



TYSFJORD KOMMUNE

MØTEINNKALLING

Utvalg: FORMANNSKAPET
Møtested: Rådhuset, Kjøpsvik
Møtedato: 05.06.2018 **Tid:** 10:00

Eventuelt forfall eller inhabilitet meldes snarest til tlf.: 75 77 55 00
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

SAKSLISTE

| Saksnr. | Arkivsaksnr. | Tittel |
|----------------|---------------------|--|
| 47/18 | 17/368 | SØKNAD OM ERVERV AV TOMT |
| 48/18 | 18/86 | KJØP AV KOMMUNAL TOMT |
| 49/18 | 17/566 | FRADELINGSSAK |
| 50/18 | 13/669 | SØKNAD OM TILBAKEKJØP AV EIENDOM I TYSFJORD KOMMUNE |
| 51/18 | 16/381 | KOMMUNAL KAI MUSKEN |
| 52/18 | 17/655 | KLAGESAK - SØKNAD OM UTSETT AV FLYTEBRYGGE/FLYTEBRO |
| 53/18 | 17/27 | ORGANISERING BARNEVERNET |

Orienteringer; Status fond, orientering ang ESA-saksbehandlersystem og diverse andre orienteringer.

Kjøpsvik, 31.05.2018

Tor Asgeir Johansen
ordfører

SØKNAD OM ERVERV AV TOMT

Saksbehandler: Legesse Ghebremeskel
60/191

Arkiv: GN/BN 60/367 og

Arkivsaksnr.: 17/368

Saksnr.: Utvalg

47/18 Formannskapet

39/18 Formannskapet

33/18 Formannskapet

Møtedato

05.06.2018

15.05.2018

16.04.2018

Innstilling:

Byggeområder

Arran tilbys erverv av arealene av den kommunale eiendommen 60/286 som er nødvendige for stiftelsens byggeprosjekter.

Tomtepris settes til kr 25/m²

Friområdet på Hamnesodden

Alternativ 1 Arran tilbys erverv av hele friområdet på Hamnesodden.

Alternativ 2 Friområdet beholdes som kommunal eiendom. Arran gis mulighet til å opprette festetomter hvor stiftelsen kan etablere tiltak som er unntatt fra søknadsplikt.

Saksutredning:

Stiftelsen Arran har utarbeidet reguleringsplan for Hamnesodden på Drag.

Formålet for reguleringsplanen er å legge grunnlag for ombygging av eksisterende bygningsmasse og etablering av nybygg, samt etablering av gode uteområder, både parkering, stier og museale opplevelser.

Arran ønsker å erverve kommunale arealer av eiendommen matrikelnummer 60/286 på Hamnesodden som de mener er nødvendige for planlagt byggeprosjekter, og for å øke kontrollen med Arrans omgivelser samt redusere antall offentlige aktører på Hamneodden. Arealene ønskes sammenføyd med stiftelsens hoved eiendom matrikelnummer 60/367.

Planlagt byggeprosjektene omfatter tre nye bygg, ombygging av deler av eksisterende bygg og tilrettelegging i uteområder rundt senteret. Byggeprosjektene består av to byggetrinn. Som del av første byggetrinn ønsker Arran å utvide parkeringsplass/bussoppstillingsplass. Planlagt utvidelse av parkeringsarealet omfatter ca. 0,7 daa av den kommunale eiendommen matrikelnr. 60/286. I tillegg ønsker Arran å erverve området ved siden av dette arealet for senere byggetrinn. Dette området er på ca. 3 daa. Arran ønsker også å erverve hele friområdet på Hamnesodden. Dette friområdet har et areal på ca. 11 daa.

Administrasjonens vurdering

Arealene som ønskes for byggeprosjektene anses som nødvendige arealer for byggeprosjektene, og vi mener at Arran bør tilbys erverv av arealene.

På friarealet på Hammesodden tillattes intet søknadspliktig tiltak. Derfor anses arealet ikke som nødvendig areal for Arrans byggeprosjekter. Alt tiltak uansett søknadsplikt krever grunneiersamtykke. Derfor er det en fordel at Arran overtar eierskap av området for å realisere sine planer om å ta vare på natur- og kulturmiljøverdier på området. Eventuelt kan det opprettes festetomter hvor Arran kan etablere tiltak som kan øke natur- og kulturmessige opplevelser på friområdet.

Vedlegg: Søknad om erverv av eiendom med tilhørende kart

Arne Kvensjø
rådmann

Legesse Ghebremeskel
ingeniør

KJØP AV KOMMUNAL TOMT

Saksbehandler: Legesse Ghebremeskel
Arkivsaksnr.: 18/86

Arkiv: GN/BN 60/286

Saksnr.: Utvalg

48/18 Formannskapet
40/18 Formannskapet
34/18 Formannskapet

Møtedato

05.06.2018
15.05.2018
16.04.2018

Innstilling:

Den Læstadianske forsamlingen tilbys å kjøpe arealet av den kommunale eiendommen 60/286 som ligger ved siden av forsamlingens parkeringsplass.

Saksutredning:

Den Læstadianske forsamlingen har kommet med forespørsel om erverv/kjøp av en kommunal tomt beliggende ved nåværende parkeringsplass til forsamlingshuset på Drag. Tomta er en del av den kommunale eiendommen 60/286. Arealet brukes i dag til parkeringsformål av forsamlingen, og ønskes ervervet for å utvide parkeringsarealet. Dette begrunnes med at arealet ligger helt inntil parkeringsarealet til forsamlingshuset.

Administrasjonens vurdering

Arealet brukes i dag til parkeringsformål av forsamlingen. Av hensyn til stort parkeringsbehov tilknyttet forsamlingshuset, er arealet regulert til parkeringsformål i den nye reguleringsplanen for Arran. Vi mener at arealbruk på tomta kan forvaltes best dersom tomta blir overført til forsamlingen, og tilrår at den Læstadianske forsamlingen tilbys å kjøpe tomta fra kommunen.

Vedlegg: saksdokumenter

Arne Kvensjø
rådmann

Legesse Ghebremeskel
ingeniør

FRADELINGSSAK

Saksbehandler: Legesse Ghebremeskel
 Arkivsaksnr.: 17/566

Arkiv: GN/BN 60/10

Saksnr.: Utvalg

49/18 Formannskapet
 35/18 Formannskapet
 127/17 Driftsutvalget

Møtedato

05.06.2018
 16.04.2018
 23.11.2017

Innstilling:**Alternativ 1: Klage tas delvis til følge.**

**Fradeling av leietomta med tilhørende sjøareal godkjennes.
 Eiendomsgrenser ut i sjøen følger 2-metersdypde ved middels lavvann
 istedenfor marbakken.**

Alternativ 2: Klage tas ikke til følge.

**Fradeling av leietomta med tilhørende sjøareal avslås med bakgrunn i
 intensjonsavtalen om erverv av land- og sjøarealer vest for industrikaia
 dat. 1999.**

Saksutredning:

Det vises til søknad om fradeling av tomt fra eiendommen 60/10. Tomta er leid til Olaug Åmo etter en privatavtale. Grunneierne på 60/10 søker om å fradele leietomta som egen matrikkelenhet. Kart lagt ved søknaden viser tomtas utforming både på land og ut i sjøen.

Administrasjonen har i brev av 13.11.2017 etterlyst dokumentasjon eller forklaring på grunnlaget for tomtas utforming ut i sjøen. Søkeren har forklart at eiendommen som det søkes fradelt skal ha eiendomsrett i sjø i forhold slik fra gammelt av til buken på en hest ved laveste lavvann, og inntegnede eiendomsgrenser ut i sjøen er beregnet utfra denne regelen. Søkeren har også henvist til forslag til eiendomskart som ble utarbeidet den 29.03.1999 i forbindelse med intensjonsavtalen for ekspropriasjon av arealer i området. Forslaget til eiendomskart viser at eiendomsgrensene på omsøkt tomt strekker seg ut i sjøen.

I sitt vedtak av 23.11.2017 har administrasjonen avslått søknaden om fradeling av leietomta. Avslaget begrunnes med at det ikke er tilstrekkelig dokumentert at eiendomsrettheter ut i sjøen skal være slik som søkeren har inntegnet i søknaden. I sitt vedtak har administrasjonen pekt på at selv om det finnes mange forskjellige måter for beregning av eiendomsgrenser ut i sjøen, ingen av metodene er lovfestet regel om hvordan mellomgrenser eller yttergrenser i sjø skal trekkes. Administrasjonen mener at regelen som søkeren har brukt for tegning av eiendomsgrenser ut i sjøen ikke er lovfestet regel, og det ikke er en selvfølge at det er denne regelen som brukes på området.

Administrasjonen forklarte i sitt vedtak at avslaget betyr ikke at kommunen nekter søkeren eiendomsrett på land og i sjøen der eiendomsretten strekker seg iht. til gjeldende regler. Men dersom eiendomsgrensene skal trekkes ut i sjøen, må eiendomsgrensene være

forhåndsbestemt og klart beskrevet av en tidligere grensesetting ved opprettelse av hoved eiendommen, en jordskiftesak, eller tilsvarende grensesak.

Klage

Den 01.12.2017 har kommunen mottatt klage på vedtaket skrevet av Trond Åmo på vegne av Olaug Åmo (leietaker). Tron Åmo har sendt inn kopi av brev fra Sorenskriveren i Ofoten av 20.09.1972. Sorenskriverens brev henviser til utskiftnings dom som beskriver leietomtas grenser. I henhold til grensebeskrivelsen er det klart at leietomtas grenser går ut i sjøen til marbakken. Klageren forklarer at teiggrensene beskrevet i dokumentet er tegnet inn i kartskissen lagt ved søknaden, og ber kommunen om å godkjenne fradelingen i henhold til kartskissen.

Administrasjonens vurdering

Normalt har kommunen ingen myndighet til å avgjøre eiendomsrett på grunneiendom. Eierforholdet skal avklares av rettslige grunnlag og avtaler inngått ved opprettelse eller overføring av grunneiendommen.

I denne saken er det dokumentert at omsøkt tomt har eiendomsrett som strekker seg ut i sjøen til marbakken. Derfor kan kommunen ikke nekte eieren eiendomsrett over land- og sjøarealer innenfor grensene som er beskrevet av utskiftningsdommen. Ved opprettelse og endring av eiendommer, må kommunen likevel passe på at endring av eierforhold ikke setter avtaler og rettigheter på området til side. Omsøkt areal har sjøgrunn som grenser til industrikaia, og eierskap av dette området har stor betydning for bruk og oppgradering av kai. Derfor har kommunen tidligere inngått intensjonsavtale med grunneierne på området om erverv av land- og sjøarealer vest for industrikaia. Denne avtalen er tinglyst i 1999, men ikke gjennomført. Omsøkt sjøtomt er med i denne intensjonsavtalen. Intensjonsavtalen er uten tidsbegrensning, og vi mener at man må ta hensyn til intensjonsavtalen i behandling av denne saken.

Kommunen har tidligere ekspropriert sjø- og landarealer på området tilhørende eiendommen 60/3. I forbindelse med ekspropriasjonen oppstod tvist mellom kommunen og eier av 60/3 om eiendomsrettigheter over sjøarealene rundt kaia. I jordskifteretts saknr. 12/1999 har jordskifteretten avgjort at eiendomsretten skal følge 2-metersdypte ved middels lavvann. Ved eventuelt positivt vedtak, foreslår vi derfor at 2-meters regel brukes ved fradeling av omsøkt tomt istedenfor marbakken, da 2-metersdypde er lettere å påvise.

Vedlegg: saksdokumenter

Arne Kvensjø
rådmann

Legesse Ghebremeskel
ingeniør

SØKNAD OM TILBAKEKJØP AV EIENDOM I TYSFJORD KOMMUNE

Saksbehandler: Legesse Ghebremeskel
 Arkivsaksnr.: 13/669

Arkiv: 600

Saksnr.: Utvalg

50/18 Formannskapet
 138/13 Driftsutvalget
 / Formannskapet

Møtedato

05.06.2018
 22.11.2013

Innstilling:**Saksutredning:**

I forbindelse med klarlegging av Skogvollhågen boligfelt har Tysfjord kommune ervervet tomtearealer fra daværende grunneiere på området. Det omsøkte arealet er kommunaleiendom som ble opprettet ved erverv av arealer fra 70/2, 71/3 og 71/5. Boligeiendommen har et areal på ca. 40,7 da. Reguleringsplanen viser at 32,7 da. av eiendommen er regulert til boligformål og 3,1 da. er avsatt til friområde. Resterende av arealet er reservert til veiformål. I tillegg har eiendommen 1 da. sjøtomt som i gjeldende reguleringsplan er avsatt til kommunal teknisk anlegg.

En av grunneierne som frivillig solgte tomteareal til utarbeidelse av boligfeltet var daværende eier av matrikelnummer 71/3 (Gjertrud Nordås). I 2013 søkte nåværende eier av 71/3 om å kjøpe tilbake eiendommen og ønsket å bruke arealet som en del av innmarksteigen som vil brukes til forproduksjon og om ønskelig delvis til beite. Søknaden ble avslått av administrasjonen, fordi ønsket arealbruk avvirket vesentlig fra reguleringsplansformål.

Den 03.03.2018 har vi mottatt en søknad om tilbakekjøp av eiendommen fra Aud Nordaas Rogstad (hjemmelshaver på 71/3) og Gunnar Rogstad. Søkerne bekrefter at de har forståelse og aksepterer at tomt 70/31 er regulert til boligformål, og søker følgelig på nytt om å kjøpe tilbake eiendommen med det reguleringsformål som foreligger.

Administrasjonens vurdering

Reguleringsplanarbeid er ressurskrevende prosess både arbeidsmessig og økonomisk sett. Derfor er det naturlig for kommunen å forvente at reguleringsplanen bidrar til områdeutvikling. For at reguleringsplanen skal best mulig bidra til områdeutvikling, bør kommunen sørge for at boligfeltet bygges ut iht. reguleringsplanen. Etter vår mening, kan dette realiseres best når kommunen beholder eiendommen, og tildeler boligtomter til søkere med konkrete planer om boligbygging. Fram til nå har kommunen fradelt 12 boligtomter fra eiendommen, og tildelt tomtene til boligbygging. Sju av disse tomtene er bebygd med boliger.

Konklusjon

Søkerne ønsker å overta eiendommen med det reguleringsformål som foreligger, men de har ikke fremmet konkret plan for utvikling av området. Vi mener at det ikke er lurt for kommunen å overlate utviklingsvaret til private uten konkrete planer for utvikling av området. Dersom søkerne ønsker å kjøpe tilbake eiendommen med det reguleringsformål som

foreligger (boligformål), burde de ha konkret plan for utvikling av boligfeltet. Derfor foreslår vi at søknaden avslås.

Vedlegg: Saksdokumenter

Arne Kvensjø
rådmann

Legesse Ghebremeskel
ingeniør

KOMMUNAL KAI MUSKEN

Saksbehandler: Pål Strøm Jensen
 Arkivsaksnr.: 16/381

Arkiv: P24

Saksnr.: Utvalg
 51/18 Formannskapet
 18/16 Driftsutvalget

Møtedato
 05.06.2018
 12.05.2016

Innstilling:

Havnestyret slutter seg til havnesjefens vurdering og anbefaler at eksisterende kai renoveres.

Havnestyret ber kommunestyret fatte følgende vedtak:

1. Kommunestyret gir Havnestyret fullmakt til å gjennomføre renovering av eksisterende kai i Musken som beskrevet i saksfremlegget.
2. Kostnadsrammen settes til 2 millioner kroner (eks mva). Kostnaden finansieres over Kraftfondet.
3. Eventuelle tilskudd til prosjektet tilbakeføres Kraftfondet.
4. Saken sendes til høring i Fellesnemnd i Nye Hamarøy kommune.

Saksutredning:

Saken gjelder kailøsning i Musken. Hensikten er å avklare om eksisterende kai skal renoveres eller om en ny kai skal bygges.

Bakgrunn for saken;

Formannskapet/Havneutvalget ber administrasjonen sette i gang en prosess med å få anbud på rehabilitering/bygging av ny kai i Musken. Det tas forbehold om finansiering og endelig vedtak. Administrasjonen bes se på muligheter til finansiering, herunder ekstern finansiering for å kunne gjennomføre prosjektet. Mobilt drivstoffanlegg bør vurderes i sammenheng med rehabilitering/bygging av ny kai.

Saken fremmes for Formannskapet for videre behandling når tekniske løsninger, plassering og finansiering er klar.

Tysfjord kommune har forvaltningsansvar og myndighet over Tysfjord havnedistrikt, herunder for planlegging, utbygging og drift av kommunens kaianlegg (havne- og farvannsloven).

Tysfjord kommunestyret har opprettet Tysfjord Havn. Virksomheten ledes av Havnestyret som er kommunens havnefaglige organ og skal påse at virksomheten drives i samsvar med havnens formål, vedtekt, økonomiplan og budsjett, samt vedtak og retningslinjer fastsatt av Tysfjord kommunestyre. Havnesjefen forestår den daglige ledelse (jf. kommunestyrets vedtak).

Tysfjord havns inntekter er; Formuesmasse, inntekter og ytelser knyttet til havnedrift og avgifter og andre verdier.

Det er avklart med Kystverket at anløpsavgiften ikke kan brukes på renovering av kommunale kaier.

På bakgrunn av alminnelige samfunnsinteresser belyses noen tiltak innenfor teknisk infrastruktur som bakteppe for saken og for å vise kaia sin sentrale rolle. Samfunnet er avhengig av ei kai som er forsvarlig.

Musken er uten veiforbindelse men med daglige anløp av fylkeskommunal hurtigbåt.

Kommunal teknisk infrastruktur er knyttet til vannverk, vei med sommer-vinter vedlikehold, veilys, renovasjon og kaianlegg med venterom.

Musken gamle skole disponeres av lokalbefolkningen og bygningen er betydelig oppgradert de siste årene. Det er blant annet etablert et treningssenter og bygget brukes som en møteplass med en rekke aktivitetstilbud. Dette har vært mulig på grunn av at lokalbefolkningen har gjennomført selve oppgraderingsarbeidet på dugnad og kostnadene til materiale med mer er finansiert over Havbruksfondet. Som et ledd i salg av kommunale bygninger er det varslet at Musken gamle skole også vil bli vurdert solgt.

I tilknytning til kommunal eiendom og Musken gamle skole etableres en kunstgressbane i år. Kommunen er byggherre og organisasjonen DSJ samarbeidsparter.

Telenor Norge AS har etablert bredbåndsdekning via 4G dekning som en del av samarbeidsavtalen mellom selskapet og Tysfjord kommune.

Stortinget, fylkeskommunen og kommunen har gjennom tildelingen av laksekonsesjoner, med egne forskrifter, definert området som et satsingsområde innafør havbruksnæringen. *Formålet beskrives slik: skal bidra til å styrke det lulesamiske samfunnet i Musken i Tysfjord kommune.* Disse konsesjonene eies i dag av Ellingsen Seafood AS.

Veiforbindelse til Musken har vært drøftet i offentlige organ siden slutten av 1950 – tallet. I de siste årene har Muskensenter AS og Tysfjord kommune har utredet veiforbindelse til Musken, henholdsvis fra Sagpollen i Hamarøy kommune og Hellandsberg. Kostnadsrammen for alternativet fra Hellandsberg er satt til 264 millioner krone med en usikkerhet på +/- 30 %. Alternativet fra E6 ved Sagpollen er beregnet til 120 millioner kroner (indeksregulert i 2017) etter bindende anbud fra Leonard Nilsen & sønner. Statens vegvesen har utredet, som et av to alternativer, fergefri E 6 via Musken. Et flertall i Tysfjord kommunestyre prioriterte ikke dette alternativet men gikk inn for traseen som betegnes som «indre trase» (i høringsuttalelse til saken).

Det er utarbeidet to grundige rapporter til saken om kailøsning i Musken.

1. Transportutvikling AS har utført en overordnet vurdering av kailøsninger som et alternativ til å renovere eksisterende kai, samt alternative lokaliseringmuligheter.
2. Befaringsrapport kaianlegget Musken i Tysfjord kommune -Nordnorsk Bygningsvernssenter (avd. ved Nordnorsk Fartøyvernssenter).

Havnesjefen har vært i dialog med Nordland fylkeskommune. Kommunen kan søke om tilskudd til infrastrukturiltak. Årets søknadsfritt er utgått men det kan søkes til neste år, forutsatt at det gis beskjed hvis prosjektet gjennomføres i år.

Det er sendt forespørsel om tilskudd fra Ellingsen Seafood AS. Vi har ennå ikke mottatt svar på henvendelsen.

På grunnlag av rapportene med dokumentasjon legger Havnesjefen opp til følgende fremdrift i saksbehandlingen: Avklare om eksisterende kai skal renoveres eller om kjøp av betongflytebrygge skal prioriteres.

Disse forhold er undersøkt:

Eksisterende kai

Havnesjefen har foretatt befaringsrapport med entreprenører. Les vedlagt rapport: fra Nordnorsk Bygningsvernssenter (avdeling ved Nordnorsk Fartøyvernssenter). Havnesjefen orienterer i møte.

Oppsummering fra befaringsrapport:

Som nevnt tidligere i rapporten er skadene såpass store at sikringstiltak på kaifront bør iverksettes så raskt som mulig. Ei vindrosse med båten forføyd til kaia kan medføre at kaifront gir etter og kollapser. Det er avdekket såpass mange og alvorlige feil og skader på kaia, at et arbeid med sikring av kaifront bør gjennomføres før neste vinter. Øvrige tiltak på kai kan gjennomføres påfølgende år, men bør vektlegges gjennomført fortløpende.

Kostnad

Nordnorsk Bygningsvern senter har levert et detaljert kostnadsoverslag. Dette vedlegget er unntatt fra offentligheten på grunn av at renoveringen kan bli lyst ut på anbud. Havnesjefen vil orientere og møtet lukkes under denne sekvensen.

Havnesjefen viser til rapport fra Transportutvikling AS:

Eksisterende hurtigbåtkai har vært benyttet til anløp av hurtigbåten i mange ti-år. Kaien er værutsatt for sydvestlige og nordvestlige/nordøstlige vindretninger, men det er sjelden at anløp har blitt kansellert. I de tilfeller anløp har blitt kansellert, har en alternativ kai (småbåt-kaien) noen hundre meter lenger inn i Musken blitt benyttet. Det er gode dybdeforhold og rikelig manøverområde ved eksisterende hurtigbåtkai. Det er også bygget ekspedisjonsbygg med venteromfasiliteter i tilknytning til kaien.

Havnesjefen konkluderer med at lokaliseringen av dagens kaianlegg fungerer etter hensikten. Det vises også til at venterommet (ishuset) er oppgradert med pengestøtte fra Havbruksfondet.

Betongflytebrygge

Havnesjefen har innhentet priser. Les: vedlagt varebeskrivelse. Kostnaden er vesentlig høyere en beregnet i vedlagt rapport.

Tillegg til varebeskrivelse:

Landgangen må nok være ca. 15 meter. Det øker prisen med opptil 500 000 kroner sett mot pris i varebeskrivelsen.

Det må også beregnes en kostnad på følgende:

1. Lys og elektrisk anlegg.
2. Landfeste for landgang.
3. Platting på land.
4. Veiforbindelse og lyssetting til hovedvei.

Samlede kostnader for betongflytebrygge vil antakelig ligge på over 4 millioner kroner. Havnesjefen orienterer om prisestimat.

Kostnaden for fjerning og destruering av trekaia bør også beregnes under dette tiltaket. Havnesjefen orienterer om prisantydning.

Kapteinen på hurtigbåten anbefaler ikke løsningen med betongflytebrygge. Han viser til at i perioder med vanskelige værforhold, med sterk vind og store bølger, vil betongflytebrygge redusere bekvemmeligheten for av- og på påstigende passasjerer, samt redusere kvaliteten på dagens opplegg for lossing og lasting av gods. Også vanskeligheter som kan oppstå ved ising på betongflytebrygga påpekes.

Transportutvikling AS mener derimot at denne kailøsningen fungerer:

En flytebrygge har mange fordeler i forhold til en fast installasjon. Det er tilnærmet samme høyde mellom båt og kai, uavhengig av tidevannsforskjeller. Den er mobil, og kan flyttes (og selges) når det ikke er behov for den lenger.

En flytebrygge i betong er en solid løsning for havne- og marinaløsninger. Betong har lang levetid, god stabilitet og bæreevne og krever lite vedlikehold.

En flytebrygge beveger seg med svell/bølger. Dette kan føles ubehagelig for folk. Imidlertid vil en flytebrygge i betong være tung og stabil, og bevegelsene vil være relativt små.

Vurderingstemaet er således om en betongflytebrygge forbedrer dagens kailøsning. Videre må det vurderes om denne løsningen kan finansieres innenfor kommunens økonomiske rammer.

Til sammenligning vurderer Transportutvikling AS kjøp av ny **betongkai** slik:

Det er vanskelig å anslå en tilnærmet nøyaktig kostnad for en slik kai. Usikkerhet er knyttet til bl.a. dybdeforhold (hvor langt må kaien fra land for å oppnå en akseptabel dybde), bunnforhold (peling), hvilken belastning en velger at kaien skal dimensjoneres for osv. En kai med lengde på ca. 25 meter vil anslagsvis koste et sted mellom 2,5 og 4 millioner kroner. Mva kommer i tillegg.

Oppsummering

Havnesjefen viser til befaringsrapporten og konkluderer med at tiltak må igangsettes omgående, enten ved renovering av eksisterende kai eller ved kjøp av ny betongflytebrygge.

Havnesjefen ber derfor Havnestyret godkjenne et av tiltak som belyses i saksfremlegget.

Ut i fra en samlet vurdering anbefales det at eksisterende kai renoveres. Det vektlegges at dagens løsning fungerer etter hensikten og at tiltaket kan finansieres over kommunale fond.

Alternativet med betongflytebrygge vurderes også som en tilfredsstillende løsning men på bakgrunn av noen usikre faktorer og tiltakets kostnad, anbefales ikke dette alternativet.

Kostnaden kan ikke dekkes innafor rammen til Kraftfondet og Tysfjord havn har heller ikke inntekter til å betjene et lån på 4 millioner kroner.

På bakgrunn av kommunes økonomiske situasjon velger Havnesjefen å se bort fra et låneopptak i dette saksfremlegget.

Havnesjefen viser at Kraftfondet fortrinnsvis brukes til næringsformål. Fondet kan også brukes til kommunale tiltak. Det presiseres i retningslinjenes paragraf 5 at samlet finansiering til private næringstiltak som hovedregel ikke skal overstige 50 % av det totale kapitalbehovet for prosjektet men kommunen kan sette en lavere grense om de ønsker det.

Havnesjefen legger til grunn at kommunale tiltak kan ha en lavere grense siden det presiseres i hovedregelen at dette gjelder private næringstiltak og at kommunen uansett kan sette en lavere

grense. Videre legges det til grunn at merverdiavgift til staten tilbakeføres tiltaket. Havnesjefen konkluderer således med at finansiering er i tråd med retningslinjene.

Havnesjefen anbefaler at Tysfjord havn er ansvarlig for gjennomføringen. Dette i hovedsak fordi formannskapet også er kommunens havneutvalg, samt formålet med havneorganiseringen.

Vedlegg:

Befaringsrapport

Rapport Musken hurtigbåt kai

Varebeskrivelse

Pål Strøm Jensen
Havnesjef

Stig Eriksen
Prosjekt leder

KLAGESAK - SØKNAD OM UTSETT AV FLYTEBRYGGE/FLYTEBRO

Saksbehandler: Lars Eirik Helland
 Arkivsaksnr.: 17/655

Arkiv: GN/BN 39/8

Saksnr.: Utvalg

52/18 Formannskapet
 1/18 Formannskapet

Møtedato

05.06.2018
 20.02.2018

Innstilling:

Tysfjord kommune opprettholder vedtak FSK 1/18 datert 20.02.18. Det er ikke kommet frem nye momenter i klagen fra grunneier av matrikkelnr. 39/8 som har innvirkning på saken. Tiltaket vil være i konflikt med intensjonene i plan- og bygningsloven § 1-8 der det skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og almenne interesser. Tiltaket vil heller ikke samsvare med Tysfjord kommunes arealplan for området.

Saksutredning:

Odin Hansen søker som grunneier av matrikkelnr. 39/8 på Tjårnes om utlegging av flytebrygge/flytebro over osen på sin eiendom. Grunneier av naboeiendommen 39/4 Kristin Nilsen sender inn merknad på mottatt nabovarsel der hun protesterer mot tiltaket. Etter en totalvurdering blir det gitt avslag i delegert vedtak FSK 1/18 datert 20.02.18. Klage på vedtak fra Odin Hansen er innkommet Tysfjord kommune den 05.03.18 og må regnes som gitt innen klagefristen. Utdyping av klagen er mottatt 13.04.18. Det er kommet supplerende opplysninger fra Arvid Hansen på vegne av Odin Hansen innkommet Tysfjord kommune 20.04.18. Det har også vært et møte mellom Tysfjord kommune og Odin Hansen den 10.04.18.

Klagen går i hovedsak ut på at Odin Hansen mener det ikke stemmer at broen stenger for allmenn ferdsel. Han mener også at båtstøen til Kristin Nilsen bare blir brukt til vinterlagring og at broen vil bli bygget slik at den kan løsnes fra land og svinges ut for passasje ved utsett og oppsett.

Saksbehandlers vurdering er at tiltaket vil bære preg av å være en fysisk hindring som sperrer av osen for båter, og da spesielt for Kristin Nilsen som har eiendom innenfor. Tiltaket vil være i konflikt med intensjonene i plan- og bygningsloven § 1-8. Tiltaket vil også være i konflikt med arealplanen for området.

Vedlegg:

Søknad med kart og flyfoto innkommet 15.12.17.
 Merknad til nabovarsel innkommet 29.12.17.
 Svar på merknad til nabovarsel innkommet 01.02.18
 Delegert vedtak FSK 1/18 datert 20.02.18.
 Klage på vedtak innkommet 05.03.18.
 Utdyping av klage på vedtak innkommet 13.04.18.
 Supplerende opplysninger innkommet 20.04.18

Arne Kvensjø
rådmann

Lars Eirik Helland
saksbehandler

ORGANISERING BARNEVERNET

Saksbehandler: Mathilde Marhaug
Arkivsaksnr.: 17/27

Arkiv: F47

Saksnr.: Utvalg
53/18 Formannskapet

Møtedato
05.06.2018

Innstilling:

1. I samarbeid med Hamarøy kommune og fellesnemda Nye Hamarøy kommune anmoder Tysfjord kommune om tilbud fra både Bodø kommune og Fauske kommune om kjøp av barnevernstjeneste.
2. Tysfjord kommune tar kontakt med Narvik kommune med sikte på en samarbeidsavtale for å ivareta tjenestetilbudet for området som vil inngå i Nye Narvik kommune fra 01.01. 2020.
3. Under forutsetning av vedtak om endret organisering og enighet mellom Hamarøy og Tysfjord kommune, avvikles avtalen fra 2012 om driften av Nordsalten barnevern.
4. Planer og konklusjoner med hensyn til framtidig organisering drøftes med tillitsvalgte.
5. Formannskapetets innstilling oversendes begge fellesnemdene.
6. Kommunestyret vil få seg forelagt en ny sak etter at resultatet av drøftinger - jmfri foregående punkter – foreligger.

Viser til orienteringssak i formannskapet i Hamarøy 13.04.2018 der rådmann i Tysfjord Arne Kvensjø og barnevernsleder Mathilde Marhaug orienterte om tjenesten. På bakgrunn av dette ba formannskapet om en utredning i med tanke på fremtidig drift av barnevernet. Dette grunnet utfordringer knyttet opp mot økonomi, saksmengde, mulighetsrom innenfor iverksetting av tiltak, samt den kommende kommunedeling/ -sammenslåing. Tilsvarende informasjon ble gitt av rådmannen i Tysfjord kommunestyre 24.04. 2018. hvor det ble bedt om en egen sak om forslag til endret organisering.

Nordsalten barnevern ble opprettet 01.01.2012 som en interkommunal modell etter § 28 i kommuneloven, der Tysfjord kommune står som vertskommune. Det er per dags dato kun Hamarøy som har samarbeid med barneverntjenesten i Tysfjord. Nordsalten barnevern har per i dag 7 årsverk, inkludert ett årsverk barnevernsleder og 0,5 årsverk merkantil. Budsjettmessig har Hamarøy 2,75 årsverk, mens Tysfjord har 2,25 årsverk. I tillegg finansierer fylkesmannen to årsverk, ett til hver kommune. Det er tatt kontakt med fylkesmannen i Nordland om ytterligere finansiering. Kontorsted er Drag.

Tysfjord kommune ble i juni 2017 vedtatt delt i to fra 01.01.2020, sammenslått med nye Narvik på østsiden og nye Hamarøy mot vest. Siden Tysfjord kommune ikke skal bestå, og det opprettes to nye kommuner – må man se på hvilke muligheter som er for videre drift av barnevernstjenesten i de nye kommunene.

Kommunen er pålagt å ha en barnevernstjeneste ifl lov om barneverntjenester.

Saksutredning:

Det er fire alternative løsninger for barnevernstjeneste i nye Hamarøy. Dersom nye Hamarøy ikke skal drifte egen kommunal barnevernstjeneste, kan man se på aktuelle kommuner som det kan gjøres avtale med – gjennom vertskommunemodell slik man har i dag.

De fire alternativene som er aktuelle:

1. Bestå som selvstendig barnevernstjeneste i nye Hamarøy kommune
2. Interkommunal barnevernstjeneste med Bodø kommune
3. Interkommunal barnevernstjeneste med Fauske (Sørfold/Saltdal/Beiarn) kommune
4. Interkommunal barnevernstjeneste med nye Narvik kommune
5. «Forskuttere» driften og organiseringen av barnevernstjenesten 01.01. 2020 slik at den nordøstlige delen av kommunen sogner til nye Narvik og den søvesrtlige delen til nye Hamarøy – med e praktiske konsekvenser det vil få for den framtidige organiseringen.

Dersom man velger å ha et eget kommunalt barnevern, kan man likevel inngå avtale med andre kommuner om ivaretagelse av *akuttberedskapen*. Da vil man oppfylle lovkravene ifølge de nye retningslinjene (lov om barneverntjenester § 1-4), og flere vil dele på belastningen av beredskapsvaktene. Alle de alternative samarbeidskommunene vil her være aktuelle. Viser her til utfordringer knyttet til geografi og tilgjengelighet.

Alternativ 1:

Tjenesten opplever i dag å ha en sterk faglighet. De har en tilstedeværelse i kommunen, og har tett samarbeid med andre faggrupper. Alle stillinger er besatt med rett barnevernfaglig kompetanse per i dag. De har nærhet til tjenesten og har oversikt. Tjenesten mener selv de er lavt bemannet i forhold til antall saker som er innmeldt. Antall meldte saker har økt, og tjenesten er under sterkt press. De ansatte i tjenesten kan noen ganger føle på at saker blir for tett på, dette fordi kommunene er små og oversiktlige.

Dagens organisering av barnevernstjenesten vil endres når kommunesammenslåingen inntreffer. Det blir da usikkert hvor mange årsverk som blir tilhørende nye Hamarøy. Nye Hamarøy må uansett sørge for et barnevern som både drives faglig forsvarlig og har tilfredsstillende kapasitet i forhold til lovkrav. Tjenesten kan bli enda mer sårbar når de blir færre, både med tanke på iverksettelse av ulike tiltak og oppfølgingen av disse. Kommunen er nødt til å prioritere å se til at alle lovkrav blir tilfredsstilt, og at tilsyn med tjenesten kan gjennomføres uten avvik.

Det er utfordringer med rekruttering til et lite fagmiljø, og utfordringer med å beholde stabil arbeidskraft. Tjenesten har også økonomiske overskridelser i begge kommunene.

Utfordringen ligger også i å gjennomføre så tidlig intervensjon som mulig. Barnevernet er under så mye arbeidspress, at jobben ofte går i å behandle skade allerede skjedd – enn å jobbe godt forebyggende.

Dersom man velger å gå for en løsning med egen kommunal barneverntjeneste så bør man sørge for at det foreligger en nedfelt avtale med annen kommune på fagnettverk slik at man sikrer en faglig forsvarlig tjeneste. Det bør også være mulighet for å kjøpe tjenester fra samme kommune ved behov i perioder ved økt behov og i saker hvor man opplever å ha for nær tilknytning.

Alternativ 2:

Bodø har en stor og veletablert barneverntjeneste. De har mye kunnskap og kompetanse på plass, og har samarbeidspartnere som politi og spesialisthelsetjeneste nært. De har erfaring med vertskommunemodell som fungerer godt. Blant annet skal Steigen barneverntjeneste inn i denne ordningen fra høsten 2018. Bodø barneverntjeneste har også etablert akuttberedskap. Dersom man velger en vertskommunemodell med Bodø, så vil vi kunne benytte denne tjenesten også.

Utfordringen kan være at det er store avstander mellom Bodø og Hamarøy. En avtale tilsvarende Steigens, vil likevel sikre at arbeidstakere vil kunne utøve den daglige jobben innenfor kommunegrensen til nye Hamarøy (pga virksomhetsoverdragelse). Den lokale kjennskapen til en liten og demografisk utstrakt kommune vil trolig kunne beholdes.

Dersom man ønsker et alternativ må det utredes bedre for å vite hvordan organiseringen eventuelt skal være.

Alternativ 3:

Fauske har også en stor og veldrevet barnevernstjeneste med god kompetanse på området. De er nærmere geografisk enn Bodø og Narvik. De har politi, BUP og mye kompetanse innen psykisk helse lokalisert i kommunen.

Fauske jobber allerede med et mulig samarbeid med Sørfold kommune, og de ønsker også samarbeid med Saltdal og Beiarn. De to sist nevnte kommunene har allerede etablert et velfungerende samarbeid seg i mellom. Nye Hamarøy kan være med i etableringen av samarbeidet, hvor man knytter til seg også andre kommuner som er relativt små – og har erfaring med å drive barnevern i distriktet. Den største fordelene her er å tilknytte seg mer fagpersonell og kan bygge et sterkt faglig nettverk, som er kjørbar vei mellom.

Det er usikkert hvorvidt Beiarn og Saltdal blir med på samarbeid nordover, men det er i første omgang realistisk å utarbeide samarbeid med Fauske (og evt Sørfold)

Nordsalten barnevern har allerede et samarbeid med Fauske innen IKT.

Alternativ 4:

Nye Narvik kommune er i gang med et samarbeid nordover og vestover. Et samarbeid nordover er mulig, men fjord og ferge skaper geografiske utfordringer – og det blir lange avstander. Mange andre samarbeidspartnere til nye Hamarøy sokner sørover – slik som politi og BUP.

Alternativ 5:

Alternativet forutsetter at Tysfjord kommune i tida framover til de nye kommunene er etablert, må forholde seg til 2 forskjellige samarbeidsavtaler og 2 forskjellige regioner/fagmiljø.

Vurdering:

Målet for kommunen må være å etablere en faglig sterk, robust og økonomisk velfungerende barnevernstjeneste. En barnevernstjeneste som jobber godt forebyggende, har kunnskap og

kompetanse nok til å imøtekomme alle utfordringer man kommer ovenfor. En tjeneste som har struktur på rutiner, planer, beredskap og økonomi.

Vi ser at tjenesten vi allerede har er liten og sårbar, og blir enda mindre ved kommunesammenslåingen. Vi blir stående «igjen i midten», og alle nærliggende kommuner etablerer samarbeid med andre kommuner for nettopp å nå de mål vi har satt oss.

Det er uholdbart og skal drive egen akuttberedskap i egen kommune, da man risikerer at noen alltid må være på jobb og tilgjengelig. Dette kan medføre brudd på arbeidsmiljølovens bestemmelser og lov om barnevernstjenester, og er en svært stor belastning på de det gjelder. Per nå er det kun barnevernsleder som kan treffe akuttvedtak, eller dennes stedfortreder. Og det gjelder uansett hvor stor tjenesten er. Politiet kan også treffe akuttvedtak gjennom jourhavende jurist. Det er derfor urealistisk å bli stående som selvstendig barnevernstjeneste, alternativ 1.

Dersom man forutsetter at alle alternativene har lik pris, vil alternativ 2 og 3 utpeke seg som gode løsninger. Alternativ 2 har imidlertid en god og oppgående barnevernstjeneste, som kan ta over område for nye Hamarøy på relativt kort varsel. Her er også akuttberedskapen tilknyttet. I og med at Steigen har avtale med Bodø, er det nærliggende og tenke at nye Hamarøy kan oppnå synergier også opp mot nabokommunen. Men Bodø kan bli en utfordring med de geografiske avstandene både i forhold til arbeid innad i barnevernet og faglig samarbeid.

Alternativ 3 har også en god tjeneste, men må utredes mer med tanke på akuttberedskap og tidsperspektiv for samarbeid. Men det vil absolutt være en fordel hvis Sørfold også blir med på samarbeidet. Det er geografisk mer gjennomførbart, og nært til fagnettverksmøter og akutte saker.

Alternativ 4 er upraktisk med tanke på fjord og ferge mellom. Dagens Nordsalten barnevern kommer heller ikke til å ha samarbeid med andre aktuelle instanser som samarbeider med barnevern med nye Narvik kommune. Hamarøy vil da bli en utpost i forhold til de andre kommunene de samarbeider med.

Alternativ 5 – i kombinasjon med alternativ 2 eller 3 vil være en utfordring, men sannsynligvis den beste løsningen for brukere og fagpersonell i Tysfjord kommune.

Vedlegg:

Arne Kvensjø
rådmann

Mathilde Marhaug
Barnevernleder