Møteinnkalling

Utvalg:	**Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre**
Møtested:	Heilhornet, Bindal rådhus, Terråk
Dato:	24.09.2018
Tidspunkt:	13:00

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 75 03 25 00. **Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.**

Dokumentene er utlagt til alminnelig gjennomsyn på Bindal folkebibliotek samt publisert på kommunens nett- og facebookside.

Terråk, 18.09.2018

Petter Bjørnli
nestleder

Saksliste

Utv.saksnr	Innhold	Unntatt off.
PS 13/18	Godkjenning av innkalling	
PS 14/18	Referatsaker	
RS 5/18	Innspill vedr. rullering av trafikksikkerhetsplan 2019-2023	
RS 6/18	Bekymringsmelding vedrørende behov for renovering / oppgradering av legekontor og helsestasjon	
PS 15/18	Varsel om oppstart av planarbeid - Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2020 - 2031	
PS 16/18	Utredning av samfunnsbåt i Bindal og utlysning av oppdrag som vaktbåt for lege, brann og veterinærvakt	

PS 13/18 Godkjenning av innkalling

PS 14/18 Referatsaker

BINDAL KOMMUNE
Plan- og utviklingssektor

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Vår ref:	Arkivkode	Saksbehandler	Dato
2016/652-9	Q80	Bjørn Inge Lange	06.09.2018

Innspill vedr. rullering av trafikksikkerhetsplan 2019 - 2023

Gjeldende trafikksikkerhetsplan for Bindal kommune (2014 – 2018) skal rulleres. I den forbindelse ønsker vi innspill på gode prosjekter for å øke trafikksikkerheten.

Frist for innspill: **22.10.2018.**

Gjeldende trafikksikkerhetsplan er å finne på www.bindal.kommune.no. For ytterligere informasjon, ta kontakt med Bindal kommune, plan- og utviklingssektoren eller postmottak@bindal.kommune.no

Med hilsen

Bjørn Inge Lange
avdelingsingeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Postadresse:
Oldervikveien 5
7980 TERRÅK

Besøksadresse:
Oldervikveien 5, 7980 Terråk

Telefon: 75 03 25 00

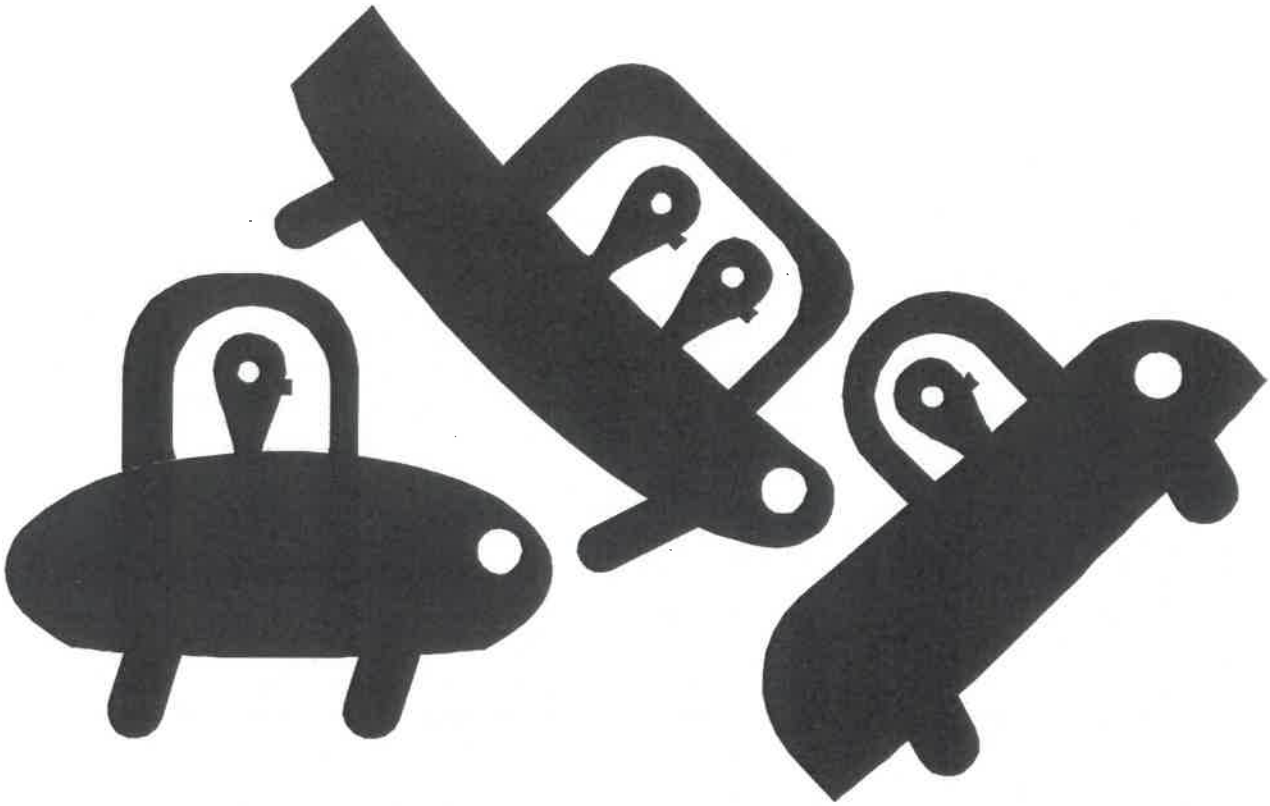
Bankkto.: 4651 07 01224
Org.nr.: 964 983 380

E-post:
postmottak@bindal.kommune.no

Internett:
www.bindal.kommune.no

Tilsvarende brev sendt til:

Statens vegvesen	Postboks 1403	8002	BODØ
Bindal SV v/Gunnhild Gutvik	Horsfjordveien 444	7982	BINDALSEIDET
Fylkesmannen i Nordland	Moloveien 10	8002	BODØ
Hollup/Aune velforening v/Heidi Vollan		7982	BINDALSEIDET
Nordland fylkeskommune	Postmottak, Fylkeshuset	8048	BODØ
Barnehagene i Bindal v/Arnfinn Hamnes	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bindal frivillighetssentral v/ Gerd Dybvcik		7980	TERRÅK
Bindal Venstre v/Magnar Bøkestad		7982	BINDALSEIDET
Harangsfjorden bonde- og småbrukarlag v/Astrid Eldorsen	Nordheim	7981	HARANGSFJORD
Nord-Vestrand aktivitetslag v/Sten Heide	Hallveien 182	7982	BINDALSEIDET
Terråk skole	Rørgata 6	7982	BINDALSEIDET
FYSAK	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bindalseidet pensjonistforrening v/Solbjørg Sagmo		7982	BINDALSEIDET
Bindalseidet velforening v/ Roger Vikan		7982	BINDALSEIDET
Lysfjord vellforening v/Ann Mari Storheil		7982	BINDALSEIDET
Bindalseidet skole		7982	BINDALSEIDET
Helsesøster Marianne Berg-Hansen	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bindal råd for funskjonshemede og eldre v/ Maryann Sanders		7980	TERRÅK
Bindal Høyre v/Petter Bjørnli		7982	BINDALSEIDET
Bindal Senterparti v/Terje Moe	Øksningøy 153	7980	TERRÅK
Helstad og Bangstad velforenning v/Rakel Helstad		7980	TERRÅK
Horsfjord velforening v/Anne Britt Skillingsås	Otervikveien 168	7982	BINDALSEIDET
Terråk Pensjonistforening v/Liv Brevik	Toppenåsen 3	7980	TERRÅK
Bindal Arbeiderparti v/Kathrine Næsvold Busch		7980	TERRÅK
Kjella Helselag v/Sofie Gutvik	Kjærstad	7982	BINDALSEIDET
Årsandøy Velforening v/Solbjørg Nygård	Årsandøy 10	7980	TERRÅK
Harrangsfjorden grendelag v/Grete Solvang		7981	HARANGSFJORD
Terråk Velforening v/Bodil Kjølstad	Øvre Nessaveien 13	7980	TERRÅK
Åbygda UL v/Trine Nilsen Bergerud		7980	TERRÅK



