
- Har en helsetilstand som kan medføre utrygghet
- Føler ikke tilstrekkelig trygghet med å tilkalle hjelp via mobiltelefon.
- Behovet for trygghetsalarm vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå. (IPLOS)

### Trygghetsalarmtjenesten omfatter:

- Programmering, montering og oppkobling av trygghetsalarm med sensorer
- Montering av nøkkel boks
- Service, vedlikehold og teknisk kontroll av alarm med sensorer
- Opplæring i bruken av trygghetsalarmen
- Etter utløst alarm vil hjemmetjenesten følge opp ved behov

### Forventninger til den som får innvilget trygghetsalarm

- Bære alarmsmykket hele døgnet.
- Ikke bruke alarmen dersom telefon kan benyttes.
- Godta at det monteres en kommunal nøkkelboks på yttervegg og selv skaffe nøkkel som skal oppbevares i nøkkelboksen.
- Erstatte alarmen/alarmsmykket ved tap eller ødeleggelser
- Kontakten til alarmen skal bestandig være tilkoblet.
- Varsle hjemmetjenesten ved reiser og lengre fravær
- Boligen har fremkommelig veg
- Endringer av behov meldes tildelingskontoret

## Egenbetaling

- Nivå for egenbetaling fastsettes av Kommunestyret.
- Trygghetsalarm er for noen nødvendig helsehjelp, da skal tjenesten være gratis.

## 2.9 Demensteam

### Lovhjemmel

- Demensteam er en ikke lovpålagt tjeneste

### Beskrivelse av tjenesten

- Hukommelsesteamet er et lavterskeltilbud til de som har fått utfordringer med å klare små eller store oppgaver i hverdagen på grunn av forandringer i hukommelsen. Tilbudet kan også benyttes av pårørende, for råd og støttesamtaler.
- Bistår fastlege med utredning
- Arrangerer pårørendeskole
- Mottar henvendelser fra pårørende, naboer, hjemmetjenesten, fastleger
- Tilpasning av kognitive hjelpemidler
- Tilbyr råd, støtte og veiledning omkring demens sykdom

### Kriterier

- Hjemmeboende personer med hukommelsesvansker

### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

## 2.10 Støttekontakt

### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven Kap. 3 første ledd, § 3.2, punkt 6, bokstav b

### Beskrivelse av tjenesten

- En støttekontakt skal bidra til at den enkelte får mulighet til å leve og bo selvstendig og til å ha en aktiv og meningsfylt tilværelse i fellesskap med andre. Støttekontakt kan bidra en til en eller til en gruppe. Barn og unge skal være en prioritert gruppe. Det skal tilrettelegges for en fleksibel og tilpasset tjeneste.

### Kriterier

- Kan innvilges til barn, unge og voksne med psykiske lidelser eller funksjonshemming, rusmisbrukere og familier med sammensatte behov.
- Har behov for personbistand for å kunne delta på kultur og fritidsaktiviteter, nettverksbygging, opplevelse og egenaktivitet.
- Støttekontakt innvilges etter en individuell vurdering i samråd med søker. Omfanget og varigheten av støtten som skal gis, fastsettes av tildelingskontoret.
- Det gis unntaksvis støttekontakttimer til barn under 10 år, da det forventes at denne aldersgruppen sjelden har et selvstendig kultur- og fritidsliv uavhengig av foresatte.
- Det kan unntaksvis gis støttekontakttimer til personer bosatt i heldøgnsomsorgsbolig eller langtidsplass, da det forventes at tjenesten og eventuelt nettverk ivaretar personens behov for aktivitet og sosialisering.

#### Forhold som ikke gir rett til tjenesten

- Hjelpebehov som forventes dekket av nære familiemedlemmer som foreldre/foresatte, søsken, besteforeldre, samboer/ektefelle, eller andre med nære relasjoner til bruker.
- Norskopplæring til flykninger/innvandrere.
- Behov for følge til offentlige kontorer samt lege.

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis.
- Tjenesten dekker ikke søkers utgifter til aktiviteter
- Kommunen kan kreve egenbetaling for skyss i forbindelse med for eks. aktiviteter i gruppe, hvor brukerne benytter kommunal transport i sitt tilbud.

### 2.11 Tilrettelagt arbeid

#### Lovhjemmel

- Arbeids- og aktivitetstilbudet er en ikke lovpålagt tjeneste.

#### Beskrivelse

- Tilrettelagt arbeid yter individuelt tilrettelagte tjenester for personer som trenger et tilrettelagt arbeids- og aktivitetstilbud på dagtid.
- Vedtaket kan gis for kortere og lengre perioder etter vurdering. Tilbudet skal bidra til at den enkelte bruker får en trygg og forutsigbar hverdag, med størst mulig grad av livskvalitet og selvstendighet.
- Arbeidstaker mottar motivasjonslønn etter fastsatte satser

#### Kriterier

- Tilbudet gis primært til personer over 18 år som har behov for tilrettelegging, arbeidstrening og sysselsetting på dagtid.
- Tjenesten tar imot elever med behov for tilrettelegging på utplassering og arbeidspraksis fra ungdomsskole og videregående skole.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Må selv ordne med transport.
- Må selv holde arbeidstøy.
- Bidrar ut fra egne forutsetninger.

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### 2.12 Individuell plan

#### Lovhjemmel:

- Helse- og omsorgstjenesteloven § 7-1
- Pasientrettighetsloven § 2-5.
- Sosialtjenesteloven. Kap. 4 § 33.

- NAV-loven kap 2. § 15, 3. ledd.

### **Beskrivelse av tjenesten**

- Individuell plan er brukerens plan. Det innebærer at brukerens mål og ønsker skal være utgangspunktet for planen. Planen skal være et verktøy og en metode for samarbeid mellom bruker og tjenesteapparatet, og mellom de ulike tjenesteyterne.

### **Kriterier**

- Behov for langvarige og koordinerte tjenester fra kommunen og/eller spesialisthelsetjenesten.
- Behov for avklaring av tjenestemottakerens tjenester, ressurser og mål.

### **Tjenestenivå**

- Initiativet til å få laget en individuell plan kan komme fra brukeren selv eller pårørende.
- Kommunen har hovedansvaret for at det blir utarbeidet en individuell plan.

### **Krav til den som mottar tjenesten**

- Brukeren har rett til, og skal oppfordres til, å delta aktivt i å beskrive behov for tjenester, ønsker og mål som er viktig for vedkommende selv – i dag og i fremtiden.

## **2.13 Ansvarsgrupper**

### **Lovhjemmel**

- Helse- og omsorgstjenesteloven § 3-4 og § 7- og 7-2.
- Pasient- og brukerrettighetsloven § 2-5 og § 3.
- Forskrift om habilitering og rehabilitering, individuell plan og koordinator.

### **Beskrivelse av tjenesten**

- En ansvarsgruppe er en tverrfaglig sammensatt gruppe som består av foreldre/ foresatte / bruker (avhengig av alder og modenhet), og aktuelle fagpersoner. Det kan opprettes en ansvarsgruppe i forhold til en enkelt sine behov eller rundt en hel familie hvis det er mer hensiktsmessig. Tilbudet om ansvarsgruppe vedvarer så lenge behovet er der.

### **Kriterier**

- Behov for langvarige og koordinerte tjenester fra kommunen og/eller spesialisthelsetjenesten.
- Behov for avklaring av tjenestemottakerens tjenester, ressurser og mål.

### **Krav / forventninger**

- Aktivt deltagelse i å utarbeide mål og tiltak for tjenestemottaker.
- Oppfølging mål og tiltak som fastsettes av ansvarsgruppa.

### **Egenbetaling**

- Tjenesten er gratis.

### 2.14 Koordinator

#### Lovhjemmel:

Helse og omsorgstjenesteloven § 7-2

#### Beskrivelse av tjenesten

- For brukere med langvarige og koordinerte tjenester skal kommunen tilby koordinator. Dette gjelder uavhengig av om brukeren ønsker individuell plan
- Koordinatoren skal sørge for nødvendig oppfølging av den enkelte bruker, og sikre samordning av tjenestetilbudet og fremdrift i arbeidet med individuell plan

#### Kriterier:

- Behov for langvarige og koordinerte tjenester

#### Egenbetaling:

- Tjenesten er gratis

### 2.15 Koordinerende enhet

#### Hjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven § 7-3

#### Beskrivelse av tjenesten

- Koordinerende enhet for habilitering og rehabilitering har ansvaret for at tjenestemottakere med langvarige og koordinerte tjenester, opplever en helhet og sammenheng i tjenestene. Dette kan være kommunale helse- og omsorgstjenester, spesialisthelsetjenester og tjenester fra psykisk helsevern.
- Sikre et helhetlig tilbud
- Koordinerende enhet ligger i tildelingskontoret

#### Kriterier

- Behov for langvarige og koordinerte tjenester

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### 2.16 Fysioterapitjenesten

#### Lovhjemmel

- Helse- og omsorgstjenesteloven § 3-2.

### Beskrivelse av tjenesten

Kommunalt fysioterapitilbud kan gis til kommunens innbyggere i aldersgruppen 0–20 år, tjenestemottakere med sammensatte problemstillinger, samt eldre i og utenfor institusjon. Andre med behov for fysioterapi henvises til private fysioterapeuter i kommunen.

### Kriterier

- Har et reelt behov for oppfølging fra fysioterapitjenesten.
- Personer med behov for tverrfaglig oppfølging.
- Har sammensatte problemstillinger.
- Har potensiale for utvikling/bedring av funksjon.
- Har behov for vedlikeholdstrening, for å forhindre ytterligere tap av funksjon.

### Tilbudene i fysioterapitjenesten

- Individuell og gruppebasert behandling.
- Veiledning/opplæring av assistenter, pårørende og personale rundt bruker.
- Tilbud skal være målrettet og tidsavgrenset.
- Tjenesten ytes både i hjem, institusjon, barnehage og skole i tillegg til hos fysioterapeut.
- Deltagelse i tverrfaglig samarbeid kommunalt og interkommunalt, samt spesialisthelsetjenesten.
- Tilrettelegging med tekniske hjelpemidler for kompensering av tapt funksjon
- Tjenesten kan bistå ved søknad om hjelpemidler.

### Krav til den som mottar tjenesten

- Avtaler overholdes og det gis beskjed ved frafall.
- Respekt for faglige vurderinger.
- Bidrar ut fra egne forutsetninger.

### Tjenesten omfatter ikke

- Personer i yrkesaktiv alder og eldre som har behov for tradisjonell kurativ behandling blir henvist til private fysioterapeuter

### Egenbetaling

Kommunene kan kreve egenandel av pasienter som ikke har rett på full refusjon, etter sentrale takster. Dersom en pasient ikke møter til time kan det kreves honorartakst for undersøkelse eller behandling.

## 2.17 Ergoterapitjenesten

### Lovhjemmel

- Tjenesten blir lovpålagt fra 2020.

### Beskrivelse av tjenesten

- Ergoterapitjenesten yter bistand til mennesker som av ulike grunner har vansker med å gjennomføre og mestre dagliglivets gjøremål. Ergoterapeuter fremmer aktivitetsutførelse og tilrettelegger aktiviteter for å forebygge funksjonsnedsettelse og for at den enkelte skal bli mest mulig selvhjulpent og aktiv i hverdagen. Ergoterapeuter kan gi råd om tilrettelegginger av omgivelser for at flest mulig skal oppleve deltakelse og tilhørighet.

- Fremme mestring og selvstendighet før pleie- og omsorgstiltak igangsettes

#### Kriterier

- Har en midlertidig eller varig nedsatt funksjonsevne som påvirker dagliglivets ferdigheter.
- Har potensiale for bedring av funksjonsevne.
- Behov for fysisk tilrettelegging.

#### Tilbudene i ergoterapitjenesten

- Tilpassing av aktiviteter, veiledning når det gjelder arbeidsvaner med mer.
- Tilrettelegging med tekniske hjelpemidler for kompensering av tapt funksjon.
- Boligplanlegging og tilrettelegging i eget hjem.
- Veiledning/opplæring av assistenter, pårørende og personale rundt bruker.
- Tjenesten ytes både i hjemmet og i institusjon, skole og barnehage
- Deltagelse i tverrfaglig samarbeid kommunalt, interkommunalt og med spesialisthelsetjenesten.
- Tjenesten kan bistå ved søknad om hjelpemidler.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Avtaler overholdes og det gis beskjed ved frafall.
- Respekt for faglige vurderinger.
- Bidrar ut fra egne forutsetninger.

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### 2.18 Psykisk helse- og rusarbeid

#### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven §3-1, 2. ledd og § 4-1
- Pasient- og brukerrettighetsloven § 2-1a og § 2-5

#### Beskrivelse av tjenesten

Psykisk helse- og rusarbeid er et frivillig lavterskeltilbud til mennesker med rus – og / eller psykiske problemer. Tjenesten gir innbyggerne en helhetlig tjeneste innenfor fagområdet. Målet er å gi hjelp til selvhjelp, slik at pasienter kan mestre sitt eget liv på tross av sine helseplager. Tjenesten inkluderer forebyggende og indirekte pasientarbeid.

#### Kriterier

- Personer i alle aldre som bor eller midlertidig oppholder seg i Orkland kommune.
- Personer som ikke mestrer hverdagen grunnet rusmiddelproblematikk og / eller psykiske helseproblemer.
- Alvorlighetsgraden av helseplagene avgjør omfang av behandling og behandlingsforløpet.

#### Tjenestenivå

- Kommunen skal drive forebyggende arbeid, og gi befolkningen et dekkende, fagligforsvarlig og effektivt tjenestetilbud med utgangspunkt i lokale forhold.
- Tilbyr vurdering, kartlegging, behandling, støtte, veiledning, mestringskurs og aktiviteter til mennesker med psykiske helseplager og/eller rusproblemer: milde kortvarige problemer,

kortvarige alvorlige problemer/lidelser og langvarige mildere problem/lidelser, alvorlige langvarige problemer/lidelser.

- Samarbeid om individuell plan og hjelp til henvisning til spesialisthelsetjenesten.
- Kan gis i form av veiledning, opplæring og rådgivning av andre personer rundt pasienten.
- Tjenesten ytes i tjenestens lokaler, i hjemmet eller andre steder etter behov.
- Deltagelse i tverrfaglig, tverretattlig og interkommunalt samarbeid, samt samarbeid med spesialisthelsetjenesten.

#### Tilbudene i psykisk helse- og rusarbeid

- Samtaler, behandling, veiledning, kartlegging, vurdering og oppfølging til mennesker med psykiske helseplager og/eller rusproblemer.
- Personer i akutte kriser og traumer prioriteres.
- Lavterskel telefon
- Behandlingsgruppe
- Rehabiliteringsgruppe
- Dagtilbud

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Tjenesten er frivillig.
- Aktiv deltagelse i å utarbeide mål og tiltak for tjenestemottaker.
- Respekt for faglige vurderinger.
- Bidrar ut fra egne forutsetninger.

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### 2.19 Omsorgsstønad

#### Lovhjemmel

- Helse- og omsorgstjenesteloven kap. 2. § 3-6

#### Beskrivelse av tjenesten

- Omsorgsstønad er en økonomisk ytelse til personer som har et særlig tyngende omsorgsarbeid.
- Den omsorgstrengende må være helt avhengig av omfattende praktisk og / eller personlig bistand for å få dekket sine omsorgsbehov for å kunne bo hjemme.

#### Kriterier

- Ordinære tjenester innen Helse og omsorg skal først være utprøvd eller vurdert som uaktuelle.
- Omsorgsstønad skal erstatte nødvendige omsorgsoppgaver eller annen praktisk bistand i hjemmet.
- Vedkommende er nærmeste pårørende eller familie.
- Omsorgsstønad graderes etter en kartlegging av omsorgsyters tilgjengelighet og arbeidsevne.
- Omsorgssituasjonen må være vurdert som betydelig mer belastende enn normalt.
- Omsorgsstønad innvilges etter en individuell vurdering i samråd med søker. Omfanget og varigheten fastsettes av tildelingskontoret.



- Det skal være innvilget hjelpestønad fra NAV

#### Momenter som tas i betraktning for utmåling av tjenesten

- Tilbudet kartlegges individuelt og må i hvert enkelt tilfelle vises som den beste løsningen for bruker og omsorgsyter.
- Brukermedvirkning er et viktig element i tjenesten.
- For samtykkekompetente omsorgstrengende over 18 år må kommunen vurdere omsorgsyteren som nødvendig og beste løsning.
- Tjenesten revurderes og tilpasses til enhver tid etter fastsatt plan.
- Omsorgsstønad opphører ved at pasient/bruker er innlagt i institusjon eller blir tildelt bolig med vedtak om bemanning.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Oppdragstaker plikter å melde fra til Orkland kommune dersom vedkommende ikke lenger kan utføre omsorgsoppgavene i henhold til oppsatt plan.
- Den omsorgstrengende må selv støtte omsorgsyterens søknad.
- Oppdragstaker plikter å melde fra til Orkland kommune ved evt økte stønader, eks økt hjelpestønad

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

### *2.20 Brukerstyrt personlig assistent (BPA)*

#### Lovhjemmel

- Helse- og omsorgstjenestelovens §3 -2. 6, b
- Pasient og brukerrettighetsloven §2-1 d

#### Beskrivelse av tjenesten

- Formålet med BPA er å gi personer med stort hjelpebehov større frihet til å styre tjenestene og hverdagen selv
- Kommunen skal ha tilbud om personlig assistanse i form av praktisk bistand og opplæring, organisert som brukerstyrt personlig assistanse. Kommunen avgjør selv hvilken tjeneste som skal tilbys den enkelte bruker.
- Tilbudet er individuelt tilrettelagt og baseres på den enkelte brukers forutsetninger og evne til selvutvikling / deltagelse i samfunnslivet og i arbeid, ivaretagelse av foreldreoppgaver i familier med barn med nedsatt funksjonsevne og lignende.

#### Kriterier

- Personer under 67 år med bistandsbehov utover 2 år og mer enn 32 timer pr uke med behov for personlig assistanse
- Brukere med tjenestebehov på mellom 25- 32 timer per uke har rett til brukerstyrt personlig assistanse, med mindre kommunen kan dokumentere at slik organisering vil medføre vesentlig økt kostnad for kommunen.
- Kunne være arbeidsleder, evt med bistand organisere og lede arbeidet assistentene utfører.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- At bruker har konkrete mål med tjenesten.

#### Egenbetaling

- Kommunen kan ta betalt for timeberegning som omfatter praktisk bistand
- Nivå for egenbetaling fastsettes av Kommunestyret.
- Det tas stilling til husstandens samlede inntekt

### *2.21 Dagsenter for hjemmeboende eldre*

#### Lovhjemmel

- Dagtilbud er en ikke lovpålagt tjeneste.

#### Beskrivelse

- Dagsenteret skal gi tilbud til eldre som har behov for å komme seg ut i uken for å være med på aktiviteter og sosial deltagelse. Dagsenterets personale tilrettelegger og veileder aktivitetene. Det legges vekt på brukers ønsker og mål for dagsentertilbudet.

#### Kriterier

- Bruker må i størst mulig grad være selvhjulpen i ADL.
- Må kunne mestre å være i et åpent dagsenter.
- Bruker må selv ønske å være her, være motivert for å delta.
- Behovet for dagplass vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Egenbetaling

- Kommunen tar betalt etter forskrift om egenbetaling for helse og omsorgstjenester. Frokost, middag og skyss inngår i tilbudet. Nivå for betaling fastsettes av Kommunestyret. (viser til eget skriv om betalingssetter).

### *2.22 Dagsenter for personer med demens*

#### Lovhjemmel

- Dagtilbud er en ikke lovpålagt tjeneste.

#### Beskrivelse

- Dagsenteret skal gi tilbud til personer med ulike demens sykdommer, som har behov for å komme seg ut for å være med på aktiviteter og sosial deltagelse.
- Dagsenterets personale tilrettelegger og veileder aktivitetene ut fra bruker sine egne forutsetninger.
- Det legges vekt på ønsker og mål for dagsentertilbudet.
- Tjenesten omfatter transport tur/retur hjem og frokost/middag.

## Kriterier

- For hjemmeboende
- Bruker er under utredning for eller har en demensdiagnose.
- Bruker har behov for å komme ut og kan nyttiggjøre seg tilbudet.
- Pårørende trenger avlastning.
- Behovet for dagplass vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

## Egenbetaling

- Kommunen kan ikke ta betalt for selve tjenesten, men det tas betalt for frokost, middag og skyss etter kommunens takster. Nivå for betaling fastsettes av Kommunestyret.

## 2.23 Praktisk bistand i hjemmet

### Lovhjemmel

Helse- og omsorgstjenesteloven §3-2 første ledd nr. 6 bokstav b. 10

### Beskrivelse av tjenesten

- Praktisk bistand er direkte hjelp i hjemmet og ytes til personer som selv ikke klarer å utføre dagliglivets gjøremål. Målet er å beholde en høy grad av egenomsorg, slik at bruker kan bo hjemme så lenge mulig. Antall timer skal være behovsprøvd i hvert tilfelle.
- Det tildeles bistand kun til de oppgaver som bruker selv ikke mestrer
- I enkelte tilfeller kan det etter en vurdering være mulighet til å dele opp tilbudet til hyppigere besøk.

## Kriterier

- At vedkommende bor eller midlertidig oppholder seg i Orkland kommune.
- Ikke klarer å ivareta dagliglivets gjøremål og som helt eller delvis er avhengig av hjelp fra andre grunnet alder, funksjonshemming eller sykdom.
- Personer som av andre årsaker ikke er i stand til å utføre praktiske gjøremål, kan etter individuell vurdering også ha rett på tjenester om praktisk bistand.
- Når søker bor sammen med andre husstandsmedlemmer, gjøres en helhetsvurdering av husstandens situasjon.
- Vurdering av bolig – kan søker ved tilrettelegging i eget hjem klare å ivareta sin egenomsorg?
- Behov for praktisk bistand i hjemmet vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå(IPLOS).

### Forhold som ikke gir rett til praktisk bistand i hjemmet

- Der søknaden kun er begrunnet i behov for sosial kontakt.
- Der bruker eller andre i husstanden viser truende adferd.
- Der andre husstands-medlemmer kan utføre den aktuelle oppgaven.

### Tilbudet omfatter

- Tilpasset hjelp ved måltider. Det kan tilbys hjelp til brødmåltid og oppvarming av mat.

- Hjelp til renhold. Det kan ytes hjelp til rengjøring, gulvvask, støvsuging og støvtørking en gang pr måned. Ved høytider og ferier kan intervallet endres.
- Det kan ytes hjelp til sengeskiift, normalt en gang pr. mnd.
- Daglig hushold som enkel oppvask/igangsetting av oppvaskmaskin, innvendig vask av kjøleskap/mikrobølgeovn, hjelp til klesvask, håndtering av søppel og innbæring av ved.
- Det kan ytes hjelp til vindusvask en gang i året.
- Håndvask av tøy utføres ikke.
- Hjelp til annet hushold. Det kan innvilges hjelp til å bestille nødvendige dagligvarer i butikk med avtale om utkjøring, med inntil maks 1 gang pr 2 uken.
- Det vaskes kun rom som er i daglig bruk.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Den som skal motta praktisk bistand til rengjøring i hjemmet sørger for å ha nødvendig og egnet utstyr som skal brukes
- Hjemmehjelperne har med seg eget utstyr.
- Hjemmet er i en slik stand at hjemmetjenesten kan utføre arbeidet på en forsvarlig måte og i samsvar med arbeidsmiljøloven.
- Hunder og andre husdyr holdes adskilt fra de ansatte.
- Ryddet for snø og strødd på privat vei slik at veien er farbar.
- Bruker må være tilstede når hjelpen gis

#### Egenbetaling

- Nivå for egenbetaling fastsettes av Kommunestyret.
- Det tas stilling til husstandens samlede inntekt

### *2.24 Praktisk bistand -opplæring*

#### Lovhjemmel

- Helse- og omsorgstjenesteloven kap. 3 §3-1 og §3-2 første ledd nr. 6 bokstav b.
- Forskrift om egenandel for kommunale helse- og omsorgstjenester kap. 2 § 8 første ledd

#### Beskrivelse av tjenesten

- Det ytes praktisk bistand og opplæring i hjemmet. Tilbudet er individuelt tilrettelagt og baseres på den enkelte brukers forutsetninger og evne til å ivareta egenomsorg.
- Skal bidra til at den enkelte bruker får en trygg og forutsigbar hverdag, med størst mulig grad av livskvalitet og selvstendighet.

#### Kriterier

- At du bor eller midlertidig oppholder deg i Orkland kommune.
- Brukers helsetilstand og evne til å ivareta egenomsorg.
- Nedsatt funksjonsevne som gjør at vedkommende ikke klarer å ivareta dagliglivets gjøremål, og som helt eller delvis er avhengig av andre.
- Behov for praktisk bistand og opplæring i eget hjem vurderes i utgangspunkt utfra kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Tilbudet omfatter

- Tilbudet er individuelt tilrettelagt og baseres på den enkelte brukers forutsetninger og evne til å ivareta egenomsorg innen:
  - Personlig stell og omsorg.
  - Opplæring og vedlikehold av ADL - ferdigheter (ferdigheter for å mestre aktiviteter i dagliglivet)
  - Integrering og sosial kontakt med andre mennesker i lokalsamfunnet.
  - Legge til rette og bistå i aktiviteter for en meningsfylt fritid og økt livskvalitet.
  - Tjenesten yter også praktisk bistand i hjemmet jfr.kap.8.0.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- At bruker bidrar ut fra egne forutsetninger.

#### Egenbetaling

- Kommunen har adgang til å fastsette egenandel og betalingsatts for praktisk bistand opplæring

### *2.25 Helsetjenester i hjemmet*

#### Lovhjemmel

- Helse- og omsorgstjenesteloven §3-2 første ledd nr. 6 bokstav a.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Behandling, pleie og omsorg til syke og funksjonshemmede i eget hjem.
- Bidra til at innbyggerne i Orkland kan bo hjemme så lenge som mulig. Målet er at de som mottar tjenesten skal bli mest mulig selvhjulpne.
- Tjenesten ytes 24 timer i døgnet.
- Etter brukers behov bidra med forebyggende tiltak, veiledning, rehabilitering og pleie i alle livets faser.

#### Kriterier

- At vedkommende bor eller midlertidig oppholder seg i Orkland kommune og har akutt eller kronisk sykdom/funksjonssvikt.
- Pasient/brukers evne til å ivareta egenomsorg og pasient/brukers helsetilstand.
- Behov vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Tilbudet omfatter

- Personlig stell og omsorg
- Tjenestemottaker skal få tilbud om å få dekket sine grunnleggende fysiologiske/psykiske behov. Dette kan være alt fra tilsyn til mer omfattende bistand. Tilsynsbesøk skal ha en klar, konkret hensikt, faglig begrunnet, som for eksempel utrygghet hos bruker og behov for observasjon.

- Nødvendig hjelp til drikke og måltider, tilstrekkelig næring, et helsefremmende kosthold, medisiner og samtaler. De vil også få tilbud om nødvendig hjelp, for å ivareta personlig hygiene og naturlige funksjoner. Dette kan være dusj, tannpuss, toalettbesøk, bleieskift, stell av kateter og lignende, samt hjelp til av og på kledning.
- Pasientens ønsker skal så langt som mulig etterkommes. Pasientene skal kunne være i trygge omgivelser med sine nærmeste til stede. Sikre at pårørende får nødvendig støtte, slik at de kan ivareta sin rolle/omsorgen.
- Administrering av medisiner
- Oppfølging av prøver, undersøkelser, injeksjoner, blodprøver og lignende.
- Tjenester som for eksempel blodprøver, injeksjoner, sårstell, ytes dersom pasienten ikke kan komme seg til lege ved egen hjelp.
- Måling av blodtrykk, puls og blodsukker er undersøkelser som skal faglig begrunnes og gjøres som et ledd i en medisinsk observasjon.
- Omsorg for døende
- Sårbehandling
- En faglig vurdering legges til grunn når vi gir tilbud om tjenesten. Før sårbehandling starter skal som hovedregel være gjort en vurdering av fastlege/sykehus.
- Vurdering og oppfølging for sårbehandlingen foretas av sykepleier. Andre som har kunnskaper om hygieniske prinsipper for sårbehandling, kan skifte på sår, men ikke foreta revidering av prosedyre.
- Tilrettelegge dagliglivet for personer med mental svikt/demens og andre som har vansker med å formulere sine behov.
- Tilby kartlegging av mental svikt i samarbeid med fastlege og fagpersoner.
- Tilrettelegge dagliglivet slik at tjenestemottaker og deres pårørende kan oppleve mest mulig trygghet og trivsel i hverdagen.
- Omsorgsarbeid skal bidra til å sette pasienten i stand til å dra omsorg for seg selv.

#### Forhold som ikke gir rett til hjemmesykepleie

- Pasienter som trenger akutt medisinsk/kirurgisk og psykiatrisk behandling, vil bli henvist til spesialisthelsetjenesten.

#### Krav til den som mottar tjenesten

- Hos personer som har fått innvilget tjeneste, må det ordnes med nødvendig utstyr som rent tøy, rene håndklær og personlig hygieniske artikler.
- Der det er behov for tekniske hjelpemidler for at hjelpen skal kunne utføres på en forsvarlig måte, kreves det at slikt kan installeres; jfr. Arbeidsmiljølovens bestemmelser.
- Hunder og andre husdyr holdes adskilt fra de ansatte.
- Utvendig lys på kveld og natt.
- Ryddet for snø og strødd på privat vei slik at veien er farbar.

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

## 2.26 Kreft og palliasjon

### Beskrivelse av tjenesten

- Kontakt med kreftsykepleier viderefremmes via hjemmetjenesten og tildelingskontoret.
- Det trengs ingen henvisning fra lege.
- Individuell hjelp og støtte, veiledning og oppfølging til mennesker med kreft og deres nærmeste pårørende.
- Tilby hjemmebesøk, samtaler på kontoret eller veiledning på telefonen.
- Tilby tilrettelegging og oppfølging i alle faser av sykdommen
- Være et bindeledd til samarbeid med fastlege, sykehus og andre aktuelle parter.

### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis

## 2.27 Avlastning for barn og unge

### Hjemmel

- Pasient og brukerrettighetsloven Kap. 2. § 2.8.
- Helse og omsorgstjenesteloven kap 3. § 3.2 punkt 6, bokstav d.

### Beskrivelse av tjenesten

- Tjenesten gir tilbud til familier som på grunn av barns funksjonshemming har behov for avlastning i den daglige omsorgen. Omfanget kan variere fra noen timer/døgn/helger per måned til mer omfattende ordninger. Tilbudet kan gis i kommunens egne bemannede boenheter, men også i form av privat avlastning.

### Kriterier

- Avlastning for barn ytes til foreldre/familier som har et særlig tyngende omsorgsarbeid utover det normale i forhold til aldersgruppen.
- Skal bidra til å forebygge slitasje hos omsorgsyteren.
- Skal bidra til å gi omsorgsyteren nødvendig og regelmessig fritid og ferie.
- Skal bidra til å gi omsorgsyteren mulighet til å leve et liv med " fritids aktiviteter".
- Skal avlaste omsorgsarbeidet der det innebærer mye nattarbeid eller avbrudd i nattesøvn.
- Skal avlaste omsorgsarbeidet der det har vært eller forventes å vare i lang tid.

### Tjenesten omfatter

- Vurderingen av omsorgsbyrden sees i sammenheng med andre offentlige tjenester.
- Tilbudet blir individuelt tilpasset den enkeltes behov.
- Avlastningstiltak finnes i flere former da tilbudet skal dekke ulike behov.
- Avlastningsoppholdet innebærer kost/losji og nødvendig omsorg.

### Krav til den som mottar tjenesten

- Omsorgsyteren må sørge for at nødvendig utstyr og eventuelt medisiner medbringes til oppdragstaker.
- Utgifter til legetilsyn dekkes av omsorgsyter.

### Egenbetaling

- Kommunen kan ikke ta betalt for denne tjenesten.

## Kriterier

- Personer over 18 år
- Søker må ha Orkland kommune som registrert bostedsadresse i Folkeregistret
- Kartlegging av egen bolig er foretatt og tilrettelegging er ikke mulig i forhold til søkers funksjonsevne.
- Andre kommunale tjenester er vurdert til ikke å dekke søkers bistandsbehov. Andre kommunale tjenester kan være hjemmehjelp, hjemmesykepleie, rus og psykisk helsetjeneste, tekniske hjelpemidler, TT- kort, støttekontakt m.v.
- Søker har liten mulighet til å skaffe seg bolig på det private markedet. Det kan være manglende boevne, rusproblemer eller behov for tilrettelagt bolig.

## 2.28 Bolig med heldøgns omsorg

### Lovhjemmel

- Pasient- og brukerrettighetsloven §2-1a.
- Helse- og omsorgstjenesteloven §3-2, 1 ledd nr. 6, c og d.
- Lokal forskrift om rett til opphold i sykehjem eller tilsvarende bolig særskilt tilrettelagt for heldøgns tjenester, kriterier og venteliste.

### Beskrivelse av tjenesten

- Heldøgns omsorg er en helhetlig helse- og omsorgstjeneste til brukere med omfattende hjelpebehov
- Tilbudet gis så lenge pasienten har behov for døgnkontinuerlig hjelp og tilsyn.

### Kriterier

- Søker må ha Orkland kommune som registrert bostedsadresse i Folkeregistret
- Innvilges kun der alle andre tiltak er vurdert/prøvd.
- Gjelder pasienter som etter faglig vurdering har et omfattende behov for døgnkontinuerlig pleie og tilsyn.
- Behovet for heldøgns omsorg vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå (ADL).
- Det tas hensyn til søkers:
  - Evne til egenomsorg
  - Mentale tilstand
  - Nettverk og dets omsorgsevne
  - Boforhold
  - Endring i helsetilstand

### Tilbudet omfatter

- Beboer skal sikres størst mulig grad av selvstendighet og styring av eget liv. Det skal være mulighet for ro og skjermet privatliv og fritt kunne motta besøk.
- Beboer skal sikres fysiologiske behov som tilstrekkelig næring, og et variert og helsefremmende kosthold.



- Beboer skal gis mulighet til å følge en mest mulig normal livs- og døgnrytme, og unngå unødige og uønskede sengeopphold.
- Beboer skal oppleve respekt, forutsigbarhet og trygghet i forhold til tjenestetilbudet og ha frihet til å leve i samsvar med sitt livssyn.
- Hver beboer skal ha en individuell utformet pleieplan på Gerica som ivaretar grunnleggende behov.
- Hver beboer skal få tilbud om nødvendig medisinsk undersøkelse og behandling. Herunder rehabilitering, pleie- og omsorg tilpasset den enkeltes behov, og en verdig livs avslutning i trygge og rolige omgivelser.
- Det vil gis tilbud om varierte og individuelt tilpassede aktiviteter med fokus på å ivareta egenomsorg.
- Tjenesteytingen skal bygge på tverrfaglighet, og det opprettes kontakt med pårørende for å gi beboer ett best mulig tilbud.
- Beboer får egen boenhet, og kan medbringe egne møbler og gjenstander.

#### Forhold som ikke gir rett til tjenesten

- Søkere som kan få nødvendig helsehjelp på et lavere omsorgsnivå.

#### Egenbetaling i heldøgns omsorgsbolig

- Det betales husleie. Nivå for egenbetaling fastsettes av Kommunestyret.

## Sykehjem/ institusjon

### 2.29 Avlastningsopphold

#### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven Kap. 3, § 3-2 første ledd nr. 6 bokstav d.
- Pasient- og brukerrettighetsloven Kap. 2, § 2.8.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Avlastning er et tiltak som retter seg mot personer som utfører særlig tyngende omsorgsarbeid. Den som har særlig tyngende omsorgsoppgaver kan kreve at kommunen setter i gang tiltak for å lette omsorgsbyrden. Tjenesten skal hindre utmatting hos omsorgsgiveren og bidra til at denne får nødvendig fritid.

#### Kriterier

- Søkeren arbeider mange timer pr. mnd. med omsorgsarbeid, og det er mer fysisk eller psykisk belastende enn vanlig.
- Omsorgsarbeidet innebærer mye nattarbeid eller avbrudd i nattesøvnen, og fører til sosial isolasjon og mangel på ferie og fritid.
- Hvis omsorgsgiver for en periode ikke kan ivareta omsorgsarbeidet pga. egen sykdom el. lignende.
- Behovet for avlastning vurderes med utgangspunkt i kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Egenbetaling

- Tjenesten er gratis
- Transport til og fra dekkes av pasient/bruker.

### 2.30 Habilitering/ Rehabiliteringsopphold

#### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven §3-2, ledd 6 bokstav c

#### Beskrivelse av tjenesten

- Tjenester innen habilitering og rehabilitering skal bidra til at pasient og bruker vedlikeholder og trener opp ferdigheter og evne til mestring.
- Målet er å kunne leve et mest mulig selvstendig liv ut fra egne forutsetninger og ønsker

#### Kriterier

- Vurdering av tilstand og funksjonsnivå fysisk og mentalt med tanke på behandling, tiltak og fremtidige omsorgsbehov.
- Utskrivningsklare pasienter fra 2.linjetjenesten med behov for rehabilitering, for best å kunne fungere i eget hjem.
- Behov for korttidsopphold vurderes utfra kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Egenbetaling

- Kommunen tar betalt etter forskrift om egenbetaling for helse og omsorgstjenester. Nivå for betaling fastsettes av Kommunestyret. (viser til eget skriv om betalingssetser)
- Transport til og fra dekkes av pasient/bruker.
- Egenandeler for drosje og for kontroller på sykehuset, tannklinikk o.l. betales av pasient/bruk
- Etter 60 døgn har kommunen anledning til å beregne vederlag som ved langtidsopphold, jfr. Forskrift om vederlag for opphold i institusjon.

### 2.31 Utredning/ behandlingsopphold:

#### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven §3-2, ledd 6 bokstav c

#### Beskrivelse av tjenesten

- Kartlegging av funksjonsnivå, både fysisk, psykisk og kognitivt
- Behandling, tiltak og vurdering av fremtidige behov for kommunale helse- og omsorgstjenester

#### Kriterier

- Oppfølging av medisinsk behandling, pleie og tilsyn som ikke krever sykehusinnleggelse, men hvor det er behov for helsetjenester i institusjon i en periode. Det kan være både av psykiske og somatiske grunner.
- Vurdering av tilstand og funksjonsnivå fysisk og mentalt med tanke på behandling, tiltak og fremtidige omsorgsbehov.
- Medisinsk behandling og korttids-pleie for kronisk syke og personer med sammensatte behov, som i en periode trenger ekstra oppfølging og pleie.

- Utskrivningsklare pasienter fra 2.linjetjenesten med behov for rehabilitering, for best å kunne fungere i eget hjem.
- Behov for en institusjonsplass i en kortere periode, for personer med alvorlig sykdom som er i behov av lindrende pleie/behandling som smertelindring, kvalmelindring og/eller pleie ved livets slutt.
- Behov for korttidsopphold vurderes utfra kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Egenbetaling

- Kommunen tar betalt etter forskrift om egenbetaling for helse og omsorgstjenester. Nivå for betaling fastsettes av Kommunestyret. (viser til eget skriv om betalingssetser)
- Transport til og fra dekkes av pasient/bruker.
- Egenandeler for drosje og for kontroller på sykehuset, tannklinikk o.l. betales av pasient/bruk
- Etter 60 døgn har kommunen anledning til å beregne vederlag som ved langtidsopphold, jfr. Forskrift om vederlag for opphold i institusjon.

### 2.32 Tidsbegrenset opphold

#### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven§3-2 nr. 6 c og d.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Korttidsopphold er tidsbegrenset opphold som tilbys når det i en kortere periode er behov for heldøgns-omsorg i sykehjem. Korttidsopphold kan tildeles ut i fra medisinske årsaker og ha forskjellige målsettinger.
- Korttidsopphold benyttes aktivt som ledd i å tildele tjenester på laveste omsorgsnivå. Oppholdet forutsetter en rask igangsetting av rehabiliteringstiltak og kartlegging av tilpasningsbehov i hjemmet med tanke på best mulig egenmestring i egen bolig.
- Det er egne plasser tilgjengelig for lindrende pleie/behandling (palliasjon).

#### Kriterier

- Oppfølging av medisinsk behandling, pleie og tilsyn som ikke krever sykehusinnleggelse, men hvor det er behov for helsetjenester i institusjon i en periode. Det kan være både av psykiske og somatiske grunner.
- Vurdering av tilstand og funksjonsnivå fysisk og mentalt med tanke på behandling, tiltak og fremtidige omsorgsbehov.
- Medisinsk behandling og korttids-pleie for kronisk syke og personer med sammensatte behov, som i en periode trenger ekstra oppfølging og pleie.
- Utskrivningsklare pasienter fra 2.linjetjenesten med behov for rehabilitering, for best å kunne fungere i eget hjem.
- Behov for en institusjonsplass i en kortere periode, for personer med alvorlig sykdom som er i behov av lindrende pleie/behandling som smertelindring, kvalmelindring og/eller pleie ved livets slutt.
- Behov for korttidsopphold vurderes utfra kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Egenbetaling

- Kommunen tar betalt etter forskrift om egenbetaling for helse og omsorgstjenester. Nivå for betaling fastsettes av Kommunestyret.

- Transport til og fra dekkes av pasient/bruker.
- Egenandeler for drosje og for kontroller på sykehuset, tannklinikk o.l. betales av pasient/bruk
- Etter 60 døgn har kommunen anledning til å beregne vederlag som ved langtidsopphold, jfr. Forskrift om vederlag for opphold i institusjon.

### 2.33 Langtidsopphold

#### Lovhjemmel

- Helse og omsorgstjenesteloven §3-2 nr. 6 c.

#### Beskrivelse av tjenesten

- Langtidsopphold tilbys når en pasient er i behov for heldøgns-omsorg som ikke kan ivaretas lavere i omsorgstrappen. Langtidsopphold skal tildeles ut i fra medisinske årsaker.

#### Kriterier

- Oppfølging av medisinsk behandling, pleie og tilsyn som ikke krever sykehusinnleggelse, men hvor det er behov for helsetjenester i institusjon. Det kan være både av psykiske og somatiske grunner.
- Medisinsk behandling og pleie for kronisk syke og personer med sammensatte behov.
- Pasienter med alvorlig sykdom som er i behov av lindrende pleie eller pleie ved livets slutt.
- Behov for langtidsopphold vurderes utfra kartlegging av funksjonsnivå (IPLOS).

#### Forhold som ikke gir rett til langtidsopphold

- Der behovet for institusjonsopphold er begrunnet med ensomhet og mangel på sosial stimulering. Da skal det først vurderes behov for andre typer tjenester på et lavere omsorgsnivå.

#### Egenbetaling

- Pasienten betaler etter forskrift om vederlag for opphold i institusjon.

#### Sykehjemstilbudene omfatter:

- Pasient skal sikres størst mulig grad av selvstendighet og styring av eget liv. Det skal være mulighet for ro og skjermet privatliv og kunne motta besøk. Brukermedvirkning skal ivaretas.
- Pasient skal sikres fysiologiske behov som tilstrekkelig næring og et variert og helsefremmende kosthold med rimelig valgfrihet.
- Pasient skal gis mulighet til å følge en mest mulig normal livs- og døgnrytme, og unngå uønskede sengeopphold.
- Pasient skal oppleve respekt, forutsigbarhet og trygghet i forhold til tjenestetilbudet og ha frihet til å leve i samsvar med sitt livssyn.
- Hver pasient skal ha en individuell utformet pleieplan som ivaretar grunnleggende behov i henhold til Forskrift om kvalitet i pleie- og omsorgstjeneste.
- Hver pasient vil få tilbud om nødvendig medisinsk undersøkelse og behandling herunder rehabilitering, pleie- og omsorg tilpasset den enkeltes tilstand, og en verdig livsavslutning i trygge og rolige omgivelser.
- Det vil gis tilbud om varierte og individuelt tilpassede aktiviteter med fokus på å ivareta egenomsorg.
- Det vil bli arrangert samarbeidsmøter mellom tjenesteyter og pasient/pårørende ved behov.

- Tjenesteytingen skal bygge på tverrfaglighet. Pasientens behov og ressurser skal danne utgangspunktet for videre planlegging av tjenestene.
- Utredning, observasjon og oppfølging i samarbeid med sykehjemslege/fastlege.
- Pårørende har ansvar for å ivareta nødvendig følge av pasient til sykehus og andre kontroller.

## Saksframlegg

Saksbehandler  
Steinar Gaustad

Dato  
15.03.2019

Arkivreferanse  
2019/2690-1

Saksgang		
Saknummer	Utvalg	Møtedato
15/19	Arbeidsutvalg Orkland	21.03.2019
	Fellesnemnd Orkland	

### Høring delstrategi Trøndelag fylkeskommune

#### Vedlegg

- 1 Høringsbrev delstrategier Trøndelag fylkeskommune
- 2 Delstrategi mobilitet
- 3 Delstrategi trafikksikkerhet
- 4 Delstrategi sjø
- 5 Delstrategi gods
- 6 Delstrategi gods -tilleggsnotat

#### Prosjektleders innstilling

Fellesnemnd Orkland slutter seg i hovedsak til delstrategiene som er sendt på høring, men det savnes en mer aktiv holdning til å få overført mer gods til sjø og bane. Kommunen forutsetter at fylkeskommunen i tråd med IKAP støtter videre utvikling av Grønnøra i Orkanger til industrihavn og at gode adkomstforhold sikres.

Fellesnemnd Orkland støtter prioriteringen av viktige strekninger for godstrafikk. For kommunen er dette er en viktig prioritering og at de viktigste fylkesvegene som inngår i Orkdalspakken og strategisk næringsplan for Orkdalsregionen som peker på aksene Frøya – Orkanger etter fv 714 og strekningen fra Ørland via Orkanger til Berkåk, fv710, fv 656 og fv 700/701.

#### Bakgrunn for saken

Trøndelag fylkeskommune har sendt delstrategier innen samferdsel på høring med høringsfrist 15 april. Delstrategi for veg er allerede vedtatt i oktober 2018 og i tillegg til veistrategien sendes nå på høring delstrategier for mobilitet, trafikksikkerhet, sjø og gods. Delstrategiene følger vedlagt, men de ligger også tilgjengelig på hjemmesida til fylkeskommunen. Under delstrategien for veg ligger også et digitalt kart som gir mye informasjon om trafikksituasjonen i fylket.

Kort om de enkelte delstrategiene:

##### **Mobilitet:**

*Strategien dekker ansvarsområdet til Mobilitetseksjonen i Samferdselsavdelingen og omfatter kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger, digital infrastruktur, luftfart og gåing og sykling. Andre deler av samferdselsstrategien operasjonaliseres gjennom delstrategiene veg, trafikksikkerhet, sjø og gods. Strategien ser fram mot 2030, men legger størst vekt på de kommende årene.*

Strategien prioriterer:

- Hva er så viktig at det MÅ realiseres tidlig i strategiperioden?
- Hva er mindre viktig og BØR utsettes til andre halvdel av perioden?
- Hva er det fylkeskommunen ikke KAN ta tak i ennå?

Mål for samferdselsutviklingen i Trøndelag er å gi god og sikker mobilitet til innbyggere og gjester i Trøndelag og knytte fylket sammen. Delstrategi mobilitet identifiserer fem satsingsområder:

1. Digital infrastruktur
2. Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur
3. Smart mobilitet
4. Gåing og sykling
5. Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse.

### **Trafikksikkerhet:**

Hovedtrekkene i strategien:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjennom tiltaket «trafikksikker fylkeskommune» etter nasjonal mal. Med dette ønsker fylkeskommunen å sikre bevissthet og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i egen virksomhet.*
- *Dernest legger strategien opp til at fylkeskommunen utarbeider plan for offensiv satsing av trafikksikkerhetstiltak overfor ungdom på arenaen videregående utdanning.*
- *Strategien legger opp til høye ambisjoner rundt sikker skoleskyss. Dette gjennom satsing og målrettet arbeid i samarbeid med aktører som AtB, Videregående Utdanning, kommunene og FTU.*
- *Kompetanse, samhandling og koordinering er viktige forutsetninger for utvikling og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet. Strategien omhandler dette spesielt og da med organisering gjennom en koordinatorrolle som et av flere viktige strategigrep.*
- *Strategien legger også opp til at fylkeskommunen vil bruke sin kunnskap og sitt nettverk til å ta en bredere rolle som tilrettelegger, koordinator og arenabygger der dette er ønsket eller påkrevd. Samhandling mellom aktører kan startes ved at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i forhold til det å bane vei for gode initiativ. Målet er å bidra til at flere viktige trafikksikkerhetsutfordringer kan bli løftet og løst.*
- *Delstrategi veg legger føring for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger.*

### **Sjø:**

Strategien har hovedfokus på ferge og hurtigbåt med tilhørende infrastruktur og hvordan lav- og nullutslippsteknologi kan innarbeides.

Delstrategi sjø har strategier knyttet til følgende tema:

- ferge
- hurtigbåt
- fast infrastruktur
- kai
- energi
- anskaffelses- og eiermodeller

### **Gods:**

Delstrategi gods formulerer delmål for følgende tema med strategier knyttet til dem:

- gods- og næringstransport på fylkesveg
- terminaler og knutepunkter
- kunnskap
- teknologi
- møteplass for gods

Strategien beskriver en forventning om stor vekst i godstrafikken. Vegnettet vil ikke kunne bygges ut i tilstrekkelig grad og det må føres gods over til sjø og bane. Dette krever samarbeid med andre aktører. Strategien har følgende hovedmål:

Trøndelag skal ha et vegnett som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene og Trøndelag fylkeskommune skal bidra til at godstransport på sjø og bane blir gode og reelle alternativer til veg.

I tilleggsnotatet til delstrategi gods er det listet opp prioriterte godsveglenker. Rådmannen mener dette er en viktig prioritering og registrerer at den har med de viktigste fylkesvegene som inngår i Orkdalspakken. Disse strekningene følger også opp strategisk næringsplan for Orkdalsregionen som peker på aksene Frøya – Orkanger etter fv 714 og strekningen fra Ørland via Orkanger til Berkåk, fv710, fv 656 og fv 700/701.

## **Vurdering**

De ulike delstrategiene gir en god oversikt over utfordringene på delområdene. Fylkeskommunen vil ikke ha tilstrekkelig økonomiske ressurser til å gjennomføre alle de ønskede tiltakene. Det blir nødvendig med harde prioriteringer og bruk av ny teknologi blir en del av denne prioriteringen. Vegstandard og bygging av nye veier er ikke en del av de strategiene som nå er på høring, men utfordringene knyttet til veg er også avgjørende for prioriteringer og valg på de fleste områdene. Spesielt gjelder dette for området gods og standarden på de viktigste vegene i fylket og rådmannen støtter vurderingene i strategien for gods på dette området. Strategien omtaler også behovet for å få mer gods over på sjø, men strategien sier ingen ting om hvordan dette skal oppnås. Utbygging av regionhavn i Trøndelag er ikke nevnt og selv om havnedrift ikke er fylkets ansvar, så vil plassering og utbygging av regionhavn være helt avgjørende for utviklingen innen flere av strategiene som nå er på høring. For Orkdal og Orkland vil realisering av regionhavn og utbygging av hovedveinett inn mot havna være viktig. Dette er også sentrale elementer i Orkdalspakken.

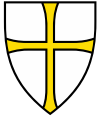
## **Tilrådingens økonomiske konsekvenser**

Ingen direkte for kommunen

## **Konsekvenser for vedtatte målsettinger**

Målsettingene i strategiene samstemmer med kommunens målsettinger i kommuneplanens samfunnsdel på de fleste områder.





Mottakere: kommuner, regionråd og aktuelle høringsparter

**Vår dato:** 08.01.2019    **Vår referanse:** 201839882-65    **Vår saksbehandler:**  
**Deres dato:**                      **Deres referanse:**                      Jørn Arve Flått

## **Høring delstrategier innen samferdsel og tilbud om orientering - Høringsfrist 15. april**

Strategi for samferdselsområdet i Trøndelag ble vedtatt av fylkestinget i desember 2017, [sak 17/34](#). I forbindelse med behandlingen av denne ble det bestilt delstrategier for hvert av følgende områder: veg, trafiksikkerhet, gods, mobilitet og sjø.

Det ble våren 2018 gjennomført en serie dialogkonferanser for å hente innspill i forkant av utvikling av strategiene. De fire delstrategiene trafiksikkerhet, gods, mobilitet og sjø ble lagt fram for politisk behandling i fylkesutvalg i november 2018 og blir nå sendt ut på høring til kommunene.

Vegstrategien ble vedtatt i fylkestinget i oktober. [Se sak 18/140](#)

I løpet av høringsperioden er samferdselsavdelinga tilgjengelig for kommunene gjennom regionrådene, om de ønsker en orientering om strategiene før de behandles i kommunene.

Høringsutkastene til delstrategiene og vedtatte samferdselsstrategier er tilgjengelig på fylkeskommunens hjemmesider. <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/samferdsel/Planer/>

Høringsfrist for skriftlige innspill til delstrategiene er 15. april 2019. Høringsvarene sendes til <mailto:postmottak@trondelagfylke.no>

For de regionrådene som ønsker en orientering kan vi gjennomføre møter i perioden januar, februar og mars. Det er derfor ønskelig med snarlig tilbakemelding fra de ulike regionrådene om aktuelle møtedatoer. Vi ber om at disse sendes Jørn Arve Flått [jorfl@trondelag.fylke.no](mailto:jorfl@trondelag.fylke.no) tlf. 934 58 914 innen 25. januar 2019.

Med vennlig hilsen

Erlend Solem  
Fylkesdirektør Samferdsel

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent*

**Trøndelag fylkeskommune**  
Samferdsel - seksjon Kvalitet



Trøndelag fylkeskommune  
avdeling for samferdsel



# DELSTRATEGI / MOBILITET 2019 - 2023



## Innhold

1. Sammendrag .....	3
2. Innledning.....	5
2.1 Om dokumentet .....	5
2.2 Trøndelagsplanen.....	6
2.3 Samferdselsstrategien .....	7
2.4 Delstrategi mobilitet.....	7
2.5 Hvorfor en delstrategi mobilitet?.....	8
2.6 Koblingen til andre pågående prosesser .....	9
2.7 Viktige samfunnstrender fram mot 2030 .....	9
2.8 Mål og mulighetsrom .....	10
3. Strategi .....	11
3.1 Digital infrastruktur .....	11
3.2 Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur .....	13
3.3 Smart mobilitet.....	15
3.4 Gåing og sykling.....	16
3.5 Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse.....	17

## 1. Sammendrag

Delstrategi mobilitet operasjonaliserer og konkretiserer føringer og forventninger innenfor mobilitetsområdet som ligger i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien. Grad av involvering og rekkefølgen på oppfølgingen av føringene og forventningene er vurdert ut ifra kompetanse, kapasitet og økonomi. I dette ligger det prioriteringer av:

- Hva er så viktig at det MÅ realiseres tidlig i strategiperioden?
- Hva er mindre viktig og BØR utsettes til andre halvdel av perioden?
- Hva er det fylkeskommunen ikke KAN ta tak i ennå?

Fylkeskommunens formål med mobilitetsarbeidet er å gi god og sikker mobilitet til innbyggere og gjester i Trøndelag og knytte fylket sammen. Dette er viktig for at det kan finnes funksjonelle bo og arbeidsmarkeder i hele fylket. I tillegg er det et mål å redusere transportens samfunnskostnad i form av arealbruk, klima- og miljøkonsekvenser og trafikkulykker og derigjennom bidra til bedre livskvalitet i og utenfor byene. Disse målene vil være retningsgivende for mobilitetsarbeidet og fylkeskommunens regionale forankring og samfunnsoppdrag gjør den til en nøkkelaktør.

Strategien dekker ansvarsområdet til Mobilitetsseksjonen i Samferdselsavdelingen og omfatter kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger, digital infrastruktur, luftfart og gåing og sykling. Andre deler av samferdselsstrategien operasjonaliseres gjennom delstrategiene veg, trafiksikkerhet, sjø og gods. Strategien ser fram mot 2030, men legger størst vekt på de kommende årene.

Samtidig med utarbeidelsen av delstrategi mobilitet pågår det arbeid med anbudsstrategi for regionanbudet i hele Trøndelag utenom Stor-Trondheim. Arbeidet inkluderer formulering av mål for kollektivtrafikken. Videre forhandler partene i Miljøpakken og tre nye kommuner<sup>1</sup> om en byvekstavgift. I forbindelse med dette pågår arbeid med nye mål for Miljøpakken. Disse prosessene vil ha sine selvstendige politiske beslutningsløp, men vil stå helt sentralt i mobilitetsseksjonens arbeid. Konklusjoner fra disse arbeidene vil innarbeides i mobilitetsstrategien ved neste revisjon, men vil altså ikke utgjøre en viktig del av denne utgaven av strategien.

Arbeidet inn i Miljøpakken og opp mot AtB representerer et tyngdepunkt i arbeidsbelastningen til Mobilitetsseksjonen og vil fortsette å kreve betydelige ressurser i årene som kommer. I Miljøpakken møter fylkeskommunen kompetente og ressurssterke aktører som Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Det krever kompetanse og solid arbeid å bidra til at fylkeskommunens får godt samspill med – og evne til å påvirke Miljøpakkens i konstruktiv retning.

I tillegg representerer Miljøpakken en viktig læringsarena. Fylkeskommunen kan ha en viktigere rolle utenfor enn i Miljøpakken, ved at det er bygd opp mye kompetanse der som ikke finnes utenfor og ved at staten og bomfinansieringen medfører at det er langt mer penger innenfor Miljøpakke-området enn utenfor. Det er dermed et stort potensial for synergier hvis fylkeskommunen bidrar til å overføre kunnskap fra Miljøpakke-samarbeidet til resten av Trøndelag.

---

<sup>1</sup> Malvik, Melhus og Stjørdal

Strategien identifiserer fem satsinger:

## 1. Digital infrastruktur:

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Øke innsatsen for å bygge ut digital infrastruktur.
2. Prioritere områder som mangler 10 Mbps og legge vekt på utbygging til skoler og andre offentlige bygg
3. Prioritere utbygging langs konsentrerte akser for å gi forutsigbarhet for kommunene og effektivisere ressursbruk.
4. Etablere gode samarbeidsnettverk. Fylkeskommunens valg og prioriteringer vil innrettes for å øke private aktørers utbyggingsvilje og -evne.
5. Jobbe tett med bransjen for å utvikle fylkeskommunens digitale kompetanse så det velges fremtidsrettede løsninger. Løsninger som er skalerbare for både volum og hastighet vil prioriteres.
6. Utnytte eksisterende infrastruktur som rør, stolper og fiber og maksimere det potensial som ligger i ulike tilskuddsordninger. Mobil- og fiberdekning vil bygges ut helhetlig og i samspill. Når veger bygges ut eller vedlikeholdes skal det gjøres konkrete vurderinger av hvorvidt det skal legges ned trekkerør.
7. Jobbe for styrking av transportnett i og inn i fylket og mulighet for tilkopling til utenlandsfiber.

## 2. Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur:

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Integrere og utvikle eksisterende kunnskap, blant annet gjennom prosjektet Innherredsbyene, for å identifisere gode lokaliseringer av knutepunkt og gode knutepunktkonsept. Der markedet ikke tilbyr gode løsninger vil fylkeskommunen kunne engasjere seg i å utvikle disse.
2. Gradvis utover i perioden teste og videreutvikle løsninger. Fylkeskommunen vil prioritere knutepunkt utenfor Miljøpakkesamarbeidets område.
3. Bidra til helhetlig bedre koordinering og planlegging for et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling
4. Avklare grensesnittet mot AtB innenfor ansvar for kollektiv infrastruktur.

## 3. Smart mobilitet:

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Utforske og utnytte mulighetsrommet for å ta et større ansvar for utviklingen av sømløse reiseløsninger i hele fylket. Dette vil etter hvert kunne inkludere arbeidet for å styrke nye mobilitetsløsninger (bysykler, samkjøring, bildeling etc.) arbeid med å vurdere potensialet i dette vil pågå i 2019 og 2020.
2. I løpet av 2019 utrede organisering og finansiering av en prosess for å utvikle og sette i drift en mobilitetsplattform for hele fylket.
3. I 2020 starte etableringen av mobilitetsplattformen i tett samspill med AtB og Entur, gjerne som en regional pilot innunder nasjonale løsninger

## 4. Gåing og sykling:

Trøndelag fylkeskommune vil i løpet av 2019 utvikle en plan for arbeidet med gåing og sykling og etablere kriterier for prioritering av tiltak. Tiltakene vil primært rettes utenfor miljøpakkeområdet. Områder rundt kollektivknutepunkt og skoler vil særlig prioriteres.

<sup>4</sup>Tilrettelegging for økt gåing og sykling vil også være en viktig komponent i knutepunktarbeidet

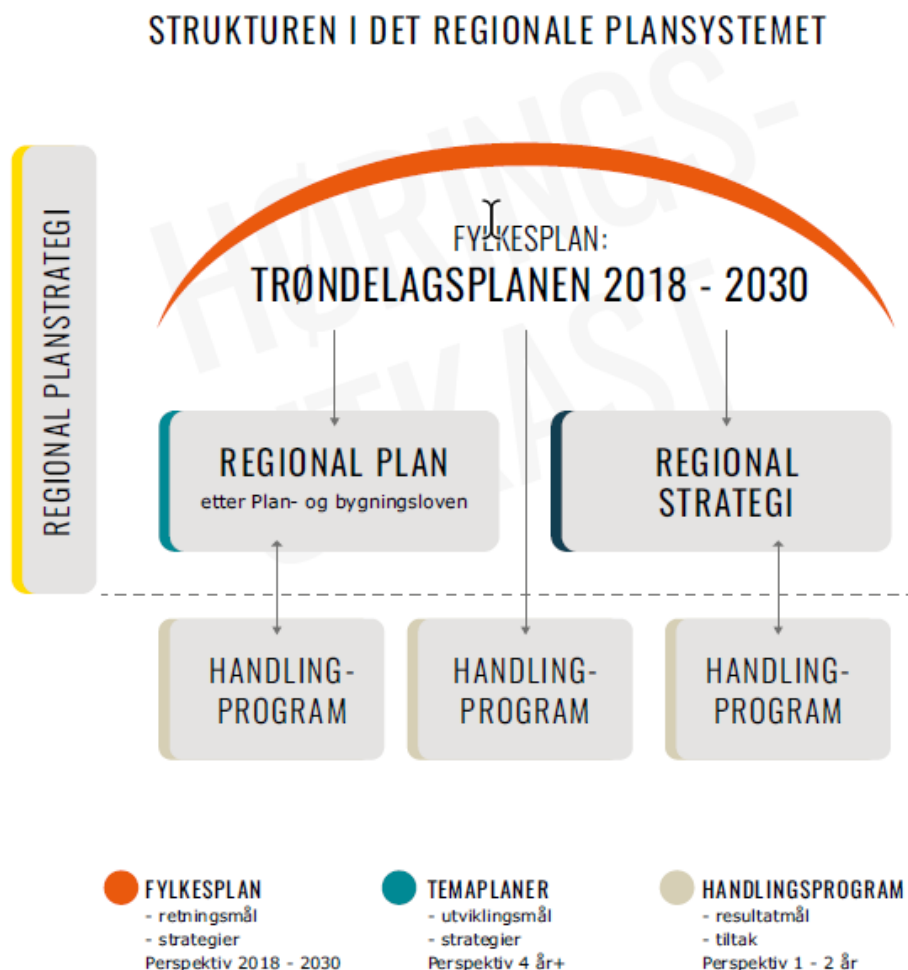
## 5. Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse:

Trøndelag fylkeskommune vil etablere et utviklingsprosjekt for å supplere eksisterende mobilitetsløsninger og legge til rette for at kommende anbud vil tilfredsstille fylkets ambisjoner om bedre mobilitet, reduserte klima og miljøkonsekvenser og reduserte kostnader.

## 2. Innledning

### 2.1 Om dokumentet

Både samferdselsstrategien<sup>2</sup> og delstrategi mobilitet er eksempler på regionale strategier under Trøndelagsplanen.



Figur 1. *Strukturen i det regionale plansystemet.*

<sup>2</sup> [Fylkestingssak 17/34](#) fra desember 2017

Delstrategi mobilitet er bestilt i samferdselsstrategien og konkretiserer og operasjonaliserer denne.

## 2.2 Trøndelagsplanen

Trøndelagsplanen 2018-2030, har tre temaområder med tilhørende retningsmål:



Figur 2. Deltema i Trøndelagsplanen

Kort om noen av målene i Trøndelagsplanen:

*En bærekraftig areal- og transportstruktur* betyr at

- areal- og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrensene.
- vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag.
- vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling.

*Et balansert utbyggings- og bosettingsmønster* betyr at

- Trondheim er en konkurransedyktig storby og en positiv drivkraft for utvikling i fylket.
- vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester.
- Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreget.

*Et samordnet transport- og samferdselssystem* betyr at

- transporttilbudet er funksjonelt og klimanøytralt.
- løsninger for kommunikasjon (transportnett og datanett) er tilpasset lokale og regionale behov.
- ulike transportformer kombineres i gode knutepunkter.
- Trøndelag skal være en pådriver for økt andel godstransport på sjø.



## 2.3 Samferdselsstrategien

Samferdselsstrategien etablerer visjonen «Ett tilgjengelig Trøndelag» og hovedstrategien

«Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon», forklart som: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe». Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser.

Hovedelementer i strategien:

- ✓ «Intercity» mellom byer og sentra, fort og ofte, fortrinnsvis med tog eller båt, alternativt med buss.
- ✓ «Metro» i og rundt byene, mange og ofte. Buss (buss og bane i Trondheim). Supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim, «minimetro» i de andre byene.
- ✓ «Taxi» i distriktet, på bestilling. Med buss, bil eller båt. Fokus på å utnytte kapasitet. Supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi og samkjøringsløsninger.

Forutsetninger:

- ✓ «Veier». Transportbærere.
- ✓ «Nett». Tilgangen til markedsplassen.
- ✓ «Portal». Transporttilbudenes markedsplass.
- ✓ «Kryss». Knutepunkter mellom ulike tilbud.

## 2.4 Delstrategi mobilitet

Delstrategi mobilitet operasjonaliserer og konkretiserer føringer og forventninger innenfor mobilitetsområdet som ligger i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien. Grad av involvering og rekkefølgen på oppfølgingen av føringene og forventningene er vurdert ut ifra kompetanse, kapasitet og økonomi. I dette ligger det prioriteringer av:

- ✓ Hva er så viktig at det MÅ realiseres tidlig i strategiperioden?
- ✓ Hva er mindre viktig og BØR utsettes til andre halvdel av perioden?
- ✓ Hva er det fylkeskommunen ikke KAN ta tak i ennå?

Andre deler av samferdselsstrategien operasjonaliseres gjennom delstrategiene veg, trafiksikkerhet, sjø og gods. Det er samspill og noe overlapp mellom strategiene.

I og med at infrastruktur er en forutsetning for effektiv transport, vil det ligge mange infrastrukturprioriteringer i strategien. Dette vil i hovedsak være koblet til digital infrastruktur (bredbånd og mobil) og kollektiv infrastruktur i bred betydning:

- knutepunkt med tilhørende tjenester som innfartsparkering, sykkelparkering, sykkelutleie
- Mobilitetsplattform for å planlegge og bestille transportløsninger fra et bredt tilbud av mobilitetstilbud.

Mobilitetsstrategien vil i begrenset grad dreie seg om AtB. Selskapet styres i hovedsak gjennom flerårige avtaler og gjennom mandat for de enkelte anbud. Mandatene kan regulere ruteplaner, teknologi eller funksjonskrav, økonomi, kapasitet med mer. Øvrige oppgaver er i stor grad delegert til AtB.

Det er i mandatsprosessene og oppfølgingen av disse at fylkeskommunen legger ambisjoner for blant annet transportomfang og frekvens, trafiksikkerhet, universell utforming og klima og miljø. Per i dag er premisene for mye av kollektivtransporten – inklusive ferje – allerede lagt for kommende tiårsperiode. Men i tillegg til mandatsprosessene har fylkeskommunen en viss endringsmulighet undervegs. Dette kan dreie seg om ruteendringer, økt kapasitet, særlige trafiksikkerhetstiltak etc. og implementeringen av disse vil være i henhold til rammeavtale, infrastrukturavtale og leveranseavtale med AtB. Strategien fra rådmannens side vil være å utnytte de mulighetsrom som finnes i oppfølgingen av kontraktene mellom AtB og operatører. God samfunnsdialog vil være et nøkkelverktøy i arbeidet med å identifisere endringsbehov.

Fylkeskommunen påvirker jernbanen i hovedsak gjennom dialog og samspill. Fylkeskommunen har inngått en takst- og samarbeidsavtale med Jernbanedirektoratet og sikter på å følge opp denne med konkrete samspillsprosjekt. Jernbanen er helt sentral i fylkets transportsystem, men i og med at det er lite ledig togkapasitet på særlig trønderbanen, gjør ikke fylkeskommunen per i dag store midler til takstreduksjon eller til matebusser for å øke jernbanens attraktivitet. Når både kapasitet og frekvens øker i årene som kommer, vil dette samspillet revurderes. Strategien berører også dette kun i begrenset grad.

Fra 2020 vil fylkeskommunen overta ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter på Røros, Ørland, Namsos og Rørvik som en del av regionreformen. Midler til dette vil bli overført til rammetilskuddet og det vil være opp til fylkeskommunen å prioritere flyrutene opp mot andre formål. Dette gir fylkeskommunen mulighet til å integrere flytilbudet bedre i det totale transporttilbudet i fylket og integrere flytilbudet i fylkets bredere klima og miljøambisjoner etter hvert som gjeldene anbud skal fornyes. Dette vil kreve godt samspill med Avinor som eier og drifter lufthavnene og ansvarsovertagelsen vil kreve ressurser. Strategien diskuterer ikke luftfart videre, men rådmannen vil komme tilbake til hvordan nødvendig kompetanse kan bygges opp og ansvarsovertagelsen operasjonaliseres.

Samtidig med utarbeidelsen av delstrategi mobilitet pågår det arbeid med anbudsstrategi for regionanbudet i hele Trøndelag utenom Stor-Trondheim. Arbeidet inkluderer formulering av mål for kollektivtrafikken i distriktet. I tillegg forhandler partene i Miljøpakken og tre nye kommuner<sup>3</sup> om en byvekstavtale. I forbindelse med dette pågår arbeid med nye mål for Miljøpakken. Disse prosessene vil ha sine selvstendige politiske beslutningsløp, men vil stå helt sentralt i mobilitetsseksjonens arbeid. Konklusjoner fra disse arbeidene vil innarbeides i mobilitetsstrategien ved neste revisjon.

Arbeidet inn i Miljøpakken og opp mot AtB representerer et tyngdepunkt i arbeidsbelastningen til Mobilitetsseksjonen og vil fortsette å kreve betydelige ressurser i årene som kommer. I Miljøpakken møter fylkeskommunen kompetente og ressurssterke aktører som Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Det krever kompetanse og solid arbeid å bidra til at fylkeskommunens får godt samspill med – og evne til å påvirke Miljøpakkens i konstruktiv retning.

I tillegg representerer Miljøpakken en viktig læringsarena. Fylkeskommunen kan ha en viktigere rolle utenfor enn i Miljøpakken, ved at det er bygd opp mye kompetanse der som ikke finnes utenfor og ved at staten og bomfinansieringen medfører at det er langt mer penger innenfor Miljøpakke-området enn utenfor. Det er dermed et stort potensial for synergier hvis fylkeskommunen bidrar til å overføre kunnskap fra Miljøpakke-samarbeidet til resten av Trøndelag

## 2.5 Hvorfor en delstrategi mobilitet?

Formålet med strategien er å gi langsiktig retning for rådmannens mobilitetsarbeid både i form av mål og prioriterte satsinger. Politisk behandling av strategien muliggjør politisk styring av de langsiktige prioriteringene.

Fylkeskommunens mål med mobilitetsarbeidet er å gi god mobilitet til innbyggere og gjester i Trøndelag og knytte fylket sammen. Dette er viktig for at det kan finnes funksjonelle bo og arbeidsmarkeder i hele fylket. I tillegg er det et mål å redusere transportens samfunnskostnad i form av arealbruk, klima- og miljøkonsekvenser og trafikkulykker og derigjennom bidra til bedre

---

<sup>3</sup> Malvik, Melhus og Stjørdal

livskvalitet i og utenfor byene. Disse målene vil være retningsgivende for mobilitetsarbeidet og fylkeskommunens regionale forankring og samfunnsoppdrag gjør den til en nøkkelaktør.

For at fylkets innbyggere kan utnytte mobilitetstilbud og arbeide og bo i hele fylket er det avgjørende at alle har tilgang til nett. En viktig del av delstrategi mobilitet vil derfor være knyttet til digital infrastruktur.

Et formål med delstrategien er å bevisstgjøre og oppnå god dialog med omgivelsene rundt fylkeskommunen, for å skape en debatt og engasjement for hvordan vi best mulig utvikler løsninger som øker opplevelsen av Trøndelag som en tilgjengelig region, med attraktive transporttilbud og gode alternativer til å reise.

## 2.6 Koblingen til andre pågående prosesser

I løpet av høsten 2018 pågår *byvekstforhandlinger* mellom Trøndelag fylkeskommune, Trondheim, Malvik, Stjørdal og Melhus kommune og staten. Staten har erklært at målet med forhandlingene er transportløsninger som sikrer innbyggerne bedre mobilitet, og at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Samordnet areal- og transportplanlegging vil være et viktig virkemiddel i avtalene. De samme aktørene er i gang med å utvikle nye mål for *Miljøpakken*. Begge disse prosessene vil kunne legge tunge premisser for mobilitetsarbeidet i de berørte kommunene.

Jernbanedirektoratets handlingsplan er vedtatt. Den legger i første omgang opp til elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Storlien og til omtrent doblet frekvens og firedoblet kapasitet på banen. Dette vil være en viktig styrking av jernbanen i Trøndelag og vil påvirke hvordan fylkeskommunen legger til rette for økt jernbanetransport gjennom knutepunktutvikling, matebusser og takst- og billettsamarbeid. Kommende statsbudsjett vil prioritere og tidfeste tiltakene i handlingsplanen.

Fylkeskommunen er tildelt myndighetsansvar i en del sammenhenger, blant annet knyttet til løyper for kommersielle bussruter og for drosje. Samferdselsdepartementet har sendt *endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften* på høring som vil påvirke fylkeskommunens rolle i reguleringen av kommersielle bussruter og drosje. Endringene legger opp til liberalisering av drosjereguleringene og en effekt av dette kan være at nye aktører med nye forretningsmodeller og nye transportkonsept vil etablere seg. Endringene forventes vedtatt i løpet av 2019. Fylkeskommunen vil arbeide aktivt for å sikre fortsatt regionalt handlingsrom innen disse feltene.

## 2.7 Viktige samfunnstrender fram mot 2030

Et strategisk blikk fram mot 2030 vil innebære flere gjetninger:

- Hvilke samfunnsendringer, relevante for mobilitetsarbeidet kan vi forvente?
- Hvilke drivere for disse endringene tror vi blir viktige?
- Hvordan kan vi spille på og samspille med disse for å generere ønsket endring? KPMG

sin rapport *Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030*<sup>4</sup> peker særlig på fem trender:

### **Trend 1 Grønnere transport.**

Rapporten konkluderer med at mer klimavennlige transportmidler er den aller viktigste trenden fram mot 2030. Trenden er særlig knyttet til elektrifisering, men også biogass og hydrogen kan bidra. Det er lagt sterke politiske føringer for å redusere utslippene i transportsektoren med tilhørende virkemiddel, og folk flest er positive til å ta i bruk mer klimavennlige transportformer. Endringsprosessen er allerede godt i gang for særlig personbiler, busser og ferjer, og rapporten argumenterer for at den vil slå inn enda sterkere etter hvert som de ulike teknologiene modnes. Når vi kommer til siste halvdel av 2020-tallet spår rapporten at det vil være mer lønnsomt å velge

---

<sup>4</sup> <https://www.enova.no/2050-veien-mot-lavutslippssamfunnet/5-trender-som-tar-oss-mot-lavutslippssamfunnet/>

fossilfritt på de fleste transportområder. Oppsummert vil denne trenden ha kuttet utslippene betydelig når vi kommer til 2030.

### **Trend 2 Fra eierskap til tilgang**

Ny teknologi er også den viktigste driveren for dette. Det kan dreie seg om nye mobilitetsplattformer som skreddersyr reisen for deg og forenkler billettbestilling og betaling. Teknologiske løsninger gjør det også enklere å koble tilbydere og brukere av transport – for eksempel for å få til samkjøring og bildeling. Disse løsningene vil redusere behovet for å eie egne biler og kunne redusere familiens transportkostnader vesentlig.

### **Trend 3 Autonomi**

Innfasing av selvkjørende biler helt mot slutten av strategiperioden (2030) forventes å transformere mobilitetsmarkedet ytterligere. Vi kan forvente at mange kollektivkjøretøy i bruk får redusert størrelse når sjåførkostnaden elimineres og dermed blir kollektivtransporten mer fleksibel og mer konkurransedyktig. Også tidskostnader knyttet til lading reduseres når bilen mangler sjåfør og det er dermed forventet at selvkjørende biler vil forsterke elektrifiseringstrenden.

### **Trend 4 Urbanisering**

I 2030 vil det være rundt 6 millioner mennesker i Norge. Det er forventet at mye av befolkningsveksten vil skje i og rundt byene. Om befolkningsveksten møtes med en helhetlig planlegging av infrastruktur, bolig, arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og handel er det potensial for store utslippskutt. Urbaniseringen gir lavere transportbehov og bedre forutsetninger for kollektivtrafikk og begge deler fører til mindre utslipp og redusert fotavtrykk for transport.

### **Trend 5 Digitalisering**

Digitalisering medfører store endringer for samfunnet og måten vi organiserer oss på. Allerede i dag er de fleste av oss på nett, det betyr at flere kan jobbe hjemmefra, noe som allerede vises i redusert transport på fredager. Ny teknologi kan redusere behovet for fysiske møter ytterligere. Bruk av Virtual Realty (VR) til prøvekjøring av biler og visning av boliger er to eksempler. Samtidig kan produksjon gjennom 3D-printing også redusere transportbehov og utslipp.

Trendbeskrivelsene peker på en utvikling vi med dagens kunnskap ser på som sannsynlig. Endringene er på ingen måte trivielle. Teknologi står sentralt i omstillingen, men den må integreres i samfunnet. Det er kanskje her fylkeskommunen har sitt viktigste oppdrag.

## 2.8 Mål og mulighetsrom

Selv om viktige premisser for årene som kommer er lagt gjennom buss og båtanbud, ligger det viktig rom som Trøndelag fylkeskommune bør engasjere seg i.

Trøndelag fylkeskommune kan blant annet:

- styrke og akselerere utviklingen fra transport til mobilitet ved å bidra til bedre bredde i reisetilbud og til mer komplette og brukervennlige reisekjeder.
- bidra til innfasing av supplerende og mer dynamiske mobilitetselement til kollektivtilbudet som driftes i anbud med lang levetid. Mobilitet handler om at brukere kan få tilfredsstilt sine reiseønsker på mange ulike måter, transportformene i seg selv blir mindre viktige.
- bidra til trygg og effektiv gange og sykling for hele eller deler av reisen.
- utvikle kollektivknutepunktene så de blir tilrettelagt for effektive transportmiddelbytter og til positiv ventetid.
- utvikle mobilitetsplattformer som forenkler informasjonstilgang og bestilling av hele reisekjeder.
- bidra til å få utviklet togtilbudet i regionen og sørge for at det integreres som en sømløs del av det regionale mobilitetstilbudet
- integrere det regionale, kanskje snart utslippsfrie flytilbudet, som en sømløs del av det regionale mobilitetstilbudet
- bidra til utvikling av mobilitetstjenester langs kysten som bygger opp under det dokumenterte potensialet for å femdoble havbruksnæringen i Norge
- bidra til gode drosjetjenester i by og land

- bidra til utbygging av digital infrastruktur så folk kan bo, jobbe og reise der de vil med tilgang til grunnleggende samfunnsfunksjoner.

Fylkeskommunen kan spille på mange strenger i endringsløpet. Det ligger muligheter innenfor *egen virksomhet* som kjøper av transporttjenester eller som takstmyndighet. Fylkeskommunen kan også påvirke ved å *utforme rammebetingelser eller på annen måte påvirke* andres tilbud og mobilitetskonsept. Dette kan både gjøres ved å utnytte mulighetsrommet i fylkeskommunens myndighetsrolle og ved tilrettelegging og samspill med egen transport. Gjennom god arbeidsdeling mellom offentlig og privat sektor kan fylkeskommunens bidrag utløse privat aktivitet så helheten kommer befolkningen til gode.

I tillegg opptre fylkeskommunen på fellesarenaer og kan skape endring gjennom *samspill og samarbeid*. Eksemplene er mange, blant annet innen jernbane, luftfart og innen Miljøpakken. Trøndelag fylkeskommune kan også søke å skape endring gjennom *påvirkning av andre*, for eksempel gjennom dialog og kunnskapsspredning eller ved å bidra til utvikling av nye løsninger, som for eksempel mobilitetsplattformer. Fylkeskommunen er allerede i dag aktiv innenfor de aller fleste av disse områdene, men engasjementene kan videreutvikles og foredles.

Med begrensede ressurser må Trøndelag fylkeskommune være selektiv ved valg av endringsrolle og posisjon. Trøndelag fylkeskommune kan:

- være *pådriver* («first mover») som utvikler eller tar i bruk helt nye løsninger
- hurtig ta i bruk nye løsninger etter hvert som de modnes inn i et marked («*fast follower*»)
- bruke veletablerte og konvensjonelle markedsløsninger (*majority*).

Hvilken rolle fylkeskommunen velger vil avhenge av kompetanse, hvor det er potensial for å gjøre en forskjell og hvilke ressurser som kreves. I de fleste tilfellene vil pådriverrollen være ressurskrevende og i strategien eller i oppfølgingen av denne er det viktig å være bevisst på når det er rasjonelt å velge denne rollen. Så langt har Trøndelag fylkeskommune valgt en tydelig pådriverrolle innen maritim transport, bussanbudet i Trondheim og til dels digital infrastruktur.

## 3. Strategi

### 3.1 Digital infrastruktur

Delmål: Gjøre digital kommunikasjon mulig, for alle, over alt, alltid.

#### Formål og bakgrunn

Det kan forventes vesentlig økning i datatrafikk som vil stille økte krav til digital infrastruktur i årene som kommer:

1. Neste generasjons mobilnett (5G) vil kreve mer fiberinfrastruktur til flere basestasjoner i mobilnettene.
2. Tingenes internett (IoT) vil muliggjøre nye digitale tjenester knyttet til fremtidens smarte hjem, smarte bedrifter og smarte byer/kommuner. Dette vil eksempelvis være tjenester som er relatert til velferdsteknologi, effektive energistyrings- og trafikkstyringssystemer og ulike former for drifts- og overvåkningssystemer. En slik utvikling vil stille nye krav til både dekning og robusthet i den underliggende infrastrukturen.
3. Kraftig vekst i datatrafikken i både privatmarkedet, bedriftsmarkedet og innen offentlig sektor, med tilhørende økt bruk av sky- og datasentertjenester, vil påvirke behovet for både kapasitet og robusthet i fiberinfrastrukturen.
4. Økt digitalisering av offentlig tjenesteproduksjon og forvaltning forutsetter god geografisk bredbåndsdekning, med tilstrekkelig kapasitet og robusthet, i alle landets kommuner.
5. Flere tradisjonelle næringer vil de nærmeste årene måtte forholde seg til økende grad av digital transformasjon. Automatisering av stadig flere verdikjeder innen ulike næringer forutsetter en god og sikker digital infrastruktur i bunn.
6. Kunstig intelligens (AI) og maskinlæring har et stort potensiale til å kunne bidra til effektivisering og innovasjon innen en rekke næringer og samfunnsområder. For at dette

potensialet skal kunne realiseres, kreves det at den underliggende digitale infrastrukturen er tilpasset en slik utvikling.

Utviklingstrekkene gjengitt ovenfor bidrar til at fibernett blir kritisk infrastruktur innen stadig flere områder i samfunnet. Denne utviklingen vil stille større krav til både dekning, tilgjengelig kapasitet og robusthet i fiberinfrastrukturen i årene fremover. Det er derfor viktig at løsninger som etableres er skalerbare i volum og hastigheter.

Fremtidens løsninger tilknyttet samferdsel baserer seg på teknologi som krever tetthet mellom basestasjoner for å håndtere både hastighet og responstid. Skal dette også videreføres ute i distriktene, så krever det infrastruktur i form av fiber lengst mulig ut, samt økt mastetetthet.

For næringslivet er tilgang til moderne digital infrastruktur av avgjørende betydning. Skytjenester gjør det mulig å utnytte digitale plattformer for tjenesteleveranser og transaksjoner. Dette krever høyhastighetsbredbånd. Utbygging av digital infrastruktur er også avgjørende for å opprettholde bosettingsmønsteret. Tilgang til moderne digital infrastruktur legger ofte en premiss for at bedrifter kan utvikle seg, og gjør det mulig for kommunenes innbyggere å benytte seg av digitale tjenester.

God dekning er også en viktig premiss for utvikling av smarte mobilitetsløsninger. For at alle skal kunne ha informasjon om det tilgjengelige transporttilbudet og gjøre bestillinger og avtaler, er det viktig med god nettilgang. Tilsvarende kan digital infrastruktur bidra til redusert transport ved at det gjør det mulig å jobbe hjemmefra eller nært hjemmet og dermed spare tid og kostnader. Bedre utbygd nett er et av få mulige løsninger med potensial til å redusere reisebehovet i samfunnet. Nettmøter, bruk av Virtual Reality-løsninger og produksjon gjennom 3D-printing er noen eksempler på dette.

I tillegg er det avgjørende for fylkeskommunens satsning på trafikksikre løsninger og effektiv drift langs fylkesveg at det er nettilgang langs hele fylkesvegnettet. Fylkeskommunen ønsker å satse på ITS løsninger og da er nettilgang viktig.

Det er utarbeidet nasjonale målsetninger for dekningsgrader og hastigheter. Innen år 2020 skal 90 prosent av husstandene ha tilbud om minst 100 Mbit/s. På lang sikt er målet at alle husstander skal ha tilbud om høyhastighetsbredbånd.

Hva er ambisjonen for perioden og hvordan skal den nås?

Den offentlige definisjonen av grunnleggende godt bredbånd ligger pr i dag på 10 Mbps nedlasting. «Neste generasjons aksess» er definert til 30 Mbps. Bestilles det bredbånd fra en internettleverandør i dag, starter ofte laveste hastighet på 100 Mbps.

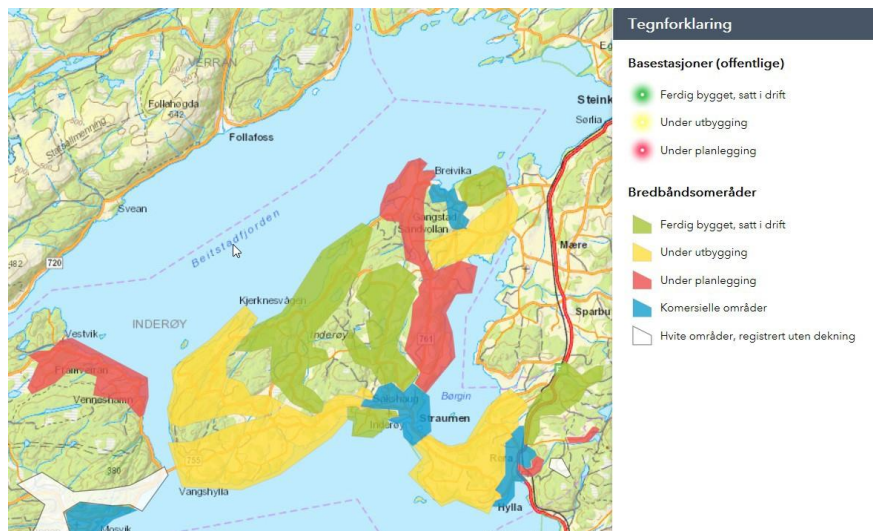
Bredbåndsdekningen i Trøndelag ligger i dag på 83 % (faste tilknytninger med hastighet på minimum 30 Mbps) og mobildekningen i Trøndelag på i overkant av 70 % (areal). Samferdselsstrategiens mål at digital kommunikasjon skal være mulig, for alle, over alt, alltid vil være en krevende ambisjon. Utbygging fram til målet er nådd vil kreve tid og ressurser. For perioden fram til 2030 vil målsettingen ligge under full dekning. Det er krevende å være presis her, siden teknologisk utvikling, nettutbyggernes forretningsstrategier og tilgang til offentlige midler vil være avgjørende for måloppnåelse.

Det vil ikke være rasjonelt at fiber bygges ut til alle, det finnes steder der utbyggingskostnadene vil bli svært høye og antallet mennesker som har glede av utbyggingen relativt få. Teknologit utviklingen vil derfor følges tett så kostnadseffektive løsninger kan velges som alternativ til fiber på noen steder.

Fylkeskommunens mål innebærer at det skal være god mobildekning der folk bor, jobber og ferdes. Dette krever godt samarbeid mellom leverandørene samt lokal og regionale myndigheter og et bevisst forhold til arbeidsdeling. Målet om høy dekningsgrad innebærer at det er summen av privat og offentlig innsats som skal maksimeres i fylkeskommunens satsing og det har konsekvenser for hvordan fylkeskommunen prioriterer og samarbeider med andre.

Det finnes flere utfordringer for aktører som ønsker gjennomgående/sammenhengende tilgang til transportnett i, og til/fra, Trøndelag og Nord-Norge. Fylkeskommunen vil i tiden som kommer jobbe for styrking av transportnett og mulighet for tilkopling til utenlandsfiber.

Måloppnåelse vil evalueres gjennom årlige dekningsundersøkelser. Ulike typer kart over bredbåndsområder i Trøndelag vil være viktige verktøy i arbeidet



Figur 3. Bredbåndskart, eksempel fra Inderøy kommune. Kartene er under utvikling og dekker foreløpig bare noen få kommuner.

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Øke innsatsen for å bygge ut digital infrastruktur
2. Prioritere områder som mangler 10 Mbps og legge vekt på utbygging til skoler og andre offentlige bygg
3. Prioritere utbygging langs konsentrerte akser for å gi forutsigbarhet for kommunene og effektivisere ressursbruk.
4. Etablere gode samarbeidsnettverk. Fylkeskommunens valg og prioriteringer vil innrettes for å øke private aktørers utbyggingsvilje og -evne.
5. Jobbe tett med bransjen for å utvikle fylkeskommunens digitale kompetanse så det velges fremtidsrettede løsninger. Løsninger som er skalerbare for både volum og hastighet vil prioriteres.
6. Utnytte eksisterende infrastruktur som rør, stolper og fiber og maksimere det potensial som ligger i ulike tilskuddsordninger. Mobil- og fiberdekning vil bygges ut helhetlig og i samspill. Når veier bygges ut eller vedlikeholdes skal det gjøres konkrete vurderinger av hvorvidt det skal legges ned trekkerør.
7. Jobbe for styrking av transportnett i og inn i fylket og mulighet for tilkoping til utenlandsfiber.

## 3.2 Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur

Delmål: Legge til rette for gode bytter mellom transportmidler og styrke kollektivtransportens konkurransekraft

### *Formål og bakgrunn*

Veldig mange reiser som ikke foretas med bil vil være satt sammen av flere transportmidler. For at disse reisekjedene skal være konkurransedyktige må byttene mellom transportmidler fungere godt. Et viktig bidrag til dette er gode knutepunkt som tilbyr komfort og informasjon og bidrar til effektive bytter. Dette vil ofte inkludere trygge parkeringsmuligheter både for bil og sykkel og andre løsninger som gjør reisen til knutepunktene enklere (gang og sykkelveger, utlån av sykler og andre tjenester).

Prosjektet *Innherredsbyene* vil løpe gjennom 2019 og har flere leveranser som vil bidra inn i knutepunktarbeidet: Dette inkluderer å framskaffe kunnskap om hvordan løsninger for transport og arealbruk kan skreddersys distriktsbyene i Trøndelag. Prosjektet framskaffe kunnskap for bedre å samordne og tilrettelegge transportløsninger på tvers av kommunene og framskaffe metodegrunnlag for å oppnå fortetting med kvalitet. Prosjektet vil således være en viktig kunnskapsleverandør til knutepunktutviklingen.

Jernbanedirektoratets handlingsplan legger fra 2020 opp til en kapasitets- og frekvensøkning på Trønderbanen. Dette vil være svært viktig for å styrke jernbanens funksjon i fylket og motvirke negative effekter av vegutbyggingene nord for Trondheim. Viktige verktøy for å styrke jernbanen vil være å styrke jernbaneknutepunktene både i form fortetting ved å utvikle komplette tjenestetilbud rundt knutepunktene.

### *Hva er ambisjonen for perioden og hvordan skal den nås?*

De første årene i strategiperioden vil brukes til samspill og analyse for å få kunnskap om hvor knutepunktene bør ligge og hvilke tjenester de bør levere. Jernbanen er i utvikling og samspillet med denne vil være en viktig premissgiver for knutepunktene, særlig rundt og nord for Trondheim. Der vil Jernbanen utgjøre bærebjelken i de lengre transportene. Fra 2020 vil arbeide dreie seg om å etablere knutepunkt. Dette vil være en læringsfase, der innovasjon i samspill med nøkkelaktører og pilotering kan være viktig. Fra 2020 forutsetter strategien at det avsettes midler til dette.

Styrking av knutepunkt kan også innebære å legge til rette for eller utvikle tjenester som styrker knutepunktets funksjon - løsninger for innfartsparkering, sikker sykkelparkering, sykkelutleie, bildeling, samkjøring og ulike incentivordninger knyttet til dette. Der markedet ikke tilbyr gode løsninger vil fylkeskommunen kunne engasjere seg i å utvikle disse og det vil opprettes prosjekt for dette i løpet av 2019/2020.

Fylkeskommunen ønsker å bidra til helhetlig og bedre koordinering og planlegging for et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling. Hvilke virkemidler skal brukes for å legge til rette for ønsket arealutvikling og god mobilitet? Det er mange utfordringer knyttet til dette, blant annet at løsningene vil måtte implementeres av ulike aktører med ulike mandat og samfunnsoppdrag. Det er viktig å identifisere hvordan fylkeskommunens forvaltnings- og utviklerroller kan bidra til dette. Utviklingsarbeidet bør også bevege seg inn i transportmidlene, for tilrettelegging for innovative billettløsninger og bedre tilrettelegging for godt samspill mellom transportløsninger (sykkel på tog, parkering i bussbilletten etc.)

Trøndelag fylkeskommune vil

1. Integre og utvikle eksisterende kunnskap, blant annet gjennom prosjektet *Innherredsbyene*, for å identifisere gode lokaliseringer av knutepunkt og gode knutepunktkonsept. Der markedet ikke tilbyr gode løsninger vil fylkeskommunen kunne engasjere seg i å utvikle disse.
2. Gradvis utover i perioden teste og videreutvikle løsninger. Fylkeskommunen vil prioritere knutepunkt utenfor Miljøpakkesamarbeidets område.
3. Bidra til helhetlig bedre koordinering og planlegging for et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling
4. Avklare grensesnittet mot AtB innenfor ansvar for kollektiv infrastruktur.



### 3.3 Smart mobilitet

Delmål: Hjelp reisende å sy sammen tilgjengelige reiseformer og transportmidler til sømløse reiser fra dør til dør så de får god mobilitet uten bruk av privatbil.

#### *Bakgrunn og formål*

Smart transport-prosjektet i fylkeskommunen er organisert som tre delprosjekter.

Fylkeskommunen har i løpet av 2017 og 2018 bidratt til utviklingen av en *drosjeapp* som skal gi økt transparens i drosjetilbudet og dermed til reduserte priser. Arbeidet med drosjeapp'en er godt i gang og forventes etablert tidlig i 2019. Endringer innen reguleringsregimet for drosje, foreslått av Samferdselsdepartementet, kan redusere fylkeskommunens myndighetsrolle og det kan redusere drosjeapp'ens gjennomslagskraft. På den annen side legges det opp til liberalisering av drosjereguleringene og en effekt av dette kan være at nye aktører med nye forretningsmodeller og nye transportkonsept vil etablere seg, noe som kan være positivt for mangfoldet i mobilitetstilbudet.

I tillegg er et planlagt en *bestillingsløsning* som vil settes i drift til regionanbud 2021 for å effektivisere ulike typer bestillingstransport. Løsningen vil bidra til reduserte administrasjonskostnader, mer effektive kjøreruter og økt grad av samkjøring mellom fylkeskommunens egne kundekategorier (skoleelever, tilbringertransport, ITS, TT med mer). I tillegg pågår samarbeid med Helse Midt-Norge for å få bedre samspill mellom helsetransporter og transporter under fylkeskommunens ansvarsområde, med mål om å integrere disse transportene i bestillingsløsningen. Løsningen vil dermed kunne bidra til bedre tilbud, effektiviseringer og kostnadsbesparelser. Grensesnittet mellom AtB og Trøndelag fylkeskommune i utviklingen og idriftsettelsen av løsningen vil avklares innen kort tid.

Den tredje løsningen som er tema i denne strategien er å bidra til utviklingen av en *mobilitetsplattform* som skal forenkle informasjonsinnhenting og bestilling av mobilitetstjenester. Formålet er å hjelpe reisende å sy sammen tilgjengelige reiseformer og transportmidler til sømløse reiser fra dør til dør. Mobilitetsplattformer bidrar til at brukere får god mobilitet uten å være avhengige av å eie egen bil og til økt samkjøring så transportmidlene kan få bedre kapasitetsutnyttelse. Mobilitetsplattformer kan prinsipielt inkludere alle transportformer - egen bil, fly, kollektivtransport, drosje, leie- eller delebiler, bysykler, samkjøring, gange. Utviklingen av mobilitetsplattformer forenkles av økt digitalisering, trender i retning av å dele framfor å eie, økt bevissthet og bedre muligheter for grønnere transport og etter hvert autonomi som diskutert tidligere. En forskyvning fra privatiserte løsninger til fellesløsninger vil bidra til økt kapasitetsutnyttelse og redusert fotavtrykk. I og med at det å eie bil er kostbart kan det også forventes reduserte kostnader for den enkelte. I tillegg kan en mobilitetsplattform øke kapasitetsutnyttelsen

#### *Hva er ambisjonen for perioden og hvordan skal den nås*

Trøndelag fylkeskommune vil utforske og utnytte mulighetsrommet for å ta et større ansvar for utviklingen av sømløse reiseløsninger i hele fylket. For å underbygge dette arbeidet kan det etter hvert være aktuelt å bidra til å styrke noen av de mobilitetsløsninger (bysykler, samkjøring, bildeling etc.) som vil gi bedre gjennomslag for en mobilitetsplattform.

Det er et mål å ha etablert en funksjonell løsning opp i løpet av tre år. En viktig forutsetning for å få gjennomslag for en løsning vil være at den baserer seg på etablerte standarder og bransjenormer og kan integreres i nasjonale og helhetlige løsninger. Løsningen kan måtte konkurrere med kommersielle løsninger og da vil det være et viktig grep for å få gjennomslag at løsningen utvikles og etableres i tett samspill med Entur og AtB, gjerne som en regional pilot koblet til Entur.

Det er finansiering og personalressurser tilgjengelig for en tidligfase, men om en fungerende løsning skal etableres vil det kreve finansiering og – avhengig av organisering – vesentlig økte personalressurser. En mobilitetsplattform må driftes og videreutvikles for å være konkurransedyktig.

Rådmannen vil i løpet av 2019 komme opp med forslag om organisering og finansiering av etablering og drift.

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Utforske og utnytte mulighetsrommet for å ta et større ansvar for utviklingen av sømløse reiseløsninger i hele fylket. Dette vil etter hvert kunne inkludere arbeidet for å styrke nye mobilitetsløsninger (bysykler, samkjøring, bildeling etc.) arbeid med å vurdere potensialet i dette vil pågå i 2019 og 2020.
2. I løpet av 2019 utrede organisering og finansiering av en prosess for å utvikle og sette i drift en mobilitetsplattform for hele fylket.
3. I 2020 starte etableringen av mobilitetsplattformen i tett samspill med AtB og Entur, gjerne som en regional pilot innunder nasjonale løsninger

### 3.4 Gåing og sykling

Delmål: Styrke gåing og sykling sin rolle i mobilitetssystemet og gjøre det trygt og enkelt å sykle og gå, særlig rundt knutepunkt og skoler.

Gåing og sykling utgjør en stor andel av de korteste reisene, men har fremdeles godt potensial for økning. I tillegg vil de fleste kollektivreiser ha sykling eller gange i sine start- og endepunkt og god tilrettelegging kan bidra til redusert bilbruk. Tilrettelegging for gåing og sykling er et viktig folkehelseiltak og trafiksikkerhetstiltak som må utvikles i samspill med seksjon Kvalitet og seksjon Veg.

Miljøpakken utarbeidet en gåstrategi<sup>5</sup> i 2016 med følgende mål og virkemidler:



Figur 4. Mål og virkemidler i miljøpakkens gåstrategi.

<sup>5</sup> [https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim\\_h%C3%B8ringsutkast\\_18feb2016.pdf](https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim_h%C3%B8ringsutkast_18feb2016.pdf)

Miljøpakken har også utarbeidet en sykkelstrategi<sup>6</sup> med fem hovedgrep for å øke sykkelandelen i Trondheim:



Figur 5: Fem hovedgrep miljøpakkens sykkelstrategi for å øke sykkelandelen i Trondheim

Strategiene vil være et godt grunnlag for arbeidet også utenfor byene, men ambisjonsnivået for tilrettelegging vil måtte reduseres og prioritering og sammensetningen av virkemidler endres.

Trøndelag fylkeskommune vil i løpet av 2019 utvikle en plan for arbeidet med gåing og sykling i hele Trøndelag og etablere kriterier for prioritering av tiltak. Tiltakene vil primært rettes utenfor miljøpakkeområdet. Områder rundt kollektivknutepunkt og skoler vil særlig prioriteres. Tilrettelegging for økt gåing og sykling vil være en viktig komponent i knutepunktarbeidet.

### 3.5 Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse

Delmål: Legge til rette for kontinuerlig forbedring i mobilitetstilbudet

Selv om mange premisser for fylkeskommunens er lagt gjennom lange buss og båtanbud, ligger det mye arbeid foran oss for å styrke og akselerere utviklingen fra transport til mobilitet. Viktige bidrag her er bedre bredde i reisetilbud og mer komplette og brukervennlige reisekjeder. Bussanbudene representerer relativt stive strukturer som kan kompletteres gjennom innfasing av supplerende og mer dynamiske mobilitetselement og dette kan være en viktig arena for utviklingsprosjekt. Andre eksempler kan være knyttet til fornyelse av Gråkallbanen og utvikling av autonome løsninger, samt arbeid for å legge til rette for forbedringer i kommende buss, ferje og båtanbud. Innovasjonsarbeidet vil foregå i tett samarbeid med seksjon Sjø.

Trøndelag fylkeskommune vil etablere et utviklingsprosjekt for å supplere eksisterende mobilitetsløsninger og legge til rette for at kommende anbud vil tilfredsstille fylkets ambisjoner om bedre mobilitet, reduserte klima og miljøkonsekvenser og reduserte kostnader.

<sup>6</sup> <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2014/05/Sykelstrategi-for-Trondheim-2014-2025.pdf>



Trøndelag fylkeskommune  
avdeling for samferdsel



DELSTRATEGI  
2019 - 2023 / **TRAFIKKSIKKERHET**



# Innhold

1. Sammen drag .....	1
2. Innledning .....	2
2.1. Hvorfor en egen delstrategi for trafikk sikkerhet .....	2
2.2. Visjon og mål .....	2
2.3. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde .....	3
2.4. Utviklingstrekk som kan påvirke trafikk sikkerheten .....	4
2.5. Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet .....	4
2.6. Fylkeskommunens ulike oppgaver og roller .....	4
2.7. Overordnet ansvar for tilråding og samordning i fylket .....	4
2.8. FTU's rolle i trafikk sikkerhetsarbeidet .....	5
2.9. Andre sentrale samfunnsaktører innenfor trafikk sikkerhetsarbeidet .....	5
3. Strategier .....	5
3.1. Trafikk sikker fylkeskommune .....	5
3.2. Sikre utvikling og gjennomføringskraft - med kunnskap og kompetanse. ....	6
3.3. Løfte trafikk sikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler .....	8
3.4. Skape trafikk sikre fylkesveger .....	9
3.5. Sikre gode gang og sykkelveger .....	10
3.6. Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak .....	11
3.7. Trafikk sikker skoleskyss og kollektivtrafikk .....	12
3.8. Bidra til trafikk sikre kommuner .....	13
3.9. Bidra til trafikk sikre riksveger og kommunale veg er .....	14
3.10. Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU .....	14
3.11. Fylkeskommunen - aktiv tilrettelegger for trafikk sikker utvikling .....	15
3.12. Trafikk sikkerhetsstrategien kort oppsummert.....	16

# 1. Sammendrag

Trafikksikkerhet er et overordnet samfunns mål. Delstrategi trafikksikkerhet skal bidra til å operasjonalisere og konkretisere de føringer som er lagt i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien innenfor området trafikksikkerhet.

Samferdselsstrategien fremhever at Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet.

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet er nullvisjonen med en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres. Utviklingen går i riktig retning men videre utvikling vil nok kreve grundigere og mer målrettede tiltak enn tidligere.

Fylkeskommunen berører temaet trafikksikkerhet i de fleste funksjonsområdene som fylkeskommunen operer i, direkte og indirekte. De mest sentrale områdene i så måte er Samferdsel med ansvar for fylkesvegene og kollektivtrafikken. Videregående utdanning og folkehelsearbeidet har også klare interesser og ansvar i grenseflaten opp mot trafikksikkerhetsarbeid.

Fylkeskommunen har et viktig ansvar etter vegtrafikkloven *for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*. Dette ansvaret inkluderer samordning også av forhold som ligger utenfor fylkeskommunal tjenesteproduksjon. Dette ansvaret har i stor grad vært ivaretatt gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

*Hovedtrekkene i denne strategien er:*

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. Dette gjennom tiltaket «trafikksikker fylkeskommune» etter nasjonal mal. Med dette ønsker fylkeskommunen å sikre bevissthet og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i egen virksomhet.*
- *Dernest legger strategien opp til at fylkeskommunen utarbeider plan for offensiv satsing av trafikksikkerhetstiltak overfor ungdom på arenaen videregående utdanning.*
- *Strategien legger opp til høye ambisjoner rundt sikker skoleskyss. Dette gjennom satsing og målrettet arbeid i samarbeid med aktører som AtB, Videregående Utdanning, kommunene og FTU.*
- *Kompetanse, samhandling og koordinering er viktige forutsetninger for utvikling og resultater i arbeidet med trafikksikkerhet. Strategien omhandler dette spesielt og da med organisering gjennom en koordinatorrolle som et av flere viktige strategigrep.*
- *Strategien legger også opp til at fylkeskommunen vil bruke sin kunnskap og sitt nettverk til å ta en bredere rolle som tilrettelegger, koordinator og arenabygger der dette er ønsket eller påkrevd. Samhandling mellom aktører kan startes ved at fylkeskommunen tar en aktiv rolle i forhold til det å bane vei for gode initiativ. Målet er å bidra til at flere viktige trafikksikkerhetsutfordringer kan bli løftet og løst.*
- *Delstrategi veg legger føringer for trygge fylkesveger og for utbygging av gang- sykkelveger.*

## 2. Innledning

### 2.1. Hvorfor en egen delstrategi for trafikksikkerhet

Trøndelag fylkeskommune vedtok i møte 27.04.2017 Samferdselsstrategi for Trøndelag ([Fellesnemda sak 2/17](#)). I samferdselsstrategien legges det opp til at «Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet» og i vedtaket presiseres dette ytterligere ved at «*Trøndelag fylkeskommune må bli en enda tydeligere pådriver for trafikksikkerhet, og i fortsatt tett samarbeid med Statens vegvesen. Fylkeskommunen sitt trafikksikkerhetsutvalg skal være sentralt i dette arbeidet, i godt samarbeid med andre samfunnsaktører*».

Fylkestinget i Trøndelag vedtok i møte 14.12.2017 ([FT-sak 34/17](#)) at det skal utarbeides en Delstrategi Trafikksikkerhet.

Selv om utviklingen på trafikksikkerhetsområdet går i riktig retning, er ambisjonene og forventningene fortsatt høye med tanke på å redusere antall ulykker. Enhver ulykke er uønsket og enhver ulykke påfører individer og samfunn store belastninger. For å oppnå ytterligere resultater må det påregnes at det må jobbes enda mer målrettet og enda mer systematisert enn tidligere.

Trafikksikkerhet utøves på mange områder i og utenfor fylkeskommunen. Trafikksikkerhet står sterkt og også som eget tema i delstrategi veg. En egen delstrategi for trafikksikkerhet skal bidra til å heve fokuset på fylkeskommunens arbeide med trafikksikkerhet til i større omfang også å inkludere tiltak som går ut over de rene fysiske tiltak i og rundt vegnettet.

Strategien skal finne en plass mellom blant annet delstrategiene veg, sjø og mobilitet, men også opp mot andre funksjonsområder i fylkeskommunen som utdanning og folkehelse.

Trafikksikkerhetsstrategien skal bidra til at fylkeskommunen organiserer, prioriterer og målretter sitt arbeide med trafikksikkerhet på en slik måte at de beste resultater med hensyn til trafikksikkerhet realiseres innenfor det mulighetsrom som fylkeskommunen til enhver tid har.

### 2.2. Visjon og mål

#### Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet:

- Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken.
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres.

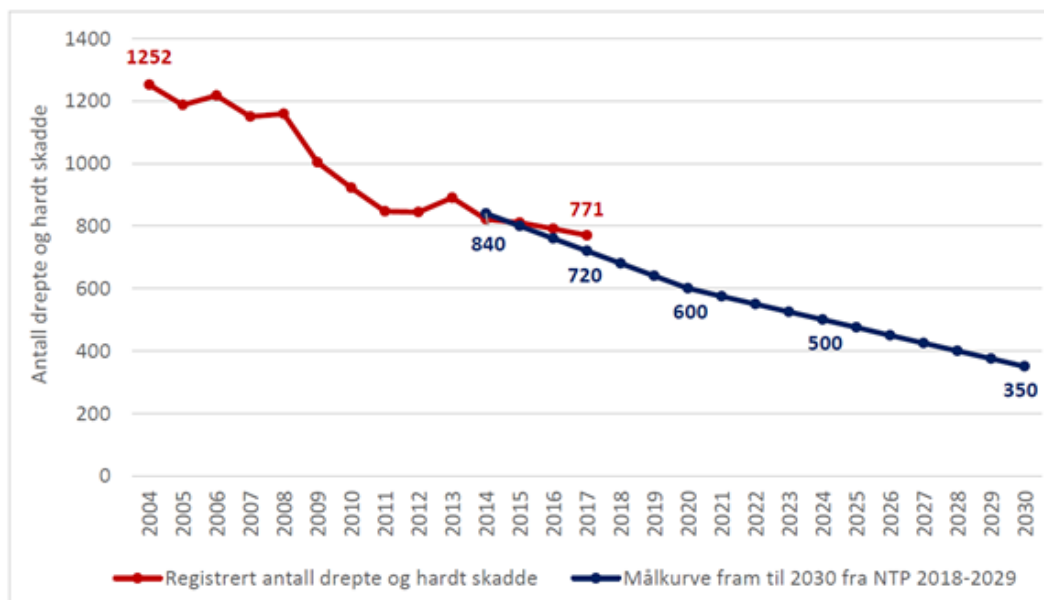
Overordnet politiske føringer finner vi i Nasjonal transportplan (NTP), med trafikksikkerhet som et hovedmål for all transport på linje med framkommelighet og miljø. NTP bygger på en nullvisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.

Trøndelag fylke vil følge opp null-visjonen.

Den overordnede visjonen og det overordnede målet må følges opp med delmål og arbeidsmål, noe denne strategien foreslår.

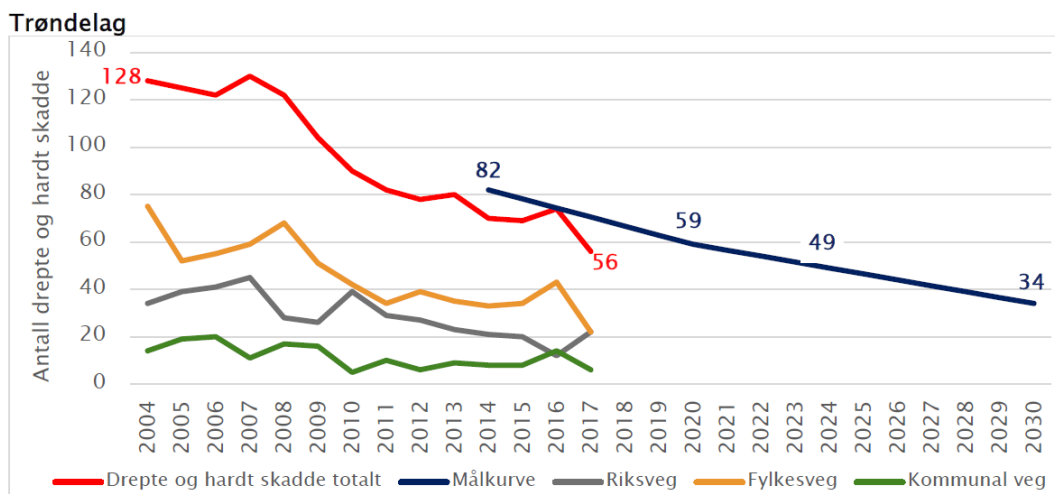
### 2.3. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde

Figur 1 viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2004-2016 og målkurve fram til 2030. I 2017 var det 771 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge, mens målkurven viser at tallet ikke burde vært høyere enn 720. Figuren viser at utviklingen etter 2011 har vært betydelig svakere enn det som er lagt til grunn i målkurven.



Figur 1 Figuren viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2000-2015 og målkurve fram til 2030

Figur 2 vise den fylkesvise målekurven for Trøndelag.



Figur 2 Figuren viser drepte og hardt skadde i Trøndelag – Utvikling 2004-2017 og målkurve fram til 2030.

Utgangspunkt er de fylkesvise målkurvene i kapittel 11 i tiltaksplanen for 2014-2017. Kurvene er forlenget fram til 2030. Det er lagt til grunn samme prosent-vise reduksjon i forhold til gjennomsnittet for årene 2009-2012 som i den nasjonale målkurven (61,3 prosent). Summen av de fylkesvise målene for 2030 blir dermed 350, som er det nasjonale etappe-målet i NTP 2018-2029.



## 2.4. Utviklingstrekk som kan påvirke trafikksikkerheten

Samferdselsdepartementet har i tilknytning til oppstart av Nasjonal transportplan 2022 – 31, fått utarbeidet en rapport som søker å beskrive utviklingstrekk innen samferdselsområdet frem mot 2050, rapporten Framsyn 2050. Rapporten er utarbeidet av forskningsinstituttene KMPG, SINTEF med flere. Et utviklingstrekk er at «Ny teknologi fører til effektive, helhetlige transportsystemer». Teknologitrender er som følger; lavere kostnader, bedre tilgjengelighet og økt sikkerhet. Både trafikk- og vegmyndigheter må i nær framtid forholde seg til hvordan regler for hvordan selvkjørende kjøretøy skal innrette seg i trafikken og på den enkelte vegstrekning skal utformes. En viktig oppgave som kommer i det å ivareta overordnet trafikksikkerhet. Det er imidlertid fortsatt mye usikkerhet knyttet til hvordan utviklingen vil forløpe og slå ut.

Nasjonale og lokale mål for nullvekst i personbiltrafikken medfører tiltak som bidrar til store endringer i trafikksituasjon og risikobilde. Blant annet er flere syklistere et ønsket og tilsiktet resultat men det medfører også endringer i hvordan trafikksikkerheten må tilrettelegges framover. Stadig flere El-sykler er også en utvikling som bidrar til et risikobilde i kontinuerlig endring.

## 2.5. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021](#) er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen. Denne planen vil være en viktig referanse for strategier og planer for arbeidet med trafikksikkerhet i Trøndelag. Planen inneholder 136 målrettede tiltak. (følg [link](#)).

## 2.6. Fylkeskommunens ulike oppgaver og roller

Fylkeskommunens organisasjon kommer i berøring med trafikksikkerhet enten som ansvar, oppgave eller tema i de fleste funksjonsområdene. De mest sentrale er:

- **Samferdsel**
  - Veg – som vegeier og vegmyndighet for egne veger.
  - Mobilitet – som eier og kjøper av mobilitetstilbud (kollektivtrafikk og tilhørende infrastruktur).
  - Skoleskyss – som ansvarlig for reglement og rettighetsavklaringer. Gjennomføringen er en del av mobilitetstilbudet.
- **Tilråding og samordning etter vegtrafikklovens § 40 a.** «Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket»
- **Undervisning** – med trafikksikkerhet i læreplan og ikke minst ved å være daglig arena for en stor risikogruppe.
- **Folkehelse** – som planlegger og pådriver for adferd som påvirker folkehelse.
- **Plan og Næring** – som planmyndighet og høringsmyndighet i saker som kan påvirke trafikk og trafikksikkerhet både direkte og indirekte.

## 2.7. Overordnet ansvar for tilråding og samordning i fylket

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Dette ansvaret er ikke avgrenset til fylkeskommunens egne områder men også til det å tilrå og samordne aktivitet med utgangspunkt i statlig ansvar og myndighet, kommunalt ansvar og myndighet og til aktivitet og initiativ som andre organisasjoner bidrar med.

Samordningsrollen er i stor grad lagt til Trafikksikkerhetsutvalget (FTU). FTU jobber også opp mot valg som gjøres av Statens vegvesen, Politiet og kommunene.

## 2.8. FTU's rolle i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsutvalget er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Trafikksikkerhetsutvalget gir tilrådninger, holder seg orientert om eller tar opp saker overfor fylkestinget, og øvrige fylkeskommunale eller eksterne organ i følgende trafikksikkerhetsspørsmål:

- Koordinere forskjellige instansers forslag til aktiviteter og årlige budsjetter med tilknytning til trafikksikkerhetsarbeidet. Utvalget skal søke å koordinere den offentlige og private virksomhet og ta initiativ til nye tiltak.
- Stimulere og støtte det kommunale og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikkulykkessituasjonen i fylket.
- Kontroll- og opplæringsvirksomhet i trafikken.
- Kjøretøybruk og forskrifter.
- Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten.
- Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafikksikkerheten, herunder avkjørselspolitikk, gang-/ sykkelvegutbygging, trafikkregulering og andre saker utvalget ønsker å ta opp.

Trafikksikkerhetsutvalget består av syv medlemmer som velges av fylkestinget, og konsultative medlemmer med møte- og talerett, men uten stemmerett. Konsultative medlemmer er Trøndelag politidistrikt, Fylkesmannen i Trøndelag, Trygg Trafikk, Fylkeskommunens administrasjon, Utrykningspolitiet og Statens vegvesen. I reglementet for FTU gis utvalget fullmakt til selv å konsultere aktører der det er behov innen tematiske satsinger.

FTU velger selv sin tiltaksportefølje ut fra sine budsjetter og de prioriteringer FTU selv velger å gjøre. FTU har en viktig rolle gjennom sitt arbeide å ivareta fylkeskommunens ansvar etter vegtrafikklovens § 40a og en forutsetning for at FTU kan lykkes i sitt arbeide er at fylkeskommunen stiller opp med økonomiske og administrative ressurser som understøtter utvalgets arbeid.

## 2.9. Andre sentrale samfunnsaktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet

Innenfor trafikksikkerhet er Politi og Statens vegvesen svært sentrale og premissgivende aktører gjennom det at de også følger opp nasjonal myndighet på området. Trygg trafikk er en viktig og fremtredende organisasjon som arbeider med å fremme trafikksikkerhet.

Ut over disse er kommuner, utdanningsinstitusjoner og fag-/forskningsmiljøer svært sentrale aktører og premissgivere innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

# 3. Strategier

## 3.1. Trafikksikker fylkeskommune

Med utgangspunkt i erfaringene med tiltaket «[Trafikker kommune](#)», er det tatt et nasjonalt initiativ til å utvikle Trafikksikker fylkeskommune. Trafikksikker fylkeskommune vil kunne berøre alle fylkeskommunens roller i trafikksikkerhetsarbeidet, og vil i så fall være et fundament for den interne oppgaveløsningen på området.

Nasjonale kriterier for å oppnå betegnelsen Trafikksikker fylkeskommune er under utvikling. Med grunnlag i forslag som foreligger vil kriteriene omfatte innsats som innebærer blant annet at fylkeskommunen må sikre at det forefinnes planer, rutiner, dokumentasjon og presisering av ansvar for trafikksikkerhetsoppfølgingen på følgende felt:

1. i den oppgaveporteføljen fylkeskommunen har innenfor samferdsel
2. innenfor videregående Utdanning,
3. i det overordnede ansvaret fylkeskommunen har for folkehelsearbeidet

4. gjøre trafikksikkerhet til en del av fylkeskommunens eget HMS arbeide.
5. i de oppgavene fylkeskommunen gjør med å tilrå og samordne trafikksikkerhetstiltak.
6. i det arbeidet som gjøres med å ivareta kunnskap, kompetanse og relasjoner mot forskning og utvikling.

### Delmål for trafikksikker fylkeskommune:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid.*

### Strategi for trafikksikker fylkeskommune:

- Fylkeskommunen skal implementere kravene til «trafikksikker fylkeskommune» i egen organisasjon
- Fylkeskommunen skal gjennom arbeidet med å være «trafikksikker fylkeskommune» legge til rette for målrettet arbeid med trafikksikkerhet i alle funksjoner og roller, dette ved å:
  - Etablere klare mål og krav til hvert enkelt fylkeskommunalt virksomhetsområde
  - Implementere trafikksikkerhet som en generell del innenfor fylkeskommunens eget helse- miljø og sikkerhetsarbeid (HMS)
  - Trafikksikkerhet skal vektlegges i fylkeskommunale retningslinjer for forvaltning knyttet til sikt, fart, avkjørsler, byggegrenser og lignende

## 3.2. Sikre utvikling og gjennomføringskraft - med kunnskap og kompetanse.

### Tilgang på og bruk av kompetanse

Målrettet satsing på trafikksikkerhet betinger samhandling med eksterne fagmiljøer og tilgang til god fagkompetanse. For fylkeskommunen som skal utøve et tilrådnings- og samordningsansvar er det, i tillegg til å ha god kunnskap og oversikt over utfordringene, helt nødvendig å ha god oversikt over det løsningsrommet som finnes for å få oppgavene gjort.

Behovet for å spre trafikksikkerhetsfaglig kompetanse i egen organisasjonen mellom ulike avdelinger og på ulike nivåer er stort og det vil kreves ressurser, oversikt og god koordinering for å lykkes. Kompetanseinnhenting og ikke minst kompetanseoverføring i egen fylkeskommunal organisasjon er et suksesskriterium.

Det er også et behov for koordinering og involvering i forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid nasjonalt, lokalt mot kommuner og mot lokale fagmiljøer.

I samferdselsstrategien pekes det på en rolle som «trafikksikkerhetsansvarlig» der oppgaven er å serve utvalgene med administrative funksjoner og koordinere det interne trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen. Denne rollen, som mer dekkende kan benevnes som en trafikksikkerhetsfaglig koordineringsrolle, vil være sentral i forhold til å ivareta flere vesentlige deler av denne strategien.

En Trafikksikkerhetsfaglig koordinatrorolle vil sikre:

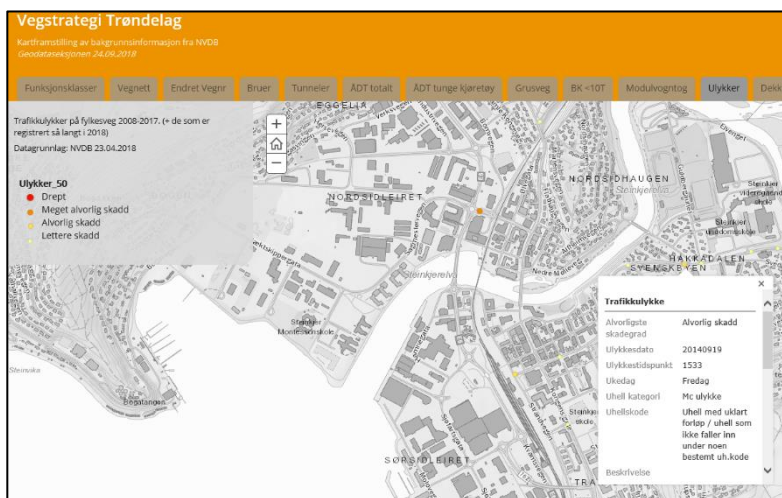
- Intern kompetansebygging på trafikksikkerhetsområdet.

- oppgaver med å innføre Trafikksikker fylkeskommune
- legge grunnlag for god tilrådning, samordning og koordinering av tiltak
- Saksutrede og saksforberede for det politiske arbeidet rundt trafikksikkerhet.
- betjene trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag

En tydelig trafikksikkerhetsfaglig koordinatrorolle i egen organisasjon er en forutsetning for å løfte trafikksikkerhetsarbeidet i tråd med denne strategien.

### Gode kunnskapsgrunnlag

Det finnes i dag godt kunnskapsgrunnlag som viser hvor ulykker har skjedd. Data samles inn systematisk og målrettet til norsk vegdatabank. Statens vegvesen har på vegne av fylkeskommunen utviklet en [kartmodul](#) som visualiserer flere data, blant annet hvor trafikkulykker har skjedd og med tilhørende basisinformasjon.



Det finnes mange, og til dels spredte oversikter over hvor det vurderes å være fare for framtidige ulykker - områder og strekninger med høy ulykkesrisiko. Dette finner vi i oversikter fra Statens vegvesen men også i meget stor utstrekning i kommunenes trafikksikkerhetsplaner. Det er behov for å systematisere data om dette inn mot fylkeskommunens eget arbeid med trafikksikkerhet. Trafikkbildet er i stadig endring og det meldes løpende inn nye behov til veg- og trafikkmyndigheter, så arbeidet vil kreve kontinuerlige prosesser.

Systematisk innsamling og bearbeiding av ulykkesdata og risikoanalyser er en forutsetning for god tilrådning, samordning og koordinering av trafikksikkerhetstiltak.

### Samarbeid med forsknings og utviklingsmiljøer

Hvis fylkeskommunen skal ivareta høye ambisjoner og lede an i trafikksikkerhetsarbeidet, må fylkeskommunen også ivareta og vedlikeholde en aktiv kontaktflate opp mot de miljøer som leder an i forskning og utvikling på området. Nord universitet er lokalisert i Trøndelag med stor trafikkfaglig kompetanse. Dette kan gjøres både til et virkemiddel og til et fortrinn i det fylkeskommunale arbeidet med trafikksikkerhet. Gjennom et samarbeid kan forsknings og utdanningsmiljø involveres i konkrete prosjekt og problemstillinger til gjensidig læring og nytte. Et samarbeid kan også utvikles til å bli en samhandlings- og læringsarena mellom forskningsmiljø, fylkeskommune, kommuner og lokale næringer i trafikksikkerhetsarbeidet.

## Delmål for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse

- *Fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid skal være tuftet på bred og oppdatert kunnskap rundt nasjonalt og lokalt trafikksikkerhetsfaglig utviklingsarbeid.*
- *Samhandling mellom fylkeskommunens egne organer og med andre samfunnsaktører utenfor organisasjonen skal bidra til å øke partenes kunnskap om trafikksikkerhet, og tilrettelegge for riktige prioriteringer, kunnskapsbaserte beslutninger og stor gjennomføringsevne.*

### Strategi for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse

- Fylkeskommunen skal aktivt søke kunnskap i lokale og nasjonale trafikksikkerhetsfaglige miljøer.
- Fylkeskommunen skal sikre intern og ekstern samhandling i trafikksikkerhetsarbeidet ved å inneha god samhandling- og koordineringskompetanse i egen organisasjon.
- Fylkeskommunen skal aktivt utvikle samhandlingsrelasjoner til andre samfunnsaktører og utviklingsmiljøer der dette bidrar til utvidet kunnskap, bedre prioriteringer og bedre gjennomføringsevne i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjelder både det trafikksikkerhetsarbeidet som initieres gjennom egne administrative handlingsplaner og gjennom politiske bestillinger, og da spesielt fra FTU.
- Fylkeskommunen skal aktivt arbeide for å formidle Trafikksikkerhetsfaglig kunnskap og kompetanse i egen organisasjon og mellom fylkeskommunen, fagmiljøer og kommuner i fylket.

### 3.3. Løfte trafikksikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler

Ungdom er en stor gruppe utsatt for høy ulykkesrisiko i trafikken. En åpenbar sammenheng er den overgangsfasen ungdommene er i fra å være myke trafikanter til å bli motoriserte trafikanter. Det er i forkant av dette og underveis i denne fasen at grunnlaget for sikker trafikantadferd må skapes. Ungdommene må gjøres kvalifisert og beredt til å innta sin nye aktive rolle, ikke bare som framtidens trafikant, men også i sin nye ferske rolle som trafikant i dag.

Samferdselsstrategien refererer til at fylkeskommunen som ansvarlig for videregående utdanning holder i rattet på en viktig arena som passer svært godt inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Det kommenteres at fylkeskommunen som regionens største vegeier og eier av de videregående skolene må tilrettelegge for å kunne bruke skolene til trafikksikkerhetsmessig påvirkning.

De videregående skolene er en lett tilgjengelig og kanskje den aller viktigste arenaen for strategisk og målrettet trafikksikkerhetsarbeid mot ungdom i aldersgruppen 16-19 år. Trafikksikkerhet overfor denne gruppen handler i svært stor grad om mentale sikkerhetstiltak som holdninger, bevissthet, kunnskap og rollemodeller.

Arenaen videregående utdanning brukes også i dag aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette må ikke være til hinder for å se på om denne arenaen kan brukes ytterligere. Dette kan være tiltak

gjennom læreplanen, eller gjennom satsinger og tiltak der selve skolen er arenaen for der tiltaket og ungdommen kan møtes.

Trafikk og trafikksikkerhet i den videregående utdanningen er ofte et tema i samhandling med Trygg Trafikk. Fylkeskommunen må også vurdere om egne administrative ressurser innenfor trafikksikkerhetskoordinering, vegforvaltning og mobilitetsforvaltning kan gå inn som ressurs i planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetsarbeid i den videregående skolen.

Trafikksikkerhetsstrategien ønsker med dette å initiere at det utarbeides en egen plan for hvordan fylkeskommunen kan løfte og tydeliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet overfor elevene i det videregående utdanningsløpet. Ambisjonene med hensyn til bruk av arenaen må være høye.

Fylkeskommunen har et HMS-ansvar overfor elevene, og som «trafikksikker fylkeskommune» vil dette innebære at alle skoler må utarbeide egen plan for ivaretagelse av trafikksikkerheten. I dette inngår så vel trafikksikkerhet i og rundt skolens område som adferd, de valg og holdninger som påvirker sikker skoleveg. Lærlinger og lærekandidater må også fanges opp i arbeidet.

Fylkeskommunen må løpende vurdere om tiltak i den videregående opplæringen også har overføringsverdi til grunnskole og kommuner. Synlige handlingsplaner og medieomtale av tiltak vil skape oppmerksomhet rundt trafikksikkerhetsbudskap og bidra til spredning, etterspørsel og deling av kunnskap.

### Delmål for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

- *De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for trafikksikkerhetsarbeidet;*
  - *der ungdom og tiltak kan møtes*
  - *og der ungdommene forberedes til å bli bevisste og trygge trafikanter.*

### Strategi for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

- De videregående skolene er fylkeskommunens største møteplass for en stor risikoutsatt trafikantgruppe – fylkeskommunen skal bruke denne arenaen aktivt og målrettet for å bevisstgjøre og forberede ungdommen i trygg og sikker trafikantadferd.
- Det skal utarbeides en egen handlingsplan som viser hvordan fylkeskommunen skal løfte og tydeliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet med de videregående skolene som arena.

## 3.4. Skape trafikksikre fylkesveger

Sikre veger er et ansvar som hviler på vegeieransvaret, hvor staten, fylkeskommunen og kommunene har tilsvarende ansvar for henholdsvis riksvegene, fylkesvegene og de kommunale vegene.

Delstrategi veg har trafikksikkerhet som et overordnet hovedmål. Dette i tillegg til fremkommelighet, miljø og balansert regional utvikling.

Innenfor vegområdet har fylkeskommunen klare krav til at drift og vedlikehold skal gjennomføres slik at trafikksikkerhetsaspektene ivaretas optimalt. Likeså skal all nybygging av fylkesveger planlegges og bygges slik at alle grunnleggende trafikksikkerhetshensyn blir ivarettatt. Statens vegvesen sine håndbøker legges som oftest til grunn for valg av løsninger og standardnivå.

Fylkeskommunen ønsker en mest mulig optimal bruk av midlene til vegformål. Valg av høy standard gir som oftest rom for færre tiltak, og det er ikke midler til alt som burde vært utført. Det vil derfor i mange tilfeller være aktuelt å vurdere andre og enklere løsninger enn det som håndbøkene beskriver. Dette for å gi rom for å gjennomføre flere enkle tiltak som igjen kan redusere den totale ulykkesrisikoen i fylket. Dette selv om hvert enkelt tiltak ikke har helt maksimale løsninger.

Delstrategi veg legger strategien for hvordan fylkesvegene bygges og driftes trafikksikkert. Neste tabell viser delmålene og strategiene for trafikksikkerhet på veg i delstrategi Veg.

### Delmål for trafikksikkerhet på veg (gjengitt fra Delstrategi veg):

- *Fylkeskommunen skal ha god kompetanse om ulykkesbildet og hvilke tiltak som er mest effektive for å redusere antall ulykker og konsekvensene de har.*
- *Infrastrukturtiltak skal bidra til at antall personer som blir drept eller skadet reduseres.*

### Strategi for trafikksikkerhet på veg (gjengitt fra Delstrategi veg):

- Nullvisjonen for trafikksikkerhet legges til grunn for alt arbeid med fylkesveg
- I arbeidet med innovative løsninger som utfordrer håndbøkene, skal det være stort fokus på trafikksikkerhet
- Budsjetterte investeringsmidler til trafikksikkerhetstiltak må disponeres inn i en helhetlig plan for å sikre god måloppnåelse og rask effekt
- Det skal være økonomisk fleksibilitet til å kunne gjennomføre mindre trafikksikkerhetstiltak som avdekkes i løpet av budsjettåret
- Prioritering og beslutning om bygging av nye gang- og sykkelveger skal skje med sterkt fokus på trafikksikkerhet og i samspill med øvrig mobilitet.

## 3.5. Sikre gode gang og sykkelveger

Det er stort behov for tiltak som trygger reiser til fots og med sykkel. Trygge gang og sykkelveger langs trafikkbelastede vegstrekninger er ett av de mest etterspurte trafikksikkerhetstiltakene fra kommuner. Det er viktig å ha en fremtidsrettet strategi for prioriteringene. Strategi for disse prioriteringene er vedtatt i fylkeskommunens delstrategi veg.

I nasjonal transportplan er det tydelige mål om økt andel gåing og sykling. Målet gjelder generelt men spesielt i byene. Vi må også regne med at det blir flere som sykler mer på grunn av El-sykkelen. Det avdekkes at El-sykkelen også har et stort potensial som transportmiddel i lokal tjenesteproduksjon, inkludert varetransport. Utviklingen endrer ikke bare trafikkbildet og risikobildet. Utviklingen medfører også behov for endret infrastruktur og endrede standarder rundt drift og vedlikehold av vegene. Eksempel på behov i endring er behov for i større grad å skille gående og syklende, økt krav til vintervedlikehold og andre krav til merking osv. Konfliktnivået mellom gående, syklende og kjørende er allerede stort. Det vil kreve bevisste handlinger og tiltak fra trafikk og veimyndigheter framover for å håndtere dette på en god måte.

Alt dette vil kreve endret oppmerksomhet og meget mulig også behov for endrede prioriteringer fra fylkeskommunens side som vegmyndighet og som koordineringsansvarlig for trafikksikkerhet i fylket. Dette er et område der ny kunnskap må bygges og ny kompetanse etableres.

Delmål og strategi for gang og sykkelveger i vegstrategien er:

## Delmål for gang og sykkelveger

gjengitt fra Delstrategi veg:

- *Gående og syklende i Trøndelag skal ha god framkommelighet og trafiksikkerhet på sine reiser.*
- *Tiltak som bedrer trafiksikkerheten eller bidrar til at flere sykler eller går, vil prioriteres.*
- *Fylkeskommunen skal ha god kunnskap om hvor det finnes og hvor det er behov men mangler et infrastrukturtilbud tilpasset gående og syklende.*

I tillegg tilføyes i denne trafiksikkerhetsstrategien:

- *Økt andel gang og sykkel skal ikke føre til økt antall ulykker i trafikken. Fylkeskommunen må opparbeide kunnskap og kompetanse på nye utviklingstrekk som vil utfordre trafiksikkerhetsbildet – med mål om å være i forkant med løsningene.*

## Strategi for gang og sykkelveger

gjengitt fra Delstrategi veg:

- En helhetlig vurdering av areal og mobilitet skal ligge til grunn for prioritering av nye infrastrukturtilbud for gående og syklende.
- Funksjonsklasse for vegen, trafikkmengde, potensielt antall gående og syklende skal vurderes ved beslutning om hvor tiltak iverksettes og hvilken løsning som skal velges.
- Det skal fokuseres spesielt på investeringstiltak som kan gi mindre behov for skoleskyss.
- Vellykkede prøveprosjekt som 2-1 skal innføres som en permanent ordning.

I tillegg tilføyes i denne trafiksikkerhetsstrategien:

- Fylkeskommunen skal bidra til at systematisk kunnskapsinnhenting og kompetanseoppbygging rundt utviklingstrekket flere gående og syklende. Dette ved å initiere samarbeid, forskning og ideutvikling på de arenaer fylkeskommunen deltar på.

### 3.6. Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak

Som ulykkesområde er trafikken en av de viktigste årsakene til for tidlig død og skade. Dette innebærer at alle tiltak på trafiksikkerhetsområdet også ivaretar overordnede mål om en bedre helse i befolkningen.

Fylkeskommunen har en viktig rolle med å fremme folkehelse gjennom regional planlegging og utvikling, kultursatsing, videregående opplæring og de tjenestene vi leverer. Fylkeskommunen samordner også folkehelsearbeidet i fylket og støtter folkehelsearbeidet i kommunene.



Folkehelse er tema i trafikksikkerhetsstrategien fordi trafikksikkerhet handler om færre skader og ulykker, samt løsninger som gjør det enklere og tryggere med transport gjennom egen aktivitet (gang og sykkel). Dette er områder der folkehelsearbeidet og trafikksikkerhetsarbeidet har felles mål og gjennom dette også mange ganger ønsker om tiltak og virkemidler som er identiske.

Dette forholdet bør følges opp med å tilrettelegge for at prosesser rundt kartlegging, planlegging og utarbeidelse av handlingsplaner og tiltak koordineres og samhandles med mål om å utløse flere felles koordinerte tiltak.

### Delmål for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid:

- *Fylkeskommunens ansvar og oppgaver innenfor trafikksikkerhet og folkehelse skal koordineres med tanke på optimal måloppnåelse for begge områdene*

### Strategi for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeid og trafikksikkerhetsarbeid:

Legge til rette for samhandling og koordinering:

- Utarbeide en administrativ plan for hvordan samhandling skal ivaretas, dette spesielt for å ivareta samordning ved utarbeidelse av planer og ved prioritering og utvelgelse av tiltak.

## 3.7. Trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk

Fylkeskommunen har mulighet til å sette spesifikke trafikksikkerhetskrav gjennom mandat- og innkjøpsprosesser i forkant av at kollektivtjenester kjøpes inn eller legges ut på anbud.

Fylkeskommunen kan gjennom leveranseavtalen med AtB avklare rammer og tiltak for å operasjonalisere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak i tjenesteproduksjonen.

AtB er fylkeskommunens eget administrasjonsselskap og vil med det være den viktigste bidragsyter og ressurs i forhold til kompetanse, utvikling og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen kan gjennom eget regelverk for grunnskoleskyss og videregående skoleskyss sette spesifikke krav som ivaretar trafikksikkerhetsaspekter.

*Det kan skilles mellom tiltak på ulike nivåer og områder:*

«Sikre kjøretøyer» er et ansvar som hviler på alle som eier og utfører kjøring med kjøretøyer. Myndighetsansvaret til tilsyn og kontroll er på Statens vegvesen og Politiet. Så lenge fylkeskommunen yter tjenester innen mobilitet og kollektivtrafikk, vil fylkeskommunen ha et overordnet ansvar for at egen tjenesteproduksjon gis rammebetingelser som understøtter valg som medfører sikre kjøretøyer.

«Sikre overganger»: en kollektivreise og en skoleskyssreise innbefatter som regel en gang/sykelreise i forkant/etterkant og der overgangen mellom reisens ulike faser er spesielt sårbar og utsatt for ulykkesrisiko. I disse utfordringene møtes mange fylkeskommunale og eksterne ansvarsområder; busstoppen som en del av vegen, bussen som en del av innkjøpet og ruteplanleggingen, sjåfør-rutiner og sjåføradferd som en del av kontrakten, passasjeradferd som en del av undervisningen eller holdningskampanjer på arenaer som for eksempel den videregående utdanning.

Eksempel på risiko-adferd er kryssing av trafikkert veg ved busstoppen. Dette kan løses med fysiske tiltak som gjerder, fysiske hindringer, lysregulering og skilting. Denne typen tiltak er rimelig å vurdere på tungt trafikkerte holdeplasser. I skoleskyssen og i mindre sentrale strøk vil de aller fleste stoppestedene være mindre holdeplasser der sjåførens og elevens adferd må være en del av løsningen.

*Passasjeradferd*; Passasjeradferd kan styres gjennom fysiske tiltak som nevnt over eller påvirkes gjennom opplæring, holdningsskapende arbeid eller reguleres gjennom lover og regler.

### Delmål for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

- *Fylkeskommunen skal tilby et kollektivtilbud der trafikksikkerhet er lagt til grunn som krav i alle deler av tilbudet.*
- *Fylkeskommunen skal ha store ambisjoner og ledende rolle i arbeidet med å utvikle trafikksikre holdninger, rutiner og omstendigheter rundt skoleskyssen for elever i grunnskole og videregående utdanning.*
- *Fylkeskommunen skal sikre at trafikksikkerhetsutfordringer løses effektivt på tvers av egne funksjonsområder og mellom fylkeskommunen selv og andre aktører.*

### Strategi for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

- Trafikksikkerhet skal være et prioritert kriterium ved alle valg av løsninger i kollektivtrafikken.
- Fylkeskommunen skal i alle mandat-prosesser og ved innkjøp av nye tjenester vurdere aktuelle sikkerhetskrav, og der det er behov sette spesifikke krav i mandatet.
- Fylkeskommunen skal gjennom samarbeid med AtB bidra til at det utformes egne planer for hvordan trafikksikkerheten ivaretas og forbedres i utøvelse av skoleskyssen.
  - Sammen med kommuner, egne videregående skoler og FTU utforme tiltak som sikrer god trafikantadferd i skoleskyssen.
- Fylkeskommunen skal sikre at det finnes arenaer og møteplasser for samhandling når flere funksjonsområder må involveres i løsningsprosesser.

## 3.8. Bidra til trafikksikre kommuner

Kommunene må ha en sentral plass i alt trafikksikkerhetsarbeid. Kommunene har ansvar for egen veg-infrastruktur, er viktig tjenesteutøver og myndighetsutøver blant annet gjennom sin rolle som samfunnsutvikler og planmyndighet. I tillegg eier og styrer kommunene mange av de viktigste arenaene der trafikksikkerhetstiltak må nå frem: barnehager, grunnskole, kulturskole og fritidsarenaer.

For å initiere, systematisere og effektivisere arbeidet i kommunene er tiltakene [Trafikksikker kommune](#) og [kommunale trafikksikkerhetsplaner](#) utviklet.

Kommunene er også en viktig kunnskapskilde i det å få identifisert riktige behov i trafikksikkerhetsvurderingene. Både Fylkeskommunen og kommunene er derfor tjent med

systematisk dialog og samhandling rundt trafikksikkerhet. En stor del av henvendelsene fra kommunene går på spørsmål om muligheten til å søke om tilskudd for tiltak, og mulighetene for å få iverksatt fysiske tiltak på vegnettet for å bedre trafikksikkerheten. Det er behov for å gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål. Fylkeskommunens administrasjon må etablere gode og tydelige rutiner for dette i forbindelse med utarbeidelse og utrulling av budsjett og handlingsplaner.

### 3.9. Bidra til trafikksikre riksveger og kommunale veger

Fylkeskommunen har et overordnet og helhetlig koordineringsansvar etter vegtrafikklovens paragraf 40a «fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i hele fylket». Dette ansvaret gjelder også riksveger og kommunale veger.

Fylkeskommunens oppfølging og ansvar med hensyn til å tilrå og samordne tiltak på riksveger og kommunale veger koordineres først og fremst gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Se eget strategipunkt for dette. Fylkeskommunen har i tillegg som eget strategipunkt et mål om å ta en enda tydeligere fasilitator-rolle innenfor sitt administrative arbeid gjennom det være arenabygger mellom stat, kommuner og etater der dette kan utløse utvikling og gjennomføring av tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet.

### 3.10. Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er en svært viktig samhandlingsarena mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene i fylket. Arenaen er formalisert og i tillegg til at arenaen er en viktig talepost mellom myndigheter, politisk miljø, administrasjoner og organisasjoner kan FTU utvise initiativ og iverksette av et stort spekter av handlinger innenfor trafikksikkerhets-arbeidet. Det bør med andre ord ligge mange åpenbare fordeler og muligheter for felles gevinster i et nært samspill mellom fylkeskommunens egen administrasjon og FTU.

I denne strategien er det en ambisjon at fylkesadministrasjonen gis en klarere og mer definert rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette kommuniseres spesielt gjennom de målsetninger og prioriteringer som skisseres i strategien og som i det videre arbeidet må følges opp i så vel administrative som politiske prosesser.

FTU vil være en port til å forankre fylkesadministrative operasjoner og fylkesadministrasjonen kan til gjengjeld være et aktivt verktøy til tjeneste for FTU i forberedelse, planlegging og gjennomføring av de mange tiltak som ivaretar felles mål innenfor trafikksikkerhet.

De fylkeskommunale funksjonsområder som må ha en aktiv og koordinert rolle i FTUs arbeide er; Samferdsel veg, Samferdsel mobilitet (skoleskyss), Videregående utdanning og Folkehelse. I tillegg er det en selvfølge at koordinatørrollen innenfor trafikksikkerhet, som vil være organisert på Samferdsel, bidrar som en aktiv tilrettelegger og part i relasjonen mellom FTU og fylkesadministrasjonen.

Kommunene er viktige samfunnsutviklere, og god koordinering mot kommunene er nødvendig for å oppnå sterke og handlekraftige trafikksikkerhetstiltak.

#### Delmål for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

- *Fylkeskommunen skal ha gode prosesser som fremmer samhandling med kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet.*
- *Fylkeskommunen skal understøtte arbeidet i FTU slik at FTU blir et sterkt og handlekraftig organ i sitt arbeide med trafikksikkerhet.*

### Strategi for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

- I samhandling med FTU må det legges premisser (avklare roller og arbeidsform) for hvordan fylkeskommunens og kommunenes løpende samarbeid rundt trafikksikkerhet skal ivaretas.
- Gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål.
- Fylkeskommunens administrasjon skal være en aktiv part og bidragsyter i FTUs arbeide og gjennom dette bidra til at FTU er et sterkt og handlekraftig organ:
- FTU skal kunne bruke fylkesadministrasjonen som kunnskapsbase, utredningsressurs og iverksettelsesressurs i sitt arbeide. Dette ved at de mest sentrale funksjonene deltar aktivt på FTUs møter som fylkesadministrasjonens ressurser inn mot deres arbeide.
- Fylkeskommunen skal aktivt involvere FTU i prosjekter som har betydning for trafikksikkerheten. Gjennom dette forankre kvalitet i og kunnskap om prosjektene.

#### 3.11. Fylkeskommunen - aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

Trafikksikkerhetsområdet kan flere ganger fremstå mangslungent med mange aktører, vanskelige grensesnitt og ulike interesser og prioriteringer aktørene imellom. Viktige tiltak og problemstillinger kan derfor stå i fare for å bli tilsidesatt, forsinket eller endog parkert lenge før de har fått den nødvendige oppmerksomhet og vurdering som de bør ha. Dette kan skje der problemstillingen har mange adresser eller der det er uklare adresser for ansvaret. For at slike saker skal komme videre må noen ta et koordinerende ansvar i forsøk på å engasjere de instanser og aktører som kan bidra i vurdering og eventuell prosess fram til problemløsning.

Et eksempel fra virkeligheten på en slik sak er den potensielt store men uavklarte trafikksikkerhetsrisikoen med avrenning av vann fra laksetrailere. Det å få ulike aktører, alt fra sjømatnæring, transportnæring og myndigheter til å samhandle kan være en start på en løsningsprosess. I dette tilfellet har fylkeskommunen tatt en oppmannsrolle med å sette i gang en koordinert prosess mellom aktørene. Ved å ta denne rollen har fylkeskommunen gitt et bidrag som kan danne grunnlag for videre problemløsning.

Fylkeskommunen har gjennom eget arbeide med trafikksikkerhet et bredt nettverk av aktører med kunnskap og erfaring rundt trafikksikkerhetsfaglige spørsmål. I tillegg har fylkeskommunen et utall kontaktpunkt mot sentrale og lokale myndigheter. Fylkeskommunen har derfor gode forutsetninger for å kunne ta en sentral og aktiv rolle som fasilitator, arenabygger og tilrettelegger med å sette i gang løsningsprosesser. Det overordnede målet med dette er at trafikksikkerheten for innbyggerne i fylket skal ivaretas – uavhengig av hvem eller hvor ansvaret er plassert – eller bortgjemt.

## Delmål for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

- *Trafikksikkerheten for innbyggerne i fylket skal ivaretas – uavhengig av hvem som har et ansvar. Fylkeskommunen skal være en aktiv initiativtaker og tilrettelegger for å fasilitere løsningsprosesser på arenaen trafikksikkerhet.*

### Strategi for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling

- Fylkeskommunen skal bidra til å tilrettelegge for møtepunkt, arenaer og samhandling mellom premissgivere og aktører når viktige trafikksikkerhetshensyn må ivaretas på tvers av ansvarsområder.
- Der det er påkrevd eller det etterspørres kan fylkeskommunen påta seg en koordinerende rolle i arbeidet.

### 3.12. Trafikksikkerhetsstrategien kort oppsummert

Fylkeskommunen skal være en synlig og aktiv aktør innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Strategien tar utgangspunkt i den rollen og det arbeidet fylkeskommunen som organisasjon kan bidra med for å få dette til. Strategien peker på tre hovedinnretninger som vil underbygge og forsterke øvrige tiltak som er omtalt i strategien, de tre hovedinnretningene i strategien er:

- *Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjonen løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. – dette gjennom tiltaket trafikksikker fylkeskommune.*
- *De videregående skolene skal være en prioritert og aktiv arena for fylkeskommunens eget trafikksikkerhetsarbeid.*
- *Fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet skal være basert på kunnskap og kompetanse. Fylkeskommunen skal være en god koordinator og arenabygger for så vel interne prosesser rundt trafikksikkerhet som overfor eksterne aktører. Deling og koordinering av kunnskap er nøkkelord.*

Trafikksikkerhetsstrategien har til hensikt å klargjøre omforente og vedtatte prioriteringer for fylkeskommunens videre arbeid med trafikksikkerhet. Den tydeliggjør utfordringer som må løses gjennom god koordinering. Strategien skal bane vei for koordinerte og målrettede tiltak mellom fylkeskommunens ulike funksjoner og arbeidsprosesser som går både internt og eksternt.

Strategien skal legge til rette for et videre arbeide med å operasjonalisere mål og grep inn i fylkeskommunale handlingsplaner og administrative arbeide.



# DELSTRATEGI SJØ

Trøndelag fylkeskommune



14. NOVEMBER 2018  
TRØNDELAG FYLKESKommUNE



## Innhold

Forord .....	4
Avgrensning.....	5
Overføringsverdi.....	5
Historien vi tar med oss.....	6
Ferge.....	6
Hurtigbåt .....	6
Ambisjoner .....	6
Det grønne skiftet.....	6
Potensialet.....	7
En helhet.....	7
Oppgaven .....	8
Veien videre – anbefalinger frem mot 2023 .....	9
Arbeidsområder og ambisjoner .....	9
Virkemidler .....	9
Kritiske suksessfaktorer.....	9
Visjoner og mål.....	9
Hovedmål .....	10
Delmål Båt .....	10
Delmål Kai.....	10
Delmål Energi .....	10
Strategi .....	11
Overordnet strategi.....	11
Flytende infrastruktur .....	11
Fast infrastruktur.....	11
Anskaffelses- og eiermodeller .....	12
Oppsummering.....	12



## Forord

I Trøndelag er sjøtransporten viktig og en livsnerve for mange. Ved å knytte øysamfunn sammen med hverandre og fastlandet skapes grunnlag for et balansert og sammenhengende bo- og arbeidsmarked. Det er dokumentert at den norske havbruksnæringen har potensial for en femdobling av volumet de nærmeste årene. I kraft av at havbruksnæringen kan bli en av landets største næringer vil ringvirkningene i leverandørindustrien bli betydelige og oppgavene stadig mer krevende. Vi må derfor forvente at de senere års utvikling med høy aktivitet og verdiskaping langs kysten, kan øke i årene som kommer. Dette medfører at det må forventes at etterspørselen etter mobilitet langs kysten kan komme til å øke vesentlig i årene som kommer.

Både ferge og hurtigbåttilbudet er befengte med høye kostnader og svært høye klimagassutslipp. Forutsetningen for å kunne utvide tilbudet er derfor at det utvikles billigere og renere løsninger for sjøtransport, og i motsetning til en rekke andre næringer er den norske maritime næringen blant verdens fremste leverandører i et globalt marked.

Å bidra til å skape utvikling i den maritime sektoren vil dermed kunne gi flere fordeler sammenlignet med andre samfunnsområder. Fylkeskommunen med sin innkjøpsmakt kan være utløsende for en slik utvikling. Det har fergeanbud og prosjektet «Fremtidens hurtigbåt» vist. Utvikling og utnyttelse av fylkeskommunens innkjøpsmakt er en av bærebjelkene i denne strategien, og mulighetene for at våre innkjøp kan skape grunnlaget for regional næringsutvikling i et globalt marked er en viktig motivasjonsfaktor.

Teknologiutviklingen utfordrer det kjente i hverdagen i et stadig høyere tempo. Nøkkeldriverne er bærekraft, digitalisering og vilje til omstilling, og i kryssningen mellom disse finnes det et stort potensial for innovasjon og ny verdiskaping. Strategien tar utgangspunkt i at sjøseksjonens primære virke er utviklingsarbeid og at utvikling innen den maritime næringen kan bli grenseoverskridende med andre områder.

Delstrategi sjø viser hvordan fylkeskommunen kan utfordre sin rolle som samfunnsutvikler innenfor sjøtransport, men det er en klar ambisjon om at metodene som utvikles skal kunne anvendes også på andre transportområder, og slik bidra til at Trøndelag styrker sin posisjon som en attraktiv region for både folk og næringsliv. Strategien vil ikke begrense handlingsrommet eller låse fylkeskommunen i en bestemt retning, men gi opphav til en funksjon og et mandat som søker å gjøre det umulige mulig.

Stortinget har vedtatt følgende bestilling til regjeringen: «Stortinget ber regjeringen utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.». Slik teknologi er nå tilgjengelig for ferge, og fylkeskommunens prosjekt «Fremtidens hurtigbåt» har som ambisjon å utløse det samme innenfor hurtigbåt. Det vil dermed komme krav om lav- og nullutslippsløsninger både for ferge og hurtigbåt om ikke lenge. Spørsmålet er om Stortinget samtidig vil bidra til å finansiere det vedtatte teknologiskiftet.

## Avgrensning

Et samlet fylkesting behandlet i desember 2017 Trøndelag fylkeskommune sin første strategi for samferdselsområdet. Det ble samtidig bestilt utarbeidet delstrategier for veg, trafiksikkerhet, gods, sjø og mobilitet. Delstrategi sjø ble i tillegg utvidet til også å gjelde samfunnsutviklerrollen.

Dette dokumentet er Samferdselsavdelingens delstrategi for Sjø og har som formål å operasjonalisere og utdype linjene som ble vedtatt i samferdselsstrategien.

Innen utgangen av 2023 vil forutsetningen for alle nye kontrakter for det maritime kollektivtilbudet i Trøndelag være avklart. Tidsperioden 2019 – 2023 er derved et naturlig tidsperspektiv for strategien. Mål og visjon for denne strategien er satt med utgangspunkt i at resultatene skal være realiserbare innen utgangen av 2023.

## Overføringsverdi

Strategien har videre et fokus rettet mot kjente former for sjøtransport som ferge og hurtigbåt. Erfaringene fra de første stegene i realiseringen av strategien, «Fergeanbud 2019» og «Fremtidens hurtigbåt», viser at metodikken som er benyttet også er anvendelig på andre områder. Dette er allerede overført til prosjektet «Jøa t'land 24/7» som har som formål å utfordre industri og kompetansemiljø til å finne nye og mer rasjonelle former for dekning av behovet for tilgang til land. Innenfor sjøområdet vil det være naturlig å benytte samme metode ved utviklingen av fremtidens kaier og kanskje også fremtidens energiløsninger.

## Historien vi tar med oss

I dette avsnittet gjøres det et tilbakeblikk på det arbeidet som har ledet frem til hvor fylkeskommunen står i dag og med hvilket utgangspunkt strategien har. Innledningsvis redegjøres det kort for det maritime tjenestetilbudet i Trøndelag.

### Ferge

Trøndelag har 10 fergesamband fordelt fra Agdenes i Sør, Frøya i vest, Leka i nord og Ytterøy innerst i Trondheimsfjorden. Samlet fergekapasitet er på 700 pbe (personbilenheter) og fergene frakter om lag 1,2 millioner kjøretøy i året. Fra 2019 vil to av fylkets tyngste fergesamband henholdsvis Flakk – Rørvik og Brekstad Valset betjenes av nye batterielektriske og klimavennlige hybridferger. Elektrifiseringen av sambandene og ambisjonene som ligger bak, kommer strategien tilbake til.

Av de øvrige fergene begynner mange å bli tilårskomne og særlig gjelder dette for de minste sambandene. Av disse er det kun to samband som betjenes av ferger bygget etter år 2000 og med unntak av Flakk – Rørvik og Brekstad – Valset betjenes alle sambandene av ferger med tradisjonelle forbrenningsmotorer med betydelige klima- og miljøutslipp i forhold til sitt omfang.

### Hurtigbåt

Hurtigbåtene er en livsnerve for mange kystsamfunn i Trøndelag og i mange sammenhenger et tidseffektivt og høyt verdsatt fremkomstmiddel sammenlignet med bilveien. Fylket har i dag 7 hurtig- og lokalbåtsamband med forskjellige størrelser, egenskaper og formål. I motsetning til fergeflåten er samtlige hurtigbåter av en nyere dato og med en kapasitet som varierer fra 48 på de korte sambandene til 275 passasjer for de tyngre rutene. Til tross for en moderne hurtigbåtflåte har samtlige fartøy tradisjonelle forbrenningsmotorer og er den største negative klimapåvirkeren målt i utslipp per passasjerkilometer.

### Ambisjoner

I tidligere Sør-Trøndelag ble det i behandlingen av Regional plan for klima og energi for perioden 2015 – 2020 vedtatt mål for veien mot lavutslippssamfunnet. Fylkeskommunen forpliktet seg gjennom målene å redusere de samlede klimagassutslippene i fylket med 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 2009. Men et mål som favner alle utslipp i fylket er krevende.

Det ble derfor også utarbeidet klimamål for klimagassutslippene fra fylkeskommunens egne virksomhet. For de ble listen lagt høyere, til 50 prosent reduksjon innen 2020. Siden utslipp fra kollektivtrafikken og fergedriften utgjør nærmere 90 prosent av fylkeskommunens totale utslipp, var det klart at tiltakene innenfor kollektivtransporten og fergeområdet var avgjørende for måloppnåelsen.

### Det grønne skiftet

I jakten på det grønne skiftet skilte fergetilbudet seg ut som et område hvor fylkeskommunen kunne oppnå store klimagevinster med konkrete tiltak på de tyngste sambandene. I motsetning til dagens kunnskapsgrunnlag eksisterte det lite erfaringer med batteridrevne ferger i markedet på denne tiden. Tradisjonelle anskaffelsesmodeller er lite

egnet i forbindelse med teknologiskifter der ny teknologi ikke er kommersielt tilgjengelig. Med hjelp fra NHO designet fylkeskommunen en prosess for innovative anskaffelser hvor fylkeskommunen i dialog med markedet løftet klimaambisjonen.

### Potensialet

En voksende verdensbefolkning kombinert med begrensede ressurser på land, fører til et behov om å ta i bruk flere av havets ressurser. Potensialet i havet er enormt, og vi kommer til å se en sjømatindustri og en maritim næring i stor vekst langs kysten i årene som kommer. Regjeringens ambisjon er at Norge skal være verdens fremste sjømatnasjon med en femdobling av lakseproduksjonen og en seksdobling av verdiskapningen fra 2010 fram mot 2050.

Aktiviteten i dag og den forventede aktivitetsveksten må understøttes med gode og effektive forbindelser, og tilbudet må oppleves som forutsigbart og trygt. Nøkkeldriverne er bærekraft, digitalisering og vilje til omstilling, og i krysningen mellom disse finnes det et stort potensial for innovasjon og ny verdiskapning.

Fergeanbud 2019 og jakten på fremtidens utslippsfrie hurtigbåt, har vist at næringen er verdensledende og responderende på fylkeskommunens initiativ. Erfaringen viser at det er mulig å nå ambisiøse klimamål ved å bruke fylkeskommunens innkjøpsmakt og at innkjøpsmakten bidrar til å styrke samarbeidet mellom politikk, maritim industri og kunnskapsmiljøene, men også styrke samarbeidet mellom regionene som innkjøpere i et felles marked.

Samlet representerer kystregionene majoriteten av kundene innen maritim kollektivtrafikk. Fylkesnasjonale utviklingsprosjekter med felles visjon og mål, har potensial til å gi resultater til en relativt lav kostnad sammenlignet med om hver enkelt fylkeskommune søker å løse utfordringene selv. En felles innkjøpsstrategi vil samtidig kunne stimulere næringen til et kappløp om å utvikle og levere førstegenerasjons løsninger, i en helt annen grad enn 11 individuelle fylkeskommunale prosjekter gjør.

### En helhet

Elektrifisering av fremtidige transportløsninger på sjø krever et helhetlig syn på verdikjeden fra leveranse til bruk inkludert kai, fyllesystemer og fremføring av energi.

Eksempelvis krever elektrifisering ofte lading med høy effekt på kort tid og uten at det vil skade eller påvirke nettet negativt. Erfaringen fra Fergeanbud 2019 viser at systemleverandørene har parallelle utviklingsløp for å kunne levere fullverdige løsninger. Denne utviklingen er en indirekte konsekvens av fylkeskommunens satsning og nettselskapenes krav til strømkvalitet.

Videre tilpasses kai i større grad til fartøyet som betjener sambandet enn før. Kai og fyllesystemer blir en forlenging av fartøyet som følge av større krav til samspill. Av den grunn fordrer maritime utviklingsløp i større grad en vurdering av helheten enn tidligere.

## Oppgaven

Fylkeskommunen ønsker å gjennomføre et teknologiskifte til sjøs og denne utfordringen er utgangspunktet for delstrategi sjø. Virkemidlene vil være bruk av offentlige anskaffelser for å stimulere norsk kompetansemiljø og industri til å levere grensesprengende løsninger som gjør at fylkeskommunen når sine mål, og som samtidig innebærer et eksportpotensial for industrien.

## Veien videre – anbefalinger frem mot 2023

Strategien tar utgangspunkt i kjente transportformer og arbeidet med å tilpasse infrastrukturen til kommende behov. Arbeidsrommet er begrenset frem til 2023 hvilket legger føringer for de målene strategien skal realisere.

### Arbeidsområder og ambisjoner

Arbeidsområdene setter retningen for fylkeskommunens innsats. Ambisjonene beskriver hvor langt fylkeskommunen vil strekke seg innenfor hvert arbeidsområde. Utviklingsarbeidet skal være sektoroverskridende og søke å utløse potensial innenfor flere arbeidsområder som:

- Klima-, miljø og energi – bidra til å utvikle energieffektive lav- og nullutslippsløsninger
- Næring – utnytte et regionalt potensial for global påvirkning gjennom innovative innkjøp
- Samarbeid – tilrettelegge for fylkesnasjonale utviklingsmiljø og innkjøpssamarbeid
- Omdømme – synliggjøre fylkeskommunen som samfunnsutvikler
- Økonomi – økonomi, innovasjon og bærekraft integrert i målet om bedre, billigere og renere.

### Virkemidler

Det anbefales en prosjektbasert arbeidsform, med to fokusområder:

1. Prosjekter for hvert av de potensial fylkeskommunen vedtar å forfølge, med mål innenfor alle arbeidsområder (klima, næring, samarbeid, omdømme og økonomi).
2. Fylkeskommunen bygger og utveksler kompetanse med mål om å utløse sektorovergrepende potensial (metodikk, teknologi og kompetanse søkes utnyttet ut over sjøtransportområdet).

### Kritiske suksessfaktorer

For å kunne oppnå dette vil det være behov for å styrke kompetansen innenfor prosjektstyring, for å sikre tilstrekkelig struktur til at organisasjonen klarer å håndtere en dynamisk prosjektportefølje i kontinuerlig utvikling.

Måloppnåelsen, spesielt i samarbeidsprosjekter kan komme til å utfordre både eksisterende organisering, eierskap og kontraktsmodeller. Dette vil kreve sterk intern forankring.

### Visjoner og mål

Målene for den maritime kollektivtrafikken i Trøndelag må ses i sammenheng med de overordnede nasjonale transportpolitiske målene om:

*«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»*

Etter sammenslåingen av trøndelagsfylkene startet fylkeskommunen et arbeid med å avklare ambisjonene for en aldrende og lite klimavennlig fergeflåte for flere av sambandene. Med kort tid til oppstart av nye kontrakter ble det utarbeidet en anskaffelsesstrategi for å sikre at man innenfor de korte tidsfristene beveget seg i riktig retning. Blant annet ble korte

kontrakter i strategien trukket frem som en måte å gi fylkeskommunen tid til å forberede fremtidige anbud med mer klimavennlige og tidsriktige fartøy.

Samferdselsstrategien innenfor sjøtransport er bygd på utnyttelsen av egne anskaffelser for å stimulere industrien og kompetansemiljøene til å levere stadig bedre, billigere og renere transportløsninger. Der dette er mulig kan prosjektene gjennomføres i samarbeid med andre fylkeskommuner, for å øke industripotensialet og redusere risikoen. Dette øker realismen i prosjektene. Men løsningene kommer da ikke nødvendigvis først til Trøndelag, selv om det kanskje er Trøndelag fylkeskommune som er utløsende for innovasjonen. Dersom innovasjonsevnen er tilstrekkelig kan følgende visjon være innenfor rekkevidde på sjøområdet:

«Trøndelag skal være industriens foretrukne utstillingsvindu for nye løsninger»

Under visjonen foreslås det følgende mål:

#### Hovedmål

«*Bedre, billigere og renere transport*».

I jakten på fremtidens utslippsfrie hurtigbåt har fylkeskommunen hovedsakelig innrettet sitt fokus på utvikling av selve fartøyet. Erfaringer fra utviklingsløp for fergetilbudet tegner imidlertid et bilde av et større samspill mellom materiell, infrastruktur og energi enn tidligere. Innfasing av nye energibærere krever derfor parallelle utviklingsløp for å sikre et godt samspill mellom tilgjengelighet, lagring, overføring, bruk og ikke minst regelverk for blant annet krav til sikkerhet.

Kort oppsummert vil en ambisjon om et utslippsfritt transporttilbud ikke være realiserbart med fokus på fartøyet alene. Nye energibærere krever nye løsninger for lagring og kraftoverføring på kai, og der det normalt vil være begrensninger i blant annet nettkapasiteten, vil utvikling av en kai som uavhengig energihub være aktuelt.

Utviklingsbehovene som kreves for å realisere hovedmålet i strategien kan underbygges med delmål. Fylkeskommunen har i søken etter synergieffekter utarbeidet tre delmål som alle representerer et potensial for gevinster innenfor viktige næringsområder som energi, klima og industri.

#### Delmål Båt

«*Fylkeskommunen kjøper utslippsfrie maritime transporttjenester i et kommersielt marked*».

#### Delmål Kai

«*En infrastruktur som er tilpasset trafikken og de behovene som fremtidens ferge- og hurtigbåttilbud krever*».

#### Delmål Energi

«*Sikre et leverandørmarked*».

## Strategi

### Overordnet strategi

Strategien for sjøtransport i vedtatt samferdselsstrategi er:

*«Der det er økonomisk forsvarlig skal Trøndelag fylkeskommune bruke egne anskaffelser til å stimulere til utvikling av mer rasjonell og klimavennlig sjøtransport, i samarbeid med regionale samarbeidspartnere, AtB og andre fylkeskommuner, for i fremtiden å kunne tilby bedre mobilitet langs kysten.»*

### Flytende infrastruktur

Med flytende infrastruktur menes materiellet som utfører tjenestetilbudet.

### Ferge

I utgangspunktet er det nå gjennomført et teknologiskifte innen fergesektoren og elektrifisering er nærmere normen enn det eksepsjonelle i kommende kontrakter. Det er like fullt et stort behov for å optimalisere fergekontrakter og anskaffelsen av ny teknologi ytterligere, men med utgangspunkt i kunnskapen opparbeidet i prosjektene knyttet til Flakk – Rørvik og Brekstad – Valset vil ytterligere elektrifisering i nærliggende anbud være å anse som utrulling. Transportformer som bryter med konvensjonell fergedrift vil være aktuelt i etterfølgende anbud, men dette kommenteres ikke i detalj i denne strategien.

*Det anbefales å fortsette gradvis elektrifisering av fergesektoren, men at dette etter hvert vil være å anse som hyllevare.*

### Hurtigbåt

Det finnes i dag ingen hurtigbåter uten utslipp i drift som kan erstatte dagens hurtigbåter i Trøndelag. Utviklingskontrakten for fremtiden utslippsfrie hurtigbåt er et ledd i å komme nærmere kommersielt tilgjengelig teknologi for hurtigbåter. Det er rimelig å anta at fylkeskommunen i nærstående anbud for hurtigbåt, må tilrettelegge for utvikling i kontrakten dersom man ønsker et utslippsfritt tjenestetilbud.

*Det anbefales å utrede hvordan fylkeskommunen på mest økonomisk fordelaktige måte, kan innfase utslippsfrie hurtigbåter.*

### Fast infrastruktur

Med fast infrastruktur menes landbasert eller landtilknyttet infrastruktur.

### Kai

Kai blir i større grad tilpasset tjenestetilbudet enn det motsatte. Skal fylkeskommunen ha ambisjoner om å utvikle neste generasjons fartøy, må man også se på samspillet med infrastrukturen som understøtter tjenestetilbudet.

*Det anbefales å utrede på hvilken måte og i hvilken grad utviklingsbehovene krever at man går i aktivt eierskap.*



## Energi

Nye energibærere krever en annen tilnærming enn konvensjonelle drivstoff. For nye energibærere eksisterer det i dag ikke et kommersielt etablert leverandørmarked, og både regelverk og teknologi for lagring og overføring av energi er under utvikling. Som premissgiver for kollektivtilbudet må fylkeskommunen stimulere markedet gjennom en tidlig forestilling av behov.

*Det anbefales at fylkeskommunen aktivt søker å gå opp grensegangen mellom hva fylkeskommunen selv må anskaffe av infrastruktur og hva som kan leveres kommersielt.*

## Anskaffelses- og eiermodeller

Dagens tradisjonelle anskaffelsesmodeller baserer seg på et velfungerende leverandørmarked og avskrivningsperioder som ikke nødvendigvis avspeiler levetiden til fartøyet. I utviklingsammenheng er ikke tradisjonelle normer for innkjøp forenelig med en ambisjon om et teknologiskifte.

I dagens anskaffelsesløp sitter fylkeskommunen mange ledd unna valg som gjøres i det forberedende arbeidet og som til slutt utgjør den fysiske løsningen som presenteres i et tilbud gjennom en operatør. Det kan derfor tenkes at fylkeskommunen blir gjort kjent med færre løsninger enn hva markedet er kompetent til å levere. I dagens anskaffelsesmodell gjøres valgene av en operatør på grunnlag av en kravspesifikasjon utarbeidet av en juridisk tredjepart.

Et viktig ledd i utviklingsarbeidet er dermed å vurdere alternative eier- og driftsmodeller.

## Oppsummering

Erfaringene med de første utviklingsprosjektene har vist at det er mulig å nå ambisiøse klimamål ved å bruke fylkeskommunens innkjøpsmakt aktivt i samarbeid med kunnskapsmiljøene, næringen og andre interesseorganisasjoner til å akselerere det grønne skiftet.

Utvikling av nye innovative anskaffelsesmodeller er grunnsteinen i omstillingen og det er et mål i seg selv at metodikken som utarbeides, kan overføres til andre samfunnsområder og med et bredere potensial for innovasjon og verdiskaping.





Trøndelag fylkeskommune  
avdeling for samferdsel



# DELSTRATEGI / GODS 2019 - 2023



## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Oppsummering</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Visjon og mål</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Hvorfor en godsstrategi – fylkeskommunens rolle</b> .....	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Fylkesveg</b> .....	<b>6</b>
	5.1 Tilrettelegging av veglenker for godstransport .....	7
	5.2 Prøveprosjekter .....	9
<b>6</b>	<b>Terminaler og knutepunkter</b> .....	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Kunnskap</b> .....	<b>11</b>
	7.1 Godsutfordringer og arealutvikling .....	12
	7.1.1 Distriktene .....	13
<b>8</b>	<b>Teknologi</b> .....	<b>13</b>
	8.1 ITS (Intelligente Transport System) .....	13
	8.2 Nye transportløsninger for gods .....	14
	8.3 Drivstoffløsninger for godstransporten .....	14
<b>9</b>	<b>Møteplass for gods</b> .....	<b>15</b>

# 1 Oppsummering

Den store ventede veksten i godstrafikken frem mot 2050 vil utfordre kapasiteten på mange av fylkesvegene våre og dermed den overordnede strategien for samferdsel om «Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon». Målet om balansert utvikling forutsetter blant annet et vegnett som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene.

Fylkeskommunen har ikke økonomisk mulighet til å tilrettelegge for all type trafikk på alle veger og vil derfor måtte prioritere veger basert på prioriteringer som fremkommer i Delstrategi for veg. Det vil derfor være avgjørende for fremtidig vekst i en rekke regioner og næringer at infrastrukturen bidrar til å bygge opp under en bærekraftig og forutsigbar utvikling. Dette vil også kunne bety at godstrafikken styres til de veglenkene som er prioritert som hovedgodstransportveger, samt at flaskehalsene må fjernes på disse veg lenkene.

Et kunnskapsgrunnlag som viser informasjon om godstransporten vil bli viktig å få på plass som grunnlag for fremtidige prioriteringer av vegvedlikehold og ikke minst hvor vegnettet skal videreutvikles. Dette kunnskapsgrunnlaget må gi informasjon om så vel dagens transportere som ventet satsning, potensiale og vekst i de ulike næringen fremover. Fylkeskommunen bør benytte og utvikle teknologiske løsninger der det er mulig for innhenting av slik kunnskap.

Den enorme veksten som er ventet i godstransporten i årene fremover betyr at det ikke alene er tilstrekkelig å satse på fylkesvegene. For fylkeskommunen vil det parallelt med egen målrettet satsning på veginfrastrukturen være svært viktig at man lykkes med løsninger som fører gods over fra veg til sjø eller bane. Det vil gi en reduksjon i veksten på sterkt belastede deler av fylkesvegene, som for eksempel opp mot sjømatnæringen og fylkesveger fra kysten inn til riksveger og vil bidra til å nå klimamål. Tog vil ikke redusere bruk av fylkesveg på samme måte, men vil kunne avlaste riksveg og miljøutslipp langs riksveg, som også er en del av vegnettet i fylket.

Godsstrategien har en tett kobling opp mot vegstrategien, men må også sees i sammenheng med Sjø-, Trafikksikkerhets- og Mobilitets-strategiene.

For å være med og påvirke mot gode og bærekraftige løsninger som gir muligheter for overføring av gods fra veg til sjø og bane, må fylkeskommunen jobbe aktivt opp mot andre etater og aktører.

En møteplass mellom godsnæring og politikere kan gi en felles forståelse for hva som må til for å lykkes med en godstransport som kan bygge opp under bærekraftig og forutsigbar utvikling i regionen.

Arealfortetting i de store byene vil sammen med nullvekstmålet kunne gi betydelig vekst i varetransport en i disse områdene. Fylkeskommunen må jobbe aktivt sammen med bykommunene for å finne verktøy til gode løsninger som underbygger nullvekstmålet samtidig som det tilrettelegges for en effektiv og bærekraftig varetransport i byene og samtidig bidrar til gods over på båt eller bane.

## 2 Innledning

Det er 36 år siden Stortinget vedtok «Overføringsmålet», om å flytte godstransport over fra vei til sjø og bane. Statens gods-utredning ifm. NTP viste at dagens godsvolumer i Norge på rundt 500 mill. tonn vil øke med 290 mill. tonn til 2050, og at 240 mill. av dette vil komme der vi ønsker det minst, på vei. Veksten på vei til 2050 tilsvarer omtrent det godsvolumet som var på vei i Norge i 2012. Staten forventer dermed en fordobling av godstrafikken på vei fra 2012 til 2050, og anslår i NTP-analysen at potensialet for overføring til sjø og bane å utgjøre 5-7 mill. tonn.

Det fremstår å være to mulige hovedstrategier innenfor godstransporten:

- En dramatisk endring av virkemiddelbruken for å nå overføringsmålet.
- Å endre virkemiddelbruken for å tilrettelegge for utviklingen som virker å komme, enorm vekst i godstransporten på vei.

Fylkesrådmannen vil i dette utkastet til Godsstrategi for Trøndelag belyse begge.



*Utviklingen mot 2050. Vekst på 290 million tonn: Tog + 20 million tonn. Sjø + 30 million tonn. Vei + 240 mill. tonn. (Ref: Planforslaget til NTP)*

### 3 Visjon og mål

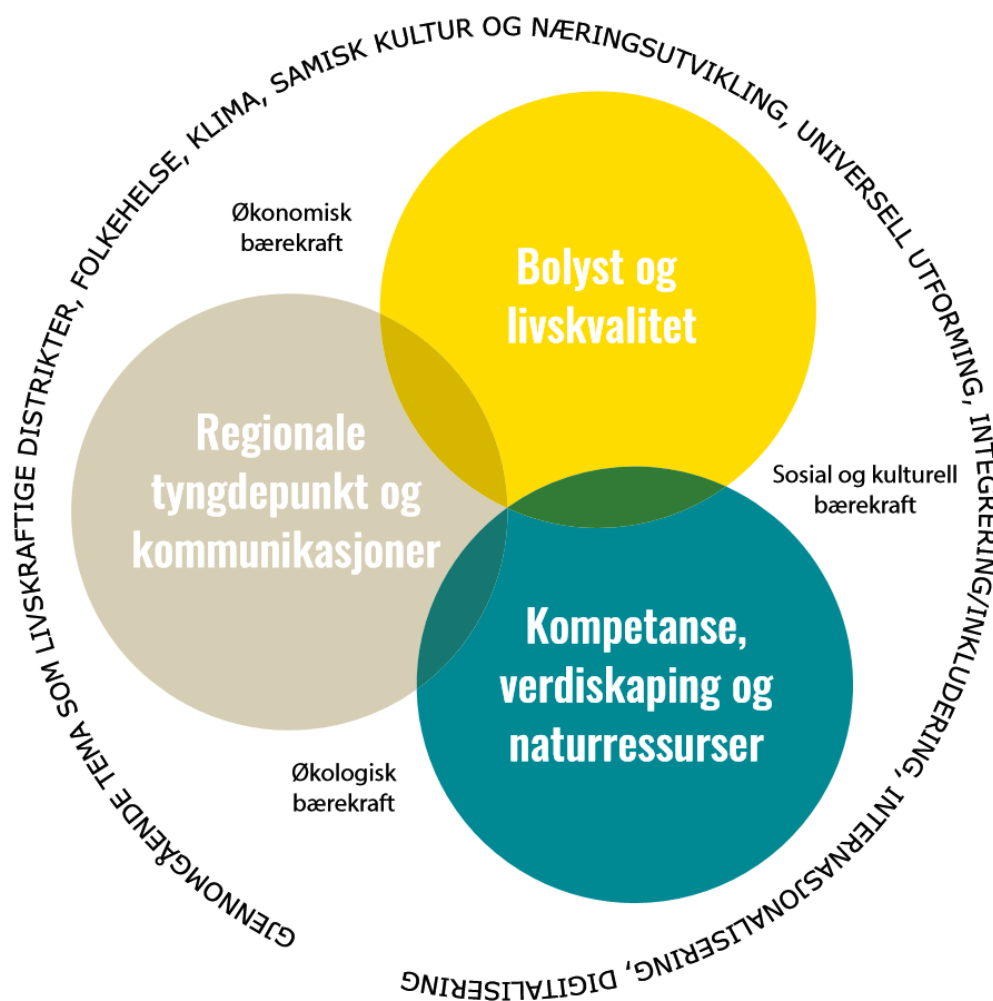
Delstrategi for gods bygger på fylkeskommunens visjon «Vi skaper historie» ut i fra et godsperspektiv vil dette innebære å bidra til bærekraftig infrastruktur for gods for framtiden, samt til å bidra til å realisere «overføringsmålet» om gods fra veg til sjø og bane.

#### *Hovedmål for delstrategi gods*

*Trøndelag skal ha et vegnett som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene og Trøndelag fylkeskommune skal bidra til at godstransport på sjø og bane blir gode og reelle alternativer til veg.*

Trøndelagsplanen 2018 – 30 har tre temaområder:

- Bolyst og livskvalitet
- Senter struktur og kommunikasjoner
- Kompetanse, verdiskaping og naturressurser



I tillegg til de tre temaområdene er livskraftige distrikter, folkehelse og klima/miljø/det grønne skiftet og bærekraft en overordnet føring i Trøndelagsplanen 2018-30.

Tilrettelagt samferdsel og infrastruktur er en forutsetning for at Trøndelagsplanens visjoner for 2030 skal kunne realiseres. Delstrategi gods skal bidra til å nå målene om «Balansert utvikling i Trøndelag» og «livskraftige distrikter»

Samferdselsstrategiens visjon; «Ett tilgjengelig Trøndelag» og hovedstrategi; «Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon» forklares med: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe. Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser».

For gods vil reiser være alle typer godsreiser, enten det er med bil, båt eller tog, eller i samkjøring med annen transport.

Disse overordnede strategiene, visjonene og målene betyr for godsstrategien at fylkeskommunen i tillegg til målrettede tiltak på fylkesvegnettet skal medvirke til at gods kan flyttes fra veg til sjø og bane for å dempe framtidig vekst på veg. Det vil også være viktig å få definert viktige godstransportruter/lenker i fylkesvegnettet og styre godstransporten inn til de definerte godstransportrutene. På denne måten kan godsstrategien bidra til en bærekraftig og forutsigbar utvikling i regionen.

## 4 Hvorfor en godsstrategi – fylkeskommunens rolle

Målet om balansert utvikling forutsetter blant annet et vegnett som legger til rette for konkurransekraftig næringsliv nært råstoffene. For å lykkes med dette må vi gå utover de virkemidlene fylkeskommunen som vegeier besitter.

Derfor vedtok fellesnemnda for Trøndelag fylkeskommune 27.04.2017 i sak 2/17 *Strategi og organisering av samferdselsområdet i Trøndelag* følgende:

*Fellesnemnda vedtar å ta en rolle innenfor godstransport*

Det betyr at fylkeskommunen skal:

- Samle kunnskap i en regional godsstrømsanalyse.
- Etablere en møteplass med næringen.
- Utnytte teknologi for å bidra til mer effektiv, rasjonell og klimavennlig varedistribusjon i Trøndelag.

Fylkeskommunen har ingen direkte myndighet eller påvirkning når det gjelder godsnæringen eller dennes alternative transport løsninger og må derfor bruke kunnskap og samhandling for å bygge opp under ønskede løsninger.

**Vegeierrollen:** Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for å tilrettelegge infrastruktur for godstransport som ivaretar framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

**Påvirkerrollen:** Trøndelag fylkeskommune skal ta en rolle for å kunne påvirke godsnæringen til å velge alternative transportformer, samt igjennom innspill til:

- NTP
- Departement
- Vegdirektoratet
- Kommuner



**Samordningsrollen:** Fylkeskommunen skal bidra til at det organiseres møteplasser mellom aktører i godsneringen og fylkeskommunen, på administrativt nivå og på politisk nivå. Igjennom slike møteplasser kan aktørene får delt kunnskap, koordinere og skape samhandling som fremmer gode prosesser og bærekraftige løsninger for godstransport i regionen.

Fylkeskommunen vil i denne rollen bidra til samarbeid mellom aktuelle aktører som kan påvirke valg av transportløsninger og forskningsinstitusjoner som Sintef, NTNU, TØI og Vegdirektoratet for se på muligheter til å utvikle løsninger som reduserer veksten på fylkesveg.

## 5 Fylkesveg

I vedtatt delstrategi for fylkesveg er følgende hovedmål formulert:

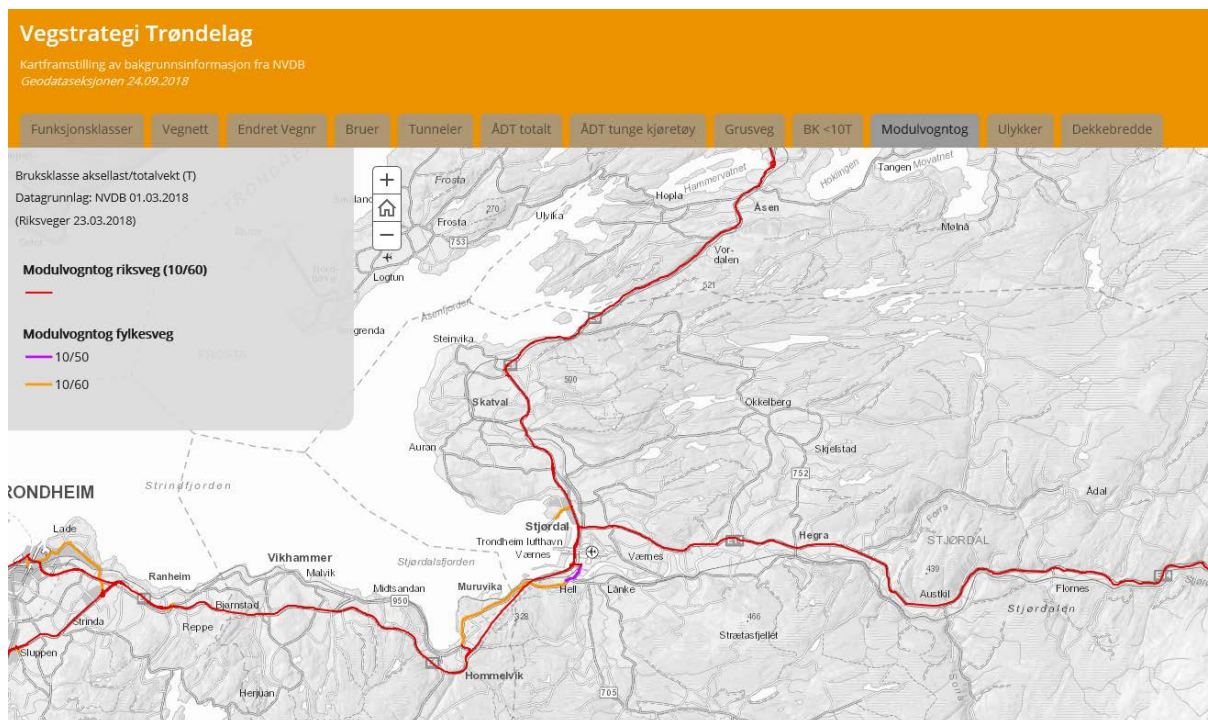
### *Hovedmål for fylkesvegene*

*Fylkesvegnettet skal bidra til en samlet infrastruktur som ivaretar trafiksikkerhet, framkommelighet, miljø og balansert regional utvikling. Dette vil bidra til at regionen på bærekraftig vis, er attraktiv for bosetting, etablering og utvikling av næringsvirksomhet og et senter innenfor forskning og utdanning.*

For at Trøndelag skal være en attraktiv bo- og arbeidsregion, må fylkeskommunen legge til rette for forutsigbar infrastruktur for nærings- og godstransport.

Vurdering av hvilke godsrettede tiltak som skal prioriteres på vegnettet, må gjøres med grunnlag i kunnskapen fylkeskommunen har og erverver i arbeidet med gods. Dette være tiltak som sikrer framkommelighet, og god nok bæreevne på godstansportårene. Som vegeier må fylkeskommunen derfor ha et spesielt fokus på flaskehalser og bærende konstruksjoner.

I forbindelse med utarbeidelsen med delstrategi veg ble det utarbeidet et fortellerkart som gir informasjon om vegnettet i Trøndelag.



Figur 1 Fortellerkart om vegnettet i Trøndelag

Fortellerkartet finnes på <http://arcg.is/14T4fX> og gir blant annet godsrelatert informasjon:

- Hvor det er aksellastbegrensinger (BK<10T),
- Hvilke vegstrekninger som er åpne for modulvogntog
- Hvor mye tungtrafikk som foregår på de ulike vegene (ÅDT tunge kjøretøy).
- Dekkebredde
- Funksjonsinndeling av vegnettet.

## 5.1 Tilrettelegging av veglenker for godstransport

I delstrategi for veg begrunnes funksjonsinndelingen av vegnettet, der funksjonsklasse B vurderes å ha størst regional betydning. Det er B-vegene som prioriteres høyest når det gjelder tilrettelegging for godstransport.

Det vil være en viktig del av fylkeskommunens godsrelaterte arbeid å finne hvilke tiltak bidrar til at disse veglenkene velges av transportørene.

Fylkeskommunen mener det vil være naturlig at staten og fylkeskommunen i enkelte tilfeller jobber sammen for å knytte sammen gode og effektive veglenker for godstransport. Ved å få etablert gode veglenker for godstransport imellom riksvegene hvor fylkesvegene er linken vil det kunne redusere antall godskilometer. Dette kan bidra til å redusere antall tonn/km og dermed en mer effektiv, rasjonell og miljøvennlig godstransport. Det vil også være interessant å se på muligheter for å opprette gods- «huber», terminaler/omlastingsterminaler der det kan gi en mulighet til å redusere veksten på veg. Fylkeskommunen ønsker i samarbeid med staten å kartlegge aktuelle veglenker og

se på muligheter for realisering av tilrettelagte veglenker for godstransport. Her ser fylkeskommunen det naturlig å starte med veglenkene mellom:

- E39 Orkanger – fv65/700/701 – E6 Berkåk
- Fylkesgrense - fv65/fv701/fv700 – E6 Berkåk.
- FV 770/17/775 Rørvik-Gartland (E6)

Aksen mellom E39 i Orkdal og E6 i Rennebu er en av de viktigste veglenkene for godstransporten i Trøndelag, gjennom å være en del av «lakseveien» i sør og ved at den innebærer en «snarvei» utenom riksveisystemet som i ettertid i tillegg vil kunne bli en «omkjøringsvei» forbi bombelastningen på E6. Dette vil kunne tilføre veglenken svært mye mer godstrafikk enn det som er naturlig for vegens funksjon og det som vegen derfor er bygd for. Dette vil både påføre beboere, trafikanter og fylkeskommunen som vegeier en uforholdsmessig stor ekstrabelastning, forårsaket av at lenken ligger mellom to riksveger.

Fylkeskommunen forventer at dette blir belyst gjennom KVVU for Orkdalspakken og gjennom det kunnskapsgrunnlaget som denne KVVUen skal bidra til.

Situasjonen representerer for øvrig også en mulighet. Hvis godsvegløpene over blir en realitet kan Berkåk kunne bli et knutepunkt for gods hvor det vil kunne være interessant å se på muligheter for en omlastingsterminal mellom bil og togtransport som bygger opp under det nasjonale målet om mer gods over på bane.

Det er viktig at staten bidrar sammen med fylkeskommunen for å realisere gode godstransport lenker. De fylkesvegene som vil være linkene mellom riksvegene må ha riksvegstandard for å ikke å være en flaskehals for disse lenkene. Fylkeskommunen forutsetter at finansiering av de overnevnte godstransportlenkene inn mot Berkåk må bli et felles prosjekt mellom staten og fylkeskommunen. Om det ikke er mulig å få med staten på å prioritere og finansiere de overnevnte godsvegløpene vil fylkeskommunen om nødvendig se på muligheten for å overføre de overnevnte veglenkene til staten, for å sikre riksvegstandard.

Fylkeskommunen legger på generell basis til grunn at staten må dekke eventuelle standardutbedringer som eventuelt kreves for å hindre at fylkeskommunale veg ved omkjøring for riksveg, blir en flaskehals for godstransporten.

Ifølge den nasjonale godsanalysen som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP), vil vi få en dobling av gods på veg fram mot år 2050. Det har i mange år vært et nasjonalt mål om å overføre mer gods fra veg til bane og sjø, dette arbeidet har så langt ikke lyktes. Det er i dag ca. 500 mill. tonn som transporteres totalt i Norge, om lag 270 millioner tonn går på veg. Det er forventet en total økning på 290 mill. tonn fram mot 2050, derav 240 mill. tonn på veg. Overføringspotensialet er på 5- 7 mill. tonn fra veg til bane og sjø ifølge godsanalysen til NTP.

Hvis forventet vekst i godstransport på veg ikke blir dempet, må en større andel av den fylkeskommunale økonomien bindes opp i vegvedlikehold og til veginvesteringer i framtiden.

Det må derfor være et mål for fylkeskommunen å legge til rette for veglenker som gir god adkomst til havn- og baneterminaler for å forsøke å redusere veksten på veg.

## 5.2 Prøveprosjekter

For å søke å redusere veksten i godstransporten på fylkesvegene bør fylkeskommunen være åpen for å bidra til utprøving av nye tiltak som kan gi:

- bedre trafiksikkerhet
- færre transporter
- reduserte miljøutslipp
- kunnskapsinnhenting for fylkeskommunen

Det er ønskelig å gjøre slike prøveprosjekt i samarbeid med aktuelle næringer og Vegdirektoratet.

Et aktuelt prosjekt kan være å teste ut konsekvensene av transporter med høyere tillatt totalvekt for godstransporter på veg enn hva dagens ordninger tillater. Vegdirektoratet er sektormyndighet for aksellast og totalvekt og vil i et slikt prøveprosjekt være en nødvendig samarbeidspart. I et slikt prosjekt vil det være grunnleggende å bruke og utvikle teknologi for å overvåke ulike parameter som blant annet vegslitasje og utslipp.

### Delmål for gods- og næringstransport på fylkesveg:

- Framkommeligheten for gods og næringstransport skal økes. Det arbeides mot at alle veger med funksjonsklasse B og C har bæreevne (BK 10/60).
- Andel av godstransport på sjø og bane skal økes.
- Tilrettelegge for tilstrekkelig transportkapasitet i og gjennom Trøndelag som gir en akseptabel belastning for mennesker og miljø.

### Strategi for gods- og næringstransport på fylkesveg:

- *Veglenker som er spesielt krevende og som har særskilte utfordringer for godstransport, skal kartlegges.*
- *Ut fra kartleggingen skal fylkeskommunen prioritere og tilrettelegge utvalgte veglenker som utgjør hovednett for godstransport internt og igjennom fylket.*
- *Fylkeskommunen skal prioritere å fjerne flaskehalsen for godstransport på disse vegstrekningene.*
- *Fylkesvegnettet skal bidra til å knytte veg til bane- og havnetterminaler som en del av hovedvegnettet for gods.*
- *Prøveprosjekter som for eksempel økt totalvekt for aktuelle transporter, bør vurderes.*
- *Fylkeskommunen bør delta i prosjekt sammen med sjømatnæringen og andre aktører hvor muligheter for overføring av sjømat fra veg til båt er hovedfokusområde.*
- *Godstransporten er avhengig av sammenhengende fremkommelighet i veglenker uavhengig av om vegene er riks- eller fylkesveger. Trøndelag fylkeskommune skal etablere et godt kunnskapsgrunnlag om disse godsveglengkene og initiere samarbeid med staten med mål om å sørge for at disse veglengkene utvikles til å ha god nok vegstandard for gods. Godsveglenken mellom E39 i Orkdal og E6 i Rennebu, inklusiv Fv 701/65 mot møregrensen er et naturlig første prosjekt, da staten allerede har vedtatt en KVVU for området.*
- *FV 770/17/775 Rørvik-Gartland (E6), er også en viktig godsveglenke som må prioriteres.*

## 6 Terminaler og knutepunkter

Det har i flere 10-år være jobbet for å realisere en godsterminal eller et logistikknutepunkt i Trondheim, til erstatning for dagens godsterminal på Brattøra. Tidlig i forrige stortingsperiode besluttet daværende Samferdselsminister at nytt logistikknutepunkt i Trøndelag skulle lokaliseres på Torgård, sør i Trondheim.

Det er i NTP perioden fram mot 2029 antydnet 1,8 mrd. kr til en ny godsterminal for jernbane på Torgård, sør for Trondheim. Kostnaden for å realisere en slik terminal er anslått til ca. 10 mrd. kr. En realisering av et logistikknutepunkt på Torgård er derved helt urealistisk på 2020-tallet. For at det skal være realistisk i løpet av 30-tallet, må tiltaket planlegges tidlig på 20-tallet.

Behovet kan endre seg vesentlig frem til midten av 2030-tallet da en terminal tidligst kan stå klar. Godstransporten på veg ventes å øke med om lag 100 mill. tonn hvert 10-år. Dette kan komme til å endre behovet, og gjøre det kritisk før en jernbaneterminal på Torgård kan stå klar. Dessuten er jernbanen inne i en skjebnetid, der forutsetningene for at jernbanen skal kunne håndtere en vesentlig del av de fremtidige utfordringene foreløpig er helt uavklart. Et eksempel på dette er at dersom en jernbaneterminal på Torgård hadde stått klar i dag, ville det fremdeles vært usikkert om det var sporkapasitet til flere tog, om kvaliteten på sporet gjør at det er kunder til flere tog, om Alnabru-terminalen i Oslo har kapasitet til å ta imot mer gods fra Trøndelag og om vi har godsaktører som er økonomisk i stand til å ta imot en stor vekst i godsvolumene på jernbanen.

Samtidig er utviklingstakten i samfunnet enorm, med hyppige teknologiskifter på mange områder. For 20 år siden fikk Trøndelag nesten en ny godsterminal på Leangen. Det er sannsynligvis minst like langt frem til en jernbaneterminal på Torgård kan stå klar.

Med det lange perspektivet og det høye kostnadsnivået det er på jernbane, vil det alltid være en mulighet for at det kommer nye og rimeligere løsninger før store tiltak på jernbanen kan realiseres. Dette taler for at Trøndelag bør heve blikket, og benytte de nærmeste årene til å studere hvordan behovet forventes å utvikle seg og hvilke muligheter Trøndelag forventes å ha for å løse behovene.

Et slik arbeid må finansieres. Løsningen ligger i NTP. De 1,8 mrd. kroner i NTP innebærer en mulighet til å avklare:

1. Hvordan «Trøndelag uten Torgård» skal kunne ha en akseptabel fremkommelighet for gods- og næringstransportene, innenfor en akseptabel belastning for samfunnet.
2. Hvilke tiltak som kan gjøres for å sikre at jernbanen fremstår så attraktiv som mulig som godsåre, frem til nytt logistikknutepunkt blir realisert.
3. Hvordan Brattøra kan frigjøres til byutvikling før et logistikknutepunkt på Torgård kan stå klart.

I et slik arbeid må både næringen og kompetansemiljøet trekkes inn. Det må vurderes om jernbanens nye godsterminal på Heggstadmoen kan utvides til å kunne erstatte behovet for Brattøra i et langt kortere tidsperspektiv enn Torgård. Det må vurderes hvilke tiltak som må gjennomføres for å tilrettelegge for den reelle veksten innen godstransport på veg, hvilke muligheter som ligger i ny teknologi og det bør vurderes hvilken effekt det kan ha å omdisponere midler fra bane til sjø.

Mens utviklingen på jernbane er tett knyttet til behovet for omfattende infrastrukturinvesteringer, er begrensningene på sjø ansett å være knyttet til behovet for å kompensere nye godsruiter til sjøs for manglende retningsbalanse i godsstrømmene i oppstartfasen. I overføringsmålets tid har det i svært liten grad vært forsøkt med vesentlige stimuli til dette.

Rørvik Havn har gjennom prosjektet TransPort2015 dokumentert hvilken effekt forventet vekst innenfor for havbruk vil få for godstransporten i 2050. De slår fast at det i 2050 vil gå en trailer med laks fra Trøndelag gjennom Klett-krysset hvert andre minutt. I tillegg kommer transport av annen sjømat fra Trøndelag og transporten fra havbruksnæringen i regionene nord for Trøndelag.

Dette er transport av råvarer som er hentet opp fra havet, og som det burde ha de beste forutsetninger for å bli transportert sjøveien og ikke fylkevegen. Trøndelag fylkeskommune bør ta en aktiv rolle i arbeidet med å finne effektive tiltak for å flytte transporten fra havbruksnæringen fra veg til sjø.

Et slikt arbeid må finansieres.

Statens storsatsing innenfor samferdselen er Byvekstavtalene for de største byene. Dette kunne vært en mulighet til å sikre finansiering av fremkommelighetstiltak i Trondheimsområdet. Men staten har unntatt næringstransport fra nullvekstmålet, som er hovedmålet for byvekstavtalene, og forutsetter at alle midler i byvekstavtalene skal rettes mot tiltak som bygger opp under nullvekstmålet. Dermed vil ikke midlene i byvekstavtalene kunne benyttes til å finansiere tiltak overfor næringstransport.

Dermed blir midlene som er tiltenkt Torgård i NTP sannsynligvis den eneste muligheten for å finansiere en analyse av hvordan Trøndelag skal kunne fungere uten Torgård, og tiltakene for å gjøre Trøndelag fremkommelig for varene og for å frigjøre Brattøra for byutvikling før Torgård realiseres.

### Delmål for terminaler og knutepunkter

- Trøndelag skal ha en akseptabel fremkommelighet for gods- og næringstransport, innenfor en akseptabel belastning for samfunnet også før logistikknutepunktet på Torgård realiseres.
- Jernbanen skal fremstå som et attraktivt alternativ til bil også før et logistikknutepunkt på Torgård realiseres.
- Brattøra skal kunne frigjøres til byutvikling før et logistikknutepunkt på Torgård realiseres.

### **Strategi for terminaler og knutepunkt:**

*Trøndelag fylkeskommune skal jobbe for at midlene tiltenkt Torgård i NTP skal utløses tidlig i NTP perioden, og kunne benyttes både til utredning av et fremtidig logistikknutepunkt på Torgård og til etablering av kompensierende tiltak mens Trøndelag venter på Torgård.*

## 7 Kunnskap

For å kunne utøve fylkeskommunens rolle som regional utvikler, er det viktig å ha kunnskap om godstransporter i regionen. Dette er også viktig som vegeier for å gjøre gode og riktige prioriteringer innenfor begrensede økonomiske rammer.

Både offentlige og private aktører jobber med utredninger innen godstransport. Fylkeskommunen må ha oversikt over hva som finnes av eksisterende informasjon og pågående prosesser. Eksisterende kunnskap om gods- og tungtransporter må om nødvendig suppleres og videreutvikles til mer detaljert og målrettet kunnskap. Det vil være naturlig å kartlegge de næringer som er krevende for infrastrukturen i dag og ikke minst i framtiden. Dette kan også gi grunnlag for å se utviklingstrekk innen godstransporten, som for eksempel varedistribusjon og avfallstransport i og rundt byene, og transport i forbindelse med havbruk, landbruk og tømmertransport i distriktene.

Sammenhengen mellom framkommelighet for godstransport, næringstransport og kollektivtransport er viktig i kartleggingen i og rundt byene.

Dialog med godsnæringen vil være avgjørende for å innhente kunnskap, for eksempel til kartlegging av flaskehalsar som begrenser fremkommelighet og effektiv drift av vegnettet.

På sikt vil et systematisert kunnskapsgrunnlag om godstransport kunne si noe om utviklingstrekkene i ulike deler av regionen og de forskjellige næringene. Det må også være mulig å måle utvikling over tid.

Fylkeskommunen ønsker kunnskap om:

- dagens omfang av ulike typer godstransport på fylkesvegnettet
- hvor og hvordan godstransport i regionen går (veg, sjø, tog)
- hvilke veglenker som har størst andel godstransport
- prognoser for ventet vekst inne de ulike godsnæringer og deres geografiske plassering
- hvilke virkemidler kan bidra til at godstransporten går på de ønskede veglenker

### Delmål for kunnskap

- Fylkeskommunen skal ha et verktøy for planlegging og prioriteringer som underbygger ønsket utvikling på vegområdet
- Kunnskapen skal brukes til å se om tiltak har hatt ønsket effekt.
- Kunnskapen skal ligge til grunn i dialog med kommuner, næring og andre aktører.
- Kunnskapen skal være et grunnlag for prioriteringer og innspill til NTP

### *Strategi for kunnskap*

- *Fylkeskommunene skal sette tilgjengelig informasjon om godstransport i system*
- *Fylkeskommunen skal komplettere manglende relevant kunnskap om godstransport*

## 7.1 Godsutfordringer og arealutvikling

God arealplanlegging ved etablering av godstung næring vil være viktig for å sikre god tilknytning til eksisterende vegnett og for å sikre god nok kapasitet i tilstøtende veglenker. Det vil også være viktig å kunne legge godstung næring i forbindelse med havner og andre knutepunkt for å sikre en mest mulig effektiv og bærekraftig transport, som kan være med å redusere behovet for transport på veg. Ikke minst er dette sentralt for å nå viktige klimamål.

Nullvekstmålet for antall reiser med bil vil kunne gi økt behov for vareleveranser til private husholdninger i fremtiden, det er derfor viktig at det settes av nok areal til varelevering og henting i boligområder i bynære strøk eller arbeides med alternative løsninger innenfor dagens arealer.

Det er og vil være en utfordring med godstransport og «last mile» i og rundt de største byene i fylket, og spesielt i Trondheim. Her bør fylkeskommunen bidra sammen med kommunene og næringen for å se på løsninger for en effektiv godstransport. Godstransport i og rundt byene i

Trøndelag og spesielt i Trondheim har arealutfordringer med flaskehalsar, framkommelighetsproblematikk og få laste og losse soner.

Med nullvekstmålet i Trondheim skal ikkje personbilandelen øke, planlegging av nye boligområder tar hensyn til dette. Det medfører at det er færre som vil ha tilgang til bil i framtiden og vil vere avhengig av å få transportert varene heim, dette fører til ein økning i godstransport i bynære strøk. Godstransporten er ikkje ein del av nullvekstmålet i dagens bymiljøavtale.

Det vil vere et stort behov for vare og godstransport i og rundt byene, flere flytter til byene og færre skal ha bil.

Næringslivet og det offentlege må ha et større fokus på vareleveranser i utredningar og i reguleringsplaner, det kan føre til at det blir bedre løysningar for varelevering og varehenting, noe som kan øke effektiviteten og dermed redusere behovet for flere varetransporter i byene.

### **7.1.1 Distriktene**

Distriktene største utfordring er flaskehalsar for tunge transporter som kan medføre at godstransporter må velge ruter som er lengre og/eller må foreta flere små transporter.

Ut i fra ein kartlegging av flaskehalsar for godstransport vil det kunne gi et kunnskapsgrunnlag for vurderingar av tiltak i distriktene som kan redusere disse ulempene.

Ein av tilleggsutfordringene for fylkeskommunen er at økningen i godstransporten ikkje skjer jevnt fordelt på alle veger, men vil kunne bli konsentrert på enkelte fylkesveger i distriktene.

Sjømatnæringa er forventet ein kraftig vekst, det er enkelte prognoser som tilsier at ein femdobling av produksjonen kan vere mulig, det vil kunne føre til ein kraftig økning av godstransport på fylkesvegnettet som knytter havbruksnæringa til riksvegnettet. Med mindre det etableres alternative logistikk-løysningar som avlastar veg, vil økningen i produksjon også transporteres på veg. Det er noen aktører i markedet som jobber med å se på muligheter for å få sjømat fra veg til sjø.

## **8 Teknologi**

Riktig teknologi skal bidra til at fylkeskommunen skal kunne gjøre gode valg om transport- og drivstoffløyningar. Teknologi skal også gi godsnæringa større forutsigbarhet og et bedre grunnlag for planlegging av transporter. Dette kan igjen bidra til bedre kapasitet på vegene, økt trafiksikkerhet for øvrige trafikanter og lavere klimautslipp.

### **8.1 ITS (Intelligente Transport System)**

Informasjon kan sendes mellom kjøretøy, infrastruktur og styringsenheter. For eksempel kan informasjon om føreforhold eller kødannelse registreres og videresendes til transportørene til hjelp for deres ruteplanlegging. I kjøretøyene kan det monteres sensorer for registreringer om vegnettet. Måleinstrument som gir løpende informasjon om vegene, bærende konstruksjoner og andre vegelement kan gi fylkeskommunen godsrettet styring av drift og vedlikehold og prioritering av investeringar.

Fylkeskommunen må få bedre kunnskap om hvilke muligheter dagens teknologi har for innhenting av informasjon av bruk av denne. I dette arbeidet vil forskningsinstitusjoner som NTNU, SINTEF og Vegdirektoratet vere aktuelle samarbeidspartar.



## 8.2 Nye transportløsninger for gods

Det vil i framtiden komme alternative transportformer for gods utover det som benyttes i dag. Det er mulig å se for seg Hyperloop og droner som transporterer gods på kortere og lengre strekninger. Dette er teknologi som vil kreve tilpasninger i regelverk og tilrettelegging av infrastruktur. Fylkeskommunens rolle innenfor dette feltet er i dag meget uklar og må eventuelt avklares når tiden er moden for det. Fylkeskommunen bør være med å påvirke der det er mulig hvis en slik utvikling kan avlaste eller redusere veksten av gods på veg.

## 8.3 Drivstoffløsninger for godstransporten

En kraftig økning av godstransporten på veg vil også kunne føre til kraftig økning i CO<sub>2</sub>-utslippene i Norge og Trøndelag. Det er viktig at godsnæringa er offensiv i arbeidet for overgang til fossilfrie transportmidler. Teknologi kan også bidra til utvikling, tilgjengelighet av eller bruk av nye og mer klimavennlige drivstofftyper eller energi. I dag ligger fylkeskommunen i front når det gjelder alternative drivstoff, som hydrogen på hurtigbåt og elektrifisering av bussparken. En av utfordringene med innføring av ny drivstoffteknologi er å få etablert nok energifyllleanlegg. Fylkeskommunen må vurdere omanlegg for fylling av hydrogen og eller strøm som etableres i forbindelse med kollektivtransport også skal kunne benyttes av godstransporten.

### Delmål for teknologi:

- Bruke og videreutvikle teknologi for innhenting av informasjon om godstransporter på veg
- Bruke og videreutvikle ITS løsninger der dette kan bidra til å fjerne flaskehalser for godstransport på fylkesveg
- Påvirke framtidig bruk av nye transportløsninger der det kan avlaste eller redusere vekst på fylkesveg

### Strategi for teknologi

- *Fylkeskommunen skal være en pådriver og deltager sammen med kommuner, SVV, VD, utdannings og forskningsmiljøer og andre aktører for å kunne innføre bruk av ny teknologi i godstransporten*
- *Ved fylkeskommunal etablering av energifyllleanlegg for alternativt drivstoff til kollektivtransport, må fylkeskommunen også legge til rette for en kommersiell del som kan benyttes av godstransportnæringen der det er hensiktsmessig.*
- *Fylkeskommunen skal sammen med aktører som kommuner, Statens vegvesen, vegdirektoratet, utdannings- og forskningsmiljøer og andre, bidra til at det innføres bruk av ny teknologi i godstransporten som ITS (Intelligente Transport System), nye drivstoffløsninger etc.*
- *Det må arbeides for at all godstransport på land og sjø skal være klimanøytralt i 2030.*

## 9 Møteplass for gods

Fylkeskommunen ønsker en møteplass mellom politikere, fylkesadministrasjonen og godsnæringen for å kunne påvirke løsninger og prosjekter innen godstransport på områder der fylkeskommunen i utgangspunktet ikke har noen myndighet. En slik møteplass må også ha med markedsaktører som har innvirkning på godstransporter, som store vareeiere, produsenter og deres organisasjoner.

En møteplass mellom politisk ledelse i fylkeskommunen og godsnæringen vil kunne bidra til:

- Et felles kunnskapsgrunnlag om godstransporter.
- kunnskap om hva som er viktig for godsnæringen
- kunnskap om politiske krav, forventninger og prioriteringer i regionen.

### Delmål møteplass for gods:

- Bidra til God dialog mellom næringen og fylkeskommunen
- Lage en arena der godsaktører og det offentlig kan møtes for å finne gode og målrettede løsninger for godstransporten.

### *Strategi for møteplass*

- *Fylkeskommunen skal bidra med å skape møteplasser mellom politikere og godsnæringen som plattform for å diskutere aktuelle problemstillinger og utfordringer innen godsnæringen. Dette for å kunne skape gode samhandlingsprosesser som kan gi en større mulighet for å nå målene om bærekraftig og forutsigbar utvikling i regionen.*



## TILLEGGSNOTAT TIL DELSTRATEGI GODS.

### Godstransportlenker

I delstrategi Gods er det beskrevet en strategi hvor fylkeskommunen skal tilrettelegge for godstransport på prioriterte godstransportlenker. Fylkesrådmannen ønsker å starte med å kartlegge flaskehalsen for godstransport på de viktigste godstransportlenkene i Trøndelag.

Noen av disse veglenkene kan bli omfattet av bompengeprojekter og igjennom dette bli oppgradert.

Ut i fra dette ønsker fylkeskommunen tilbakemelding fra regionrådene på fylkesrådmannens prioriterte godsveglener som er listet opp nedenfor (Rekkefølgen er ikke en prioritering).

<b>Fylkesvegnummer</b>	<b>Strekning/veglener</b>
FV30	Støren - Røros
FV65 – FV701 - FV700	Orkanger – X 700/701 Meldal - Berkåk
FV65 – FV701	Fylkesgrense – Storås
FV770 – FV17 – FV775	(Vikna) Rørvik – E6 Gartland (Lakseveg nord)
FV17 - FV760	Namsos - Grong
FV17	Dyrstad - Namsos
FV705 – FV31	Hell – Røros/Riksgrensen
FV715	Åfjord – Krinsvatnet – Rørvik (Fosen vegene)
FV710	Krinsvatnet – Orkanger
FV714	Frøya – Harangen (Lakseveg sør)

Flaskehalsen for godstransporten for øvrig på fylkesveg vil også kartlegges.

.....  
Erlend Solem

Fylkesdirektør for samferdsel Trøndelag

**Postadresse:** Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

**Telefon:** 74 17 40 00 | **Epost:** postmottak@trondelagfylke.no | **Org.nr:** 817 920 632