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

FOR BINDAL KOMMUNE

2014 – 2018

Forord

Arbeidet med rullering av trafikksikkerhetsplan for Bindal kommune startet opp med annonsering i Namdalsavisa og Brønnøysunds Avis i mars 2013, der det ble bedt om innspill til trafikksikkerhetsplanen. Samtidig ble det sendt brev med invitasjon til i komme med innspill til blant andre Nordland fylkeskommune, Statens Vegvesen, Lensmannen i Bindal, skoler og barnehager, politiske partier, lag og foreninger i Bindal. Det kom inn 12 innspill i denne fasen. På bakgrunn av de innkomne innspill ble det utarbeidet forslag til ny trafikksikkerhetsplan som skal gjelde i perioden 2014 – 2018. Planforslaget ble lagt fram for formannskapet i møte 4.9.2013, som vedtok å legge forslag til trafikksikkerhetsplan for Bindal kommune 2014 – 2018 ut på offentlig ettersyn, samtidig som planforslaget ble sendt på høring til Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg. I høringsfasen kom det inn 1 muntlig og 2 skriftlige uttalelser. Disse er vurdert og til dels innarbeidet i planen.

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å samordne og øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette skal bidra til å gi en oversikt over behovet for trafikksikringstiltak og skal være med på å redusere antall trafikkulykker, samt gi både myke og harde trafikanter en tryggere hverdag i trafikken.

Trafikksikkerhetsarbeidet bør skje på en planmessig måte, både for å sikre størst mulig effekt av igangsatte tiltak, for å involvere de riktige samarbeidsparter og for å prioritere de mest nødvendige tiltak.

Planen skal i hovedsak sikre barn og unge en trygg skolevei. Skolebarn skal kunne gå og sykle til og fra skolen uten at det oppleves utrygt for barn og voksne. Planen har også fokus på holdningsskapende arbeid der atferd i trafikken er viktig. Dette omfatter fart, rus og bruk av sikringsmidler som blant annet refleks, belte, osv.

Bindal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2014 – 2018 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid. Planen viser hvilke tiltak som prioriteres i planperioden, samtidig som den gir grunnlag for søknad om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

Bindal kommune, plan- og ressursavdelingen, november 2013.

Kjell Andersen
plan- og ressurssjef

Innhold

1 Innledning 4

2. Målsetting 5

3. Deltakelse og medvirkning 5

4. Situasjonsbeskrivelse 6
4.1 Ulykkessituasjonen 6
4.2 Risikoområder 6
4.3 Risikogrupper 8

5. Problemavklaring 10
5.1 Forebyggende arbeid 10
5.2 Generelle problemer 10

6. Handlingsplan 11
6.1 Tiltak 11
6.2 Tiltak relatert til veistrekninger 13
6.2.1 Kommunale veier 13
6.2.2 Fylkesvei 1 13
6.2.3 Fylkesvei 3 13
6.2.4 Fylkesvei 5 13
6.2.5 Fylkesvei 6 14
6.2.6 Fylkesvei 17 14
6.2.7 Fylkesvei 770 15
6.2.8 Fylkesvei 801 15
6.2.9 Fylkesvei 802 16

1. Innledning

Trafikksikkerhetsplanen skal rulleres minimum en gang hvert 4. år. Dette vil være naturlig med bakgrunn i endringene av de økonomiske rammene, som vil legge visse føringer også på trafikksikkerhetsarbeidet.

Utfordringen er å sette av ressurser nok til å ivareta de problemstillinger det pekes på. Det er gjennom gode tilskuddsordninger lagt til rette for at trafikksikkerhetsplanen kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Skal trafikksikkerhetsarbeidet lykkes må ressurser øremerkes formålet.

Organ plassert på kommunenivå vil ha en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er ikke lagt opp til at den kommunale trafikksikkerhetsplanen skal være en del av kommuneplanen. Dette fordi de fysiske tiltakene som planen skisserer er av noe omfang også vil måtte være en del av andre planer. Disse vil i seg selv være en del av kommuneplanverket. Videre bør ikke-fysiske tiltak kunne evalueres og endres med et langt raskere intervall enn hva som vil være mulig dersom planen skal være et plandokument i plan- og bygningslovens forstand.

Bindal kommunes trafikksikkerhetsplan for perioden 2014 – 2018 skal være et styringsverktøy for et målrettet kommunalt sikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetsutvalget har prioritert følgende satsningsområder/tiltak i denne planen:

1. Lyssetting ved Årsandøy og Kjelleidet busstopp.
2. Reguleringsplan for gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
3. Gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
4. Rydding av vegetasjon.
5. Gang- og sykkelvei fra krysset FV 5/FV 6 til avkjørsel i Rødlia.
6. Avkjørsel Holm kirke.
7. Gang- og sykkelvei ved Kjella skole.

Formannskapet er trafikksikkerhetsutvalg på enkeltsaker. Kommunestyret har ansvar for tildeling av budsjett, noe som er et viktig virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Arbeidsdelingen kan fungere godt, men krever at arbeidet skjer etter en plan av noe varighet.

Det trafikksikkerhetsmessige arbeidet i kommunen bør involvere flere parter siden kompetanse på området finnes flere steder. Dette medfører ikke nødvendigvis behov for en annen politisk organisering enn den vi har i dag. Det medfører imidlertid et behov for en arena for samarbeid som ikke eksisterer i dag.

2. Målsetting

Målsetting med det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet
er at det ikke skal skje ulykker på veiene i Bindal.

Kommunen erkjenner at ikke alle virkemidler som er nødvendige i arbeidet for å nå dette målet, er virkemidler kommunen har direkte styring med. Dette må ikke bli en unnskyldning for handlingslammelse, men snarere en inspirasjon til å la trafikksikkerhet inngå i alt trafikkrelatert arbeid kommunen setter i gang.

Målet for arbeidet med denne planen bør være 0-visjonen som sier at vi skal ha 0 skadde og drepte i trafikken. Kjernen i 0-visjonen:

- Mennesket er unikt og uerstattelig og tap av menneskeliv i trafikken skal ikke aksepteres.
- Veisystemet må utformes ut fra menneskets forutsetninger. Vi har en begrenset tåleevne og mestringsevne og dette må ligge til grunn for utformingen av veisystemet.
- Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ikke alle ulykker kan forhindres. Vi må forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene som vi ikke kan forhindre. Myndigheter og trafikanter må ta et felles ansvar for trafikksikkerheten.

3. Deltakelse og medvirkning

Ved rullering av trafikksikkerhetsplanen for 2014 - 2018 har det vært fokus på bredest mulig deltagelse. Innspillsmuligheter er gitt ved annonsering i lokalaviser, kommunens hjemmeside, samt at lag, foreninger, organisasjoner og andre interessenter som skole, lensmann, FYSAK og helsesøster er tilskrevet. Innspillene viser at mange er engasjerte i trafikksikkerhet.

Bred medvirkning til planen er med på å sikre at de trafikksikkerhetsutfordringene som kommunen står ovenfor forsøkes løst. I tillegg skaper aktiv deltakelse og medvirkning engasjement samtidig som kommunens befolkning får et større eierforhold til planen. Engasjerte innbyggere og konstruktive tilbakemeldinger bidrar til en helhetlig plan som fremhever de sikkerhetstiltak som er nødvendige for at trafikken i Bindal skal bli tryggere og at planen skal nå sitt mål om å være en kommune der trafikkulykker ikke skjer.

4. Situasjonsbeskrivelse

4.1. Ulykkessituasjonen

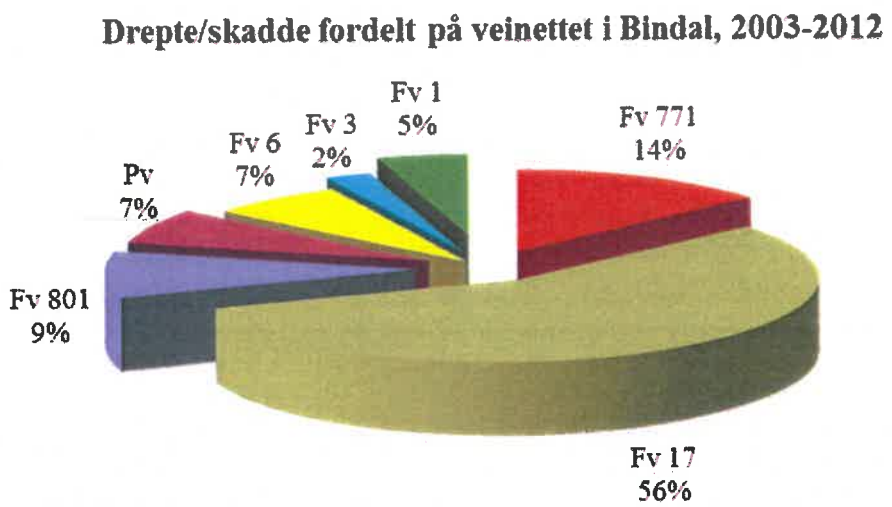
I løpet av de siste 20 – 25 årene har trafikkbildet i Bindal endret seg radikalt. Godstransport har i større grad blitt overført fra båt til landtransport. Persontrafikken har fulgt samme utvikling og veinettet har i samme tidsrom blitt utbedret. Hyppigheten av forflytning av personer har i tillegg økt kraftig som en følge av generelle endringer i arbeidsmønster. Disse faktorene har ført til en betydelig økning i tida personer utsettes for trafikkfare, og en økning i det reelle farenivået i trafikken.

4.2. Risikoområder

Tall fra transportøkonomisk institutt (TØI), viser at områder i umiddelbar nærhet av skole/barnehage, fotgjengerfelt og trafikkareal der tung og lett transport kombineres er de feltene der de alvorligste ulykkene oppstår. Dette dreier seg om dødsulykker og ulykker med alvorlige personskader.

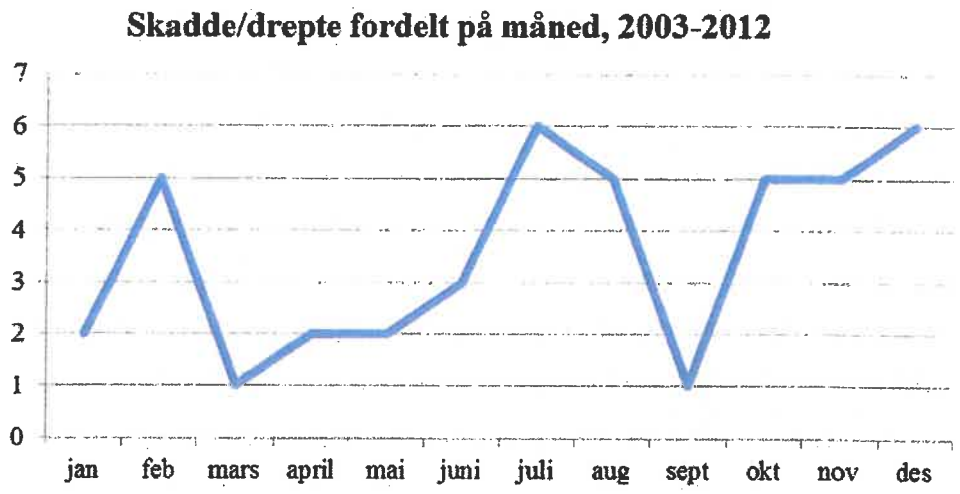
I Bindal faller områder der tung og lett trafikk kombineres, ofte sammen med skoleveier, og er følgelig et relativt stort areal, noe som vanskeliggjør trafikksikkerhetstiltak på den måten at fysiske tiltak blir kostnadskrevende.

Hovedtyngden av de trafikkulykkene som har vært i Bindal i løpet av den siste 10-årsperioden har skjedd på fylkesvei 17.



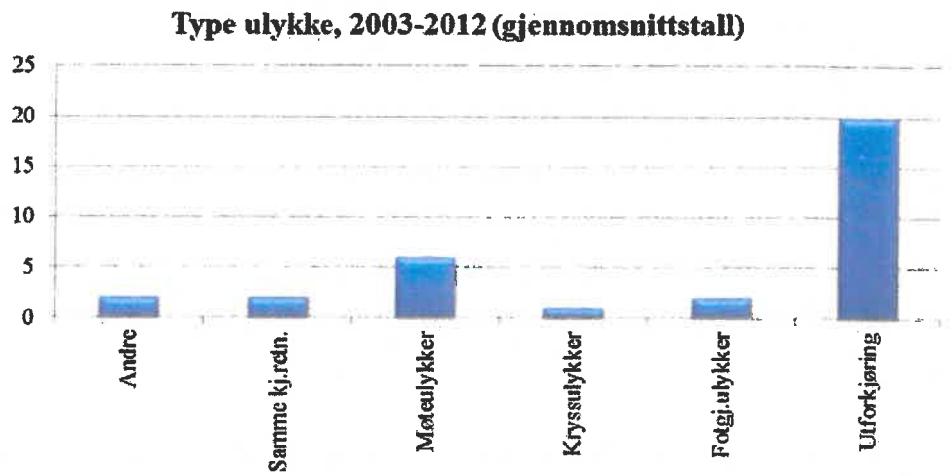
Figur 5, Andel skadde/drepte fordelt på veinettet i Bindal kommune 2003 - 2012. Kilde: Statens Vegvesen.

Antall skadde og drepte i trafikken i Bindal fordelt på måned de siste 10 årene viser at de fleste ulykkene skjer i overgangen fra sommer til vinterføre og i perioden juni til august.



Figur 6, Fordeling av personskadeulykker utover året i perioden 2003 - 2012 i Bindal. Kilde: Statens Vegvesen.

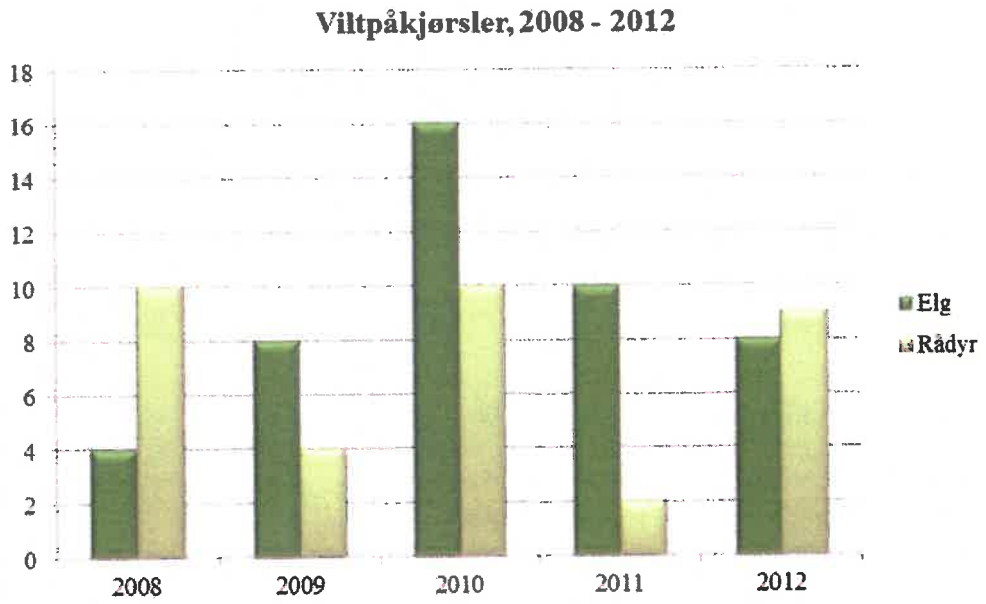
Den største ulykkestypen i Bindal de siste 10 årene har vært utforkjøringer.



Figur 7, Personskadeulykker fordelt på ulykkestype i Bindal 2003 - 2012. Kilde: Statens Vegvesen.

En skal være forsiktig med å trekke konklusjoner ut fra et så lite materiale som det vi har her, men det kan se ut som om junitrafikken, og trafikken i starten av perioden med vinterføret, er de mest ulykkesutsatte tidspunktene i vår kommune. Dette indikerer at høy hastighet kan være et av problemene, i og med at utforkjøringsulykker er dominerende, og at kombinasjonen høy fart og dårlig føre er et problem i overgangen fra høst til vinterføre. Ved disse årsaksfaktorene er det i realiteten føreren av motorkjøretøyet som må bære skylden. Det er betenkelig at det skal skje så mange ulykker i juni som er en årstid med gode kjøreforhold. Dette gir oss en pekepinn om at det holdningsskapende arbeidet bør være et viktig satsingsområde i det trafikksikkerhetsmessige arbeidet i Bindal.

Viltulykker i Bindal er primært knyttet til elg og rådyr. Disse ulykkene har i de fleste tilfeller kun ført til mindre fysiske personskader, men representerer selvsagt en følelsesmessig belastning for fører og passasjer. Figuren under viser antall viltpåkjørsler i perioden 2008 til 2012. Tallene viser både friskmeldte dyr og døde/avlivede dyr. Det er tatt utgangspunkt i sammenstøt med ett dyr per ulykke. Det er sannsynlig at det er flere sammenstøt med dyr, som ikke blir rapportert.

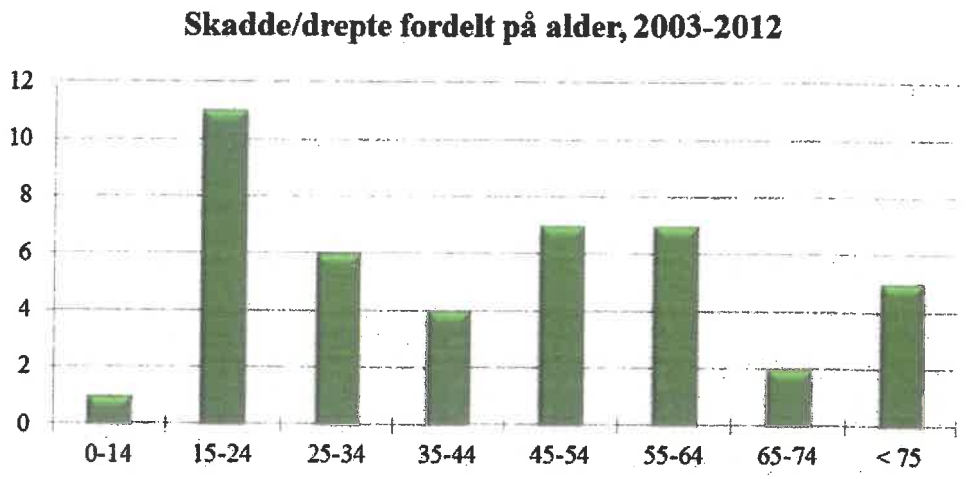


Figur 8, Antall viltulykker i perioden 2008 – 2012 fordelt på elg og rådyr. Kilde: Hjorteviltregisteret.

4.3. Risikogrupper

Tall fra TØI viser at den atferden som medfører størst risiko, avhenger av alder på personene involvert. Dette har sammenheng med at den enkeltes trafikkatferd endres i takt med alder.

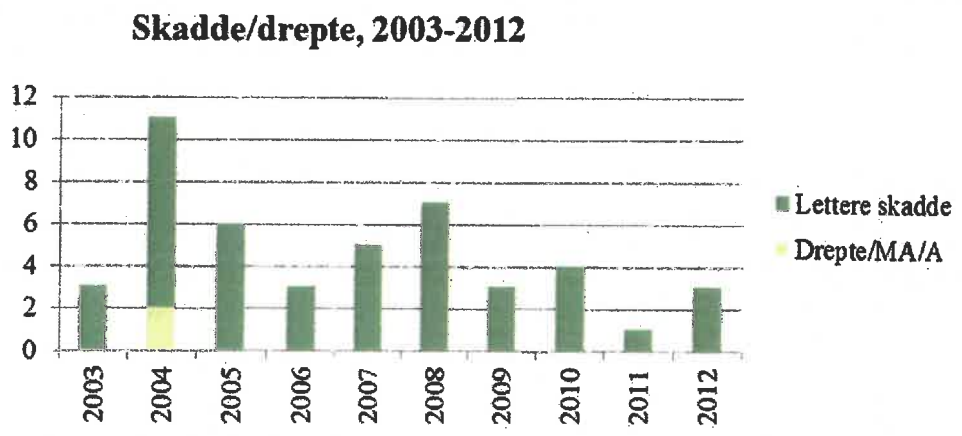
Personer mellom 55 og 65 år og oppover er involvert i flest ulykker. Disse ulykkene fører for det meste til lettere skader, som trolig har en sammenheng med at hastigheten er forholdsvis lav. Aldersgruppen 18 – 24 år er innblandet i færre ulykker enn de eldre, men ulykkene her er mer alvorlig og fører oftere til dødsfall og alvorlige skader. Dette kan skyldes kombinasjonen med høy fart og liten erfaring som bilfører.



Figur 9, Antall drepte/skadde fordelt på aldersgruppe i perioden 2003 - 2012 i Bindal. Kilde: Statens Vegvesen.

Mange ulykker blir ikke rapportert, og det antas å være en underrapportering på 50 %. Andelen ulykker som involverer en person er etter all sannsynlighet sterkest representert i gruppen ulykker som ikke blir rapportert.

I 2004 ble to personer drept i trafikken i Bindal. I løpet av den siste 10-årsperioden har det ellers forekommet ulykker med lettere skader.



Figur 10, Drepte/skadde fra 2003 - 2012 i Bindal. MA = meget alvorlig skadd, A = alvorlig skadd. Kilde: Statens Vegvesen.

Resultatet av figurene faller godt sammen med tilsvarende data for Nordland fylke. Tendensen er derfor ganske klar, unge bilførere befinner seg i gruppen med størst risiko for trafikkskade. Dette bør influere på tiltak innenfor forebyggende arbeid.

5. Problemavklaring

Ved rullering av trafikksikkerhetsplanen har kommunen forsøkt å nå ut til flest mulig av Bindals befolkning, slik at det kan dannes et bilde av hva trafikantene oppfatter som trafikkfarlig. På bakgrunn av høringsinnspill, tidligere materiale og ulykkesstatistikk er det utarbeidet en tiltaksplan for konkrete trafikksikkerhetstiltak.

5.1. Forebyggende arbeid

Forebyggende arbeid er et viktig element i trafikksikkerhetsarbeidet, og er ett av feltene der kommunen kan gjøre en virkelig stor innsats. Sentrale aktører i det forebyggende arbeidet er lensmann, helsesøster, folkehelsekoordinator, skoleverket og barnehagene. Forebyggende arbeid er også en del av kommunens planleggingsarbeid der plan- og ressursavdelingen er ansvarlig, med kommunestyret som vedtaksorgan.

Lensmannsetaten driver informasjonsarbeid rettet mot skole og barnehage i tillegg til kontrolltiltak som har forebyggende effekt. Helsesøster har i sitt generelle helseforebyggende arbeid, også med informasjonstiltak i forhold til trafikkatferd. Barnehager og skoler driver i tillegg til direkte trafikksikkerhetsarbeid, også et generelt holdningsskapende arbeid, som er viktig i forhold til trafikkatferd. Alle førsteklassinger i kommunen får utdelt effekter for økt trafikksikkerhet. Statens Vegvesen deler ut reflekser, samt skoleransel i oransje farge som bidrar til å gjøre trafikanter oppmerksomme på skolebarn.

Grunnskolens læreplan fra 2006 tar for seg trafikksikkerhet som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter 4., 7. og 10. trinn. Planen gir et kunnskapsløft for trafikkopplæring og sikrer bedre kontinuitet og progresjon gjennom hele grunnopplæringen. Planen forplikter i langt større grad enn tidligere skolen til å følge trafikk som tema i arbeidet med lokalt lærestoff på alle læretrinn.

Det er utfordrende å prioritere holdningsskapende arbeid. Det er et krevende arbeid som gjerne blir en mangelvare ved ressursknapphet i samfunnet. Hovedoppgaven i forhold til forebyggende arbeid vil være å sikre at det skapes en arena for samhandling mellom de involverte partene. Dernest vil det være viktig at grupper, som ikke er hovedmålgruppe for noen av disse instansenes arbeid i dag, sørges dekket av tiltak som ikke allerede er satt i verk.

5.2. Generelle problemer

Selv om trafikksikkerheten kan økes gjennom holdningsskapende arbeid er det ikke til å legge skjul på at også i Bindal er det steder i veinettet som er litt "uheldige".
Det kan være steder hvor myke og harde trafikanter kommer uheldig tett på hverandre, eller områder som trafikkeres mye av myke trafikanter som for eksempel skolebarn. Løsningen på problemet kan være gang- og sykkelvei, noe som er prioritert i revidert plan. Andre steder kan veien være smal, bratt, uoversiktlig eller svingete. På slike punkter kan trafikksikkerheten bedres ved å utvide veien, ta ned bakketopper, bedre skilting, sette opp belysning, rydde vegetasjon og rette ut kurver. Det må påregnes slike uheldige punkter, men målet må være å arbeide for å få de forbedret.

6. Handlingsplan

Trafikksikkerhetsutvalget har ikke kostnadsberegnet de ulike tiltakene, men det er foretatt prioriteringer i forhold til hvilke tiltak en anser som viktigst.
Følgende tiltak er prioritert:

1. Lyssetting ved Årsandøy og Kjelleidet busstopp.
2. Reguleringsplan for gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
3. Gang- og sykkelvei fra Terråk til Fallbekkvatnet.
4. Gang- og sykkelvei fra krysset FV 5/FV 6 til avkjørsel i Rødlia.
5. Avkjørsel Holm kirke.
6. Gang- og sykkelvei ved Kjella skole.
7. Rydding av vegetasjon.

6.1. Tiltak

En gjennomgang av innkomne forslag til trafikkfremmende tiltak, samt gjennomgang av tidligere innspill viser at det er et meget omfattende tiltaksgrunnlag. Antall foreslåtte tiltak må ses over en lengre periode, der det vil være behov for flere prioriteringsrunder. Opplistede tiltak er ikke en prioritert liste, utover de tiltak som trafikksikkerhetsutvalget har valgt ut.

Med bakgrunn i det grunnlagsmateriale som finnes angående trafikksikkerhetsarbeid vil det være av stor betydning at det opprettes en arbeidsgruppe for samordning av holdningsskapende arbeid. Gruppen må få ansvar for at de tiltak som kommunale instanser er hel- eller delansvarlig for blir gjennomført, og gruppa må også få ansvar for å påvirke andre instanser til å gjennomføre tiltak som er nevnt i vedlegg til planen, og andre tiltak utenfor kommunens ansvarsområde.

Skyss til og fra Bindalseidet skole og barnehage
Skyss av elever og barn helt fram til skolen og barnehagen oppleves som utrygt for både voksne og barn. Ved skolestart og skoleslutt er det særs mye trafikk inne på skoleområdet og dette skaper et uoversiktlig trafikkbilde. Det bør settes inn tiltak for å begrense at foreldre og skolebusser kjører helt inn på skolens område. Innkjøring forbudt skilt i tidsrommet 07.00 til 16.00 bør settes opp. I forbindelse med skyss av elever og barnehagebarn opprettes det en arbeidsgruppe som kan finne løsninger for å hindre trafikk inn i skole- og barnehageområdet.

Skyss til og fra Terråk skole og barnehage
Innkjøring forbudt skilt i tidsrommet 07.00 – 16.00 bør plasseres ved innkjøring til skole og barnehage. Dette vil begrense trafikkfaren for barn og voksne ved bringe- og hentesituasjoner. Ved innkjørselen til skolens område bør det etableres to parkeringsplasser som er avsatt til handikappede. Dette vil bidra til at færre biler blir stående parkert i det smale partiet mellom skolegjerdet og private innkjørsler, og at sikten forbedres.

Holdningskampanje i forhold til ferietrafikken
Fergevertene gis orientering om sammenheng mellom fart og ulykker og anmodes om å oppfordre trafikantene til moderat kjøring. Det bør gjennomføres fartskontroller i

feriemånedene på FV 17 og FV 770. Dette er lensmann og UP's ansvar, men samordningsgruppen skal påvirke.

Holdningskampanje i forhold til bruk av refleks
Barnehagene og skolene skal gjennomføre kampanjer på alle årstrinn i samarbeid med lensmann, skole og foreldre, for å bevisstgjøre både barn og voksne om viktigheten av å bruke refleks.

Holdningskampanje i forhold til fart og rus
Lag og foreninger som arrangerer fest, skal i samarbeid med lensmann og samordningsgruppen finne fram til tiltak som hindrer kombinasjonen bilkjøring og rus. Festbussene skal benyttes aktivt i denne sammenhengen. Dette er et ansvar som påligger festarrangørene, men lensmann og samordningsgruppen skal i løpet av året gjennomføre holdningskampanjer i forhold til festarrangørenes ansvar. Nattravnene skal være synlige og tilgjengelige. Deres tilstedeværelse på og ved festlige arrangementer kan være avgjørende for valg som blir tatt i ruset tilstand.

Plassere ansvar for trafikksikkerhet på stillingshjemmel i kommunen
Dette for å sikre kontinuitet i arbeidet fra kommunens side. Flere av de tiltak som er tatt med krever omfattende prosjekteringsinnsats. Med dagens kapasitet står prosjekt i fare for ikke å bli realisert på grunn av andre prioriteringer.

Veilys
Kommunen har ansvaret for veilys ved Bindalseidet, Kjella og Terråk skole. I kommunen for øvrig har velforeningen ansvaret for drift av veilysene. Det er viktig at avstand mellom lyspunktene ikke blir for stor, slik at det oppstår «mørke» områder mellom dem. Dette kan føre til meget farlige situasjoner.

Rydding av vegetasjon
Det er satt inn store ressurser på rydding av vegetasjon langs offentlige veier de siste årene. Det gjenstår fortsatt en god del, spesielt på steder der det er behov for rydding utenfor rekkevidden for maskinelt utstyr. Dette gjelder spesielt for veikryss og strekninger med mange og skarpe kurver, der sikten hindres.

Møteplasser
På enkelte veistrekninger er det opparbeidet møteplasser, men skilting er noe mangelfull. Opparbeidede møteplasser må skiltes samtidig som nødvendige nye møteplasser etableres.

Vintervedlikehold av veiene
Det må opparbeides bedre rutiner for brøyting av gang- og sykkelveier.

Reguleringsplanarbeidet
Trafikksikkerhet må innarbeides som et viktig hensyn i kommunens planarbeid. Der myke og harde trafikanter ferdes sammen, må det i størst mulig grad foretas fysiske skiller av disse trafikktypene.

Fartsreduserende tiltak i boligfelt
Anlegg av fartsdumper eller andre lignende fartsreduserende tiltak i boligfelt vurderes iverksatt der det meldes inn behov.

6.2. Tiltak relatert til veistrekninger

6.2.1. Kommunale veier/jordbruksveier

1. Gaupmarkveien i Harangsfjord har en trafikkfarlig strekning på ca. 400 meter som mangler rekkverk. Oppføring av rekkverk sørger for tryggere trafikk. I tillegg er det behov for opprusting av veistrekningen.

2. Kaia i Harangsfjorden har behov for reparering og vedlikehold. Belysning av kaiområdet er for dårlig, dette er særlig i forbindelse med rygging ved ombord- og ilandkjøring med personbiler, traktorer med hengerer, melketanker osv. Det bør settes opp lys i stolpe inne på kaiplassen. Her kan strøm hentes fra pakkhuset som står på området.

3. Terråk sentrum er i dag et svært utrygt område å ferdes i for myke trafikanter. Ved parkeringsplassen til Servicebygget er det ikke anlagt gang- og sykkelvei. Her blir det en kombinasjon av parkering, snuplass og bussholdeplass. Dette gir et uoversiktlig bilde både for førere og de som ferdes til fots. Det bør etableres gang- og sykkelvei som følger fra Bruksbakken og fram til dagligvarebutikken. Både ved passering av Rådhuset og Kraftlaget bør gangfelt opparbeides.

6.2.2. Fylkesvei 1

1. Strekningen fra Mattiasmoen til Vassås benyttes mye til trim og trafikkeres mye av myke trafikanter. I forbindelse med harde trafikanter og den smale Vassåsbrua, er det ønskelig med 60-sone hele veien fra Terråk til og med 60-sonen på Vassås.

2. Vassåsbrua er bygget med enkel kjørebane med møteplass. Brua bør skiltes med "smalere vei" og det bør settes opp skilt for møteplass. Vegetasjonen på begge sider av brua bør ryddes for å gi best mulig oversikt over møtende trafikk.

3. På Terråk er det gang- og sykkelvei fram til Terråk bru. Denne bør skiltes og asfalteres, samt at gangstien videreføres fram til Mattiasmoen.

4. På Skarstad i Åbygda er det en lang rettstrekning med 80-sone som går gjennom bebyggelse og med gårder på begge sider av veien. Trafikantene som passerer har ofte høy fart. Fartsgrensen bør reduseres til 60.

6.2.3. Fylkesvei 3

1. Krysset mot boligfelt på Møllerøya er uoversiktlig. Høyreregelen gjelder, men det er flere trafikanter som ikke oppfatter dette. Krysset bør skiltes og vegetasjonen ryddes for å oppnå bedre sikt.

6.2.4. Fylkesvei 5

1. På strekningen mellom Bindalseidet sentrum og Kalvika ferdes skolebarn. Strekningen har 60-sone, men bør reduseres til 50 i tillegg til at gang- og sykkelvei forlenges ned mot Kalvika.

6.2.5. Fylkesvei 6

1. Fra krysset mellom fylkesvei 5 og 6, avkjørsel til Rødlia, bør det etableres gang- og sykkelvei. Den smale veien medfører trafikkrisiko for de myke trafikantene og en gangvei vil redusere trafikkrisikoen betraktelig.

2. I krysset mellom Åkvika og Røytvoll må vegetasjonen ryddes for å bedre sikten.

3. Veistrekningen fra Bindalseidet til Bøkestad er bratt og her ferdes mange myke trafikanter til og fra fritidsaktiviteter. Strekningen bør reduseres til 60-sone fram til bebyggelsen øverst på Bøkestad.

4. I øverste sving før Skjelsvik avslutter rekkverket tidlig mot sør. Dette bør forlenges. I nederste sving før Skjelvik mangler rekkverk og dette må settes opp.

5. I krysset ved Åkvika begrenses sikten av vegetasjon. Her må det ryddes både i krysset og langs veien mot Åkvika. Fartsgrensen bør reduseres fra 60-sone til 50-sone.

6.2.6. Fylkesvei 17

1. Veistrekning mellom Årsandøy og Foldereid er den strekningen langs fylkesvei 17 i Bindal som er mest ulykkesutsatt. Flere punkter langs denne strekningen er i særs dårlig forfatning og kommunen mener det er et stort behov for opprustning av fylkesveien. Veien består av svært mange og krappe svinger, og disse kurvene bør rettes ut. Bedre skilting langs veien er også tiltak for å bedre sikkerheten.

2. På initiativ fra Nærøy kommune er det igangsatt et utredningsprosjekt for opprustning av veistrekningen fra Høylandet til Holm. Prosjektet støttes av Bindal kommune.

3. På sørsida av Hestnestunnelen er det i perioder av året sterk blendingseffekt som følge av solskinn i vannet. Tunnelåpningens plassering i forhold til solskinn medfører generelt en stor utfordring for øyets omstillingsevne, og forholdet bør skiltes.

4. Holm fergeleie er med i planen til Statens Vegvesen i forbindelse med prosjekt Nasjonal turistvei. Prosjektet vil føre til utbygging og forbedring av fergeleiet.

5. Bussholdeplassene på Årsandøy og Kjelleidet er knutepunkter der det foretas busskifte. Bussholdeplassene oppleves som trafikkfarlige på grunn av manglende belysning.

6. Arealet til bussholdeplassen på Årsandøy er for lite i forbindelse med busskifte. Strekningen der busslommen er plassert har begrenset sikt langs veien. I tillegg skaper manglende belysning og høy fart tidvis trafikkfarlige situasjoner. Fartssonen bør reduseres fra 80-sone til 60-sone fra rasteplassen til Årsandøy krysset.

7. Montering av veilys ved Årsandøy, Kjelleidet og Kveinsjø veikryss vil øke trafikksikkerheten.

8. Avkjøringen til Solstad kirke på Holm er plassert i en sving og er svært uoversiktlig. Ved fergeankomst er det spesielt stor trafikk forbi kirken. Avkjørsel må flyttes.

9. Ved Lian er det stor trafikktetthet. Her bør det monteres veilys.

10. Strekningen mellom Holm og Bindalseidet er et rasutsatt område. Det er stor trafikktetthet i området og skolebussen kjører langs strekningen to ganger daglig. Det skal settes i gang rassikring slik at farlige situasjoner i forbindelse med ras ikke forekommer.

11. I Kveinsjøen er det i dag 80-sone. Denne bør reduseres til 60.

6.2.7. Fylkesvei 770

1. Trafikken ved Kjella skole og barnehage viser at det er stort behov for å ivareta trafikksikkerheten for elevene og barnehagebarna. Etablering av gang- og sykkelvei forbi skolen og barnehagen og til bebyggelse i nord- og sørgående retning vil bedre trafikksikkerheten betraktelig.

2. Veien fra Kjærstad til Kjella skole er smal og medfører forbikjøringsproblemer for store kjøretøy. Veien bør utbedres.

3. Strekning fra Bogen til ca. 1,5 km nord for krysset, bør reduseres til 60- sone.

4. Berghammer like nord for Bogen medfører smal og uoversiktlig vei. Veien bør utvides.

5. 60-soneskilt ved Helge Gutvik flyttes til etter avkjørsel på grunn av avkjørsel/snuplass for buss. Veilys anlegges for opplysning av avkjørsel.

6. Det bør utarbeides tiltak for å unngå elgpåkjørsel mellom Kjelleidet og Bogen.

6.2.8. Fylkesvei 801

1. For å øke trafikksikkerheten på strekningen mellom Terråk og Fallvekkvatnet bør det etableres gang- og sykkelvei slik at myke trafikanter kan ferdes trygt. Fallbekkvatnet er det største utfartsstedet og en populær badeplass i indre Bindal. Perioder med stor trafikk gjør at behovet for gang- og sykkelvei er stort.

   Langs strekningen er det 80-sone og med stor trafikk av gående og syklende som i perioder ferdes langs veien, oppfattes det som en risikostrekning for myke trafikanter. Fartsgrensen bør reduseres til 60-sone i tillegg til at det settes opp varselskilt for utfartsområdet ved Fallbekkvatnet.

2. Ved utfartsområdet til Terråkmarka bør det utarbeides bedre parkering. Det er et mye brukt turområde og på grunn av manglende parkeringsplass står det biler parkert langs fylkesveien. Dette medfører et uoversiktlig trafikkbilde som kan skape alvorlige ulykker.

3. I svingen like sør for Sandvika blir veien smalere, noe som fører til farlige situasjoner når trafikk treffes her. Veibanen bør utvides.

4. Trafikkskilt med stor elgfare etableres på strekningen mellom Terråk og Årsandøy.

5. I Smestadkrysset på Terråk er det tidvis stor trafikk av trailere som passerer her. Det hender førere tar god fart fra toppen av Brukspakken for å kompensere for problemer opp bakken mot Langstrandhøgda. Kombinasjonen høy fart og barn som ferdes i området gir farlige situasjoner. Det må vurderes tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt krysset.

6.2.9. Fylkesvei 802

1. I 80-sonen på Hollup er det et område med utkjørsel fra enkeltboliger og samleutkjørsel fra gruppebebyggelse. Veien er tilsynelatende lang med enkel rettstrekning, men inneholder høydeforskjeller som medfører «blindpunkt». Det er ikke forkjørsvei, noe som kan medføre farlige situasjoner, spesielt i krysset mot Refsnes. Forslag til tiltak er redusert fartsgrense eller at fylkesvei 802 oppgraderes til forkjørsvei.

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre
Rådhuset
7980 Terråk

Bindal 24.08.2018

Til Bindal legekontor
Rådhuset
7980 Terråk

Bekymringsmelding vedrørende behov for renovering/ oppgradering av legekontorer og helsestasjon.

I forbindelse med nybygg/renovering av Bindal sykehjem samt utbygging av nye omsorgsboliger i Bindal, fremkom det behov av renovering/ oppgradering av legekontorene. Så vidt vi vet er det ikke utarbeidet detaljerte planer for dette, ei heller gjort noe kostnadsoverslag. Arkitektfirma On hadde inkludert nye legekontorer i sitt forslag til et helsetun. Det ble presisert at det var et forslag, og at endelig plassering av legekontorer/helsestasjon var åpen for videre diskusjon og mer optimale løsninger enn det fremlagte.

Rådet er bekymret såfremt det skulle komme tilsyn fra myndighetene og hvilke krav det da vil bli fremmet i forhold til dagens situasjon på legekontorene og helsestasjonen.

Rådet ønsker å se på samspillet mellom legekontor og helsestasjon, hvordan føler man at det fungerer og hva kan gjøres for å få til bedre tjenester? Det går på pasientsikkerhet så vel som gode arbeidsforhold og samhandling mellom leger, helsestasjon, pasienter og det offentlige helsevesenet.

Rådet ber med dette om en snarlig tilbakemelding om følgende:

- Hvilke krav til endringer vil bli pålagt ved et eventuelt tilsyn?
- Vil slike krav kunne gjennomføres i eksisterende lokaler?
- Hvilke kostnader vil det i så fall beløpe seg til?

Videre ønsker Rådet å få en klar formening om legenes krav og ønsker dersom man tenker helt nytt omkring utforming av fasilitetene.

Vi ber om en tilbakemelding om:

- Hvilke **krav** har legene til et godt fungerende lege- og helsesenter som sikrer et godt arbeidsmiljø og trygghet for pasientene?

- Hvilke **ønsker** utover faktiske krav kan man i tillegg se for seg avhengig av økonomi og totale muligheter?

Rådet ser på arbeidet med ny helse- og omsorgsplan for Bindal som en milepæl ikke bare for de vi representerer, men for alle i Bindal. Vi er godt representert i prosessen og håper at en tilbakemelding på vår henvendelse kan bidra til at riktige valg blir tatt til rett tid.

Med vennlig hilsen
for Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre

Simone Plahte
leder

Petter Bjørnli
nestleder

Kopi: Helse- og velferdssjef Arne Bangstad

BINDAL KOMMUNE

Arkiv:
Arkivsaksnr: 2018/519 - 1
Saksbehandler: Jens Christian Berg

Saksfremlegg

Utv.saksnr.	Utvalg	Møtedato
74/18	Bindal kommunestyre	27.09.2018
15/18	Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre	24.09.2018

Varsel om oppstart av planarbeid - Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2020 - 2031

Rådmannens innstilling

1. Arbeid med kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv igangsettes. Planperioden settes til 2020 – 2031, med handlingsplan for 2020-2023.
2. Kommunestyret delegerer myndighet etter plan- og bygningsloven til å fastsette planprogram (jfr § 11-13) og å fatte vedtak om å legge planforslag (Jfr § 11-14) for kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv på høring og offentlig ettersyn til formannskapet.
3. Formannskapet fungerer som styringsgruppe for planprosessen.
4. Arbeidet organiseres i tråd med opplegget i saksframlegget.

Saksopplysninger

Kulturdepartementet bestemte i 1993 at landets kommuner skulle utarbeide kommunedelplaner for anlegg og områder for idrett og friluftsliv som betingelse for å kunne motta spillemidler. I henhold til Kulturdepartementets bestemmelser skal denne planen revideres med fullstendig saksbehandling etter plan- og bygningsloven minst en gang i løpet av hver valgperiode, og dersom det gjøres vesentlige endringer i planen.

Kulturdepartementet ønsker å sikre:

- Sterkere kommunal styring av anleggsutbyggingen
- Klarere prioritering i kommunen
- At anlegg for idrett og fysisk aktivitet blir sett i et helhetsperspektiv.

Bindal kommune laget sin første anleggsplan i 1994 og gjorde en revidering i 2002. I 2012 ble anleggsplanen lagt inn i en mer omfattende kommunedelplan for folkehelse for årene 2013 - 2025.

Handlingsprogrammet for idrettsanlegg i den gjeldende planen er de siste årene rullert og lagt fram for kommunestyret i desember-møtene, sammen med årets spillemiddelsøknader.

I 2014 vedtok kommunestyret samfunnsdelen til kommuneplanen. Hvert år blir en tiltaksdel til samfunnsplanen rullert sammen med budsjett og økonomiplan.

Den nye planen vil gjelde i perioden 2020-2031, med en detaljert handlingsplan for 2020-2023 for prosjekter som kan motta spillemidler. Planen vil sammen med statlige føringer være et viktig politisk styringsverktøy. Den skal blant annet danne grunnlag for prioritering av spillemidler. Det skal legges til rette for medvirkning fra innbyggere, lag og foreninger, barn og ungdom, eldre, funksjonshemmede og politikere. Det ønskes skriftlige innspill til planarbeidet, og det vil bli arrangert informasjons- og dialogmøter med idrettslag og andre interesserte. Både planprogram og endelig plan vil bli sendt ut på høring til ulike instanser.

Tema for planen

Tema vil være prioriteringer og tilrettelegging for at flest mulig i Bindal kommune kan gis mulighet til å være i fysisk aktivitet på sine premisser. Den framtidige anleggsutviklingen i kommunen vil planlegges på bakgrunn av de mål og strategier det legges opp til i plandokumentet, og det vil legges vekt på anlegg for både organisert og uorganisert fysisk aktivitet. I veiledningen "Kommunal planlegging for idrett og fysisk aktivitet", utgitt av Kultur- og kirkedepartementet (2007) defineres minimumskrav for et slikt plandokument. Planen skal blant annet inneholde målsetninger, resultatvurdering av forrige plan, analyse av langsiktige og kortsiktige behov, et prioritert handlingsprogram og en uprioritert liste over langsiktige behov for anlegg. Det skal også utarbeides en oversikt over eksisterende og planlagte anlegg og områder for idrett og fysisk aktivitet. Arealbehovet for planlagte anlegg og friluftsområder skal vises gjennom relevante kart.

FYSAK

Bindal kommune har vært FYSAK-kommune i mange år. I 2004 ble FYSAK-koordinatorstillingen økt til 40%, og endret til folkehelsekoordinator. I kommunestyresak 54 i 2009 vedtok kommunestyret å gjøre om stillingen til kommunefysioterapeut med ansvar for fysak- og folkehelsearbeid. Vi har forpliktet oss til å drive folkehelsearbeid i en avtale med Nordland fylkeskommune.

Viktige dokumenter i planprosessen:

- Gjeldende kommunedelplan for fysisk aktivitet og folkehelse, 2012
- Kilder til livskvalitet - Regional folkehelseplan Nordland 2018-2025, med Handlingsplan for 2018
- Idrettsstrategi for Nordland 2018 - 2022
- Veileder: Kommunal planlegging for idrett og fysisk aktivitet, Kultur- og kirkedepartementet 2007
- Bestemmelser om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet, Kulturdepartementet 2018

- St.meld. nr. 26 (2011-2012) «Den norske idrettsmodellen».
- Lov om folkehelsearbeid, 2011
- St. 18 (2015–2016) «Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet»
- Handlingsplan for friluftslivet, Klima- og miljødepartementet, 2018

(Regjeringen vil gi et løft for ferdselsårene i friluftslivet, og vil i 2019 starte et eget prosjekt, med formål å fremme et nettverk turstier i kommunene. Et viktig mål med prosjektet er at alle merkede stier og løyper skal legges inn i Nasjonal database for tur- og friluftslivsruter.)

Vurdering

Med grunnlag i saksutredningen foreslår rådmannen å starte opp arbeidet med revisjon av kommuneplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv for 2020 – 2031, og har følgende forslag til organisering av arbeidet:

Arbeidet med planen utføres i oppvekst- og kulturavdelingen, i samarbeid med plan og utviklingsavdelingen og helse- og velferdsavdelingen.

Det opprettes en arbeidsgruppe for planarbeidet. Gruppa skal bestå av:

- En representant fra oppvekst- og kulturavdelingen, kultur- og informasjonskonsulent Jens Christian Berg
- En representant fra plan- og utviklingsavdelingen
- En representant fra helse- og velferdsavdelingen, folkehelsekoordinator Rønnaug Helstad
- En representant fra Bindal idrettsråd
- En representant fra rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre
- En representant fra Bindal ungdomsråd

I tillegg er det naturlig å involvere Trollfjell friluftsråd i planarbeidet.

Arbeidsgruppa skal utforme et planprogram som skal utgjøre grunnlaget for planen. Planprogrammet sendes ut på høring etter at oppstart av planarbeidet er vedtatt. Når frist for innspill er gått ut, må høringsutkastet utformes i arbeidsgruppa og deretter sendes ut på høring hos ulike instanser. Formannskapet vil bli holdt løpende orientert som styringsgruppe. Endelig plan utformes så i arbeidsgruppa, og legges fram for vedtak i kommunestyret.

Forslag til framdriftsplan:

Planprosessen starter når kommunestyret vedtar å sette i gang, og avsluttes med vedtak av anleggsplan i kommunestyret i møte høsten 2019. I mellomtiden skal utkast til plan utarbeides og sendes ut på høring, og det skal brukes tid på dialog med alle berørte parter.

Milepæler:

- 27. september Forslag om oppstart legges fram for kommunestyret.
- 28. september Annonsere at planarbeidet er startet
- Okt-des, Møter med idrettslag og andre berørte
- Januar 2019 Forslag til planprogram sendes ut på høring, 6 ukers frist
- Mars Frist for innspill til planprogram
- April Planforslag behandles i formannskapet, sendes ut på høring.
- Juni Høringsfrist (6 uker), innspill innarbeides
- September Planforslag behandles i kommunestyret

Medvirkning

Det skal legges til rette for medvirkning i planprosessen fra innbyggere, lag og foreninger, barn og ungdom, eldre, funksjonshemmede, politikere med flere. Innbyggerne skal varsles om oppstart av arbeidet gjennom lokalaviser, internett og kommunens informasjonsblad «Båtsaumen». Det vil bli flere informasjonsmøter og dialogmøter underveis. Forslaget til ny kommunedelplan forutsettes å ta utgangspunkt i gjeldende plan, regionale og sentrale planer, Kulturdepartementets plankrav, gjeldende forskrifter og bestemmelser, samt innspill fra høringsrundene.

Planforslaget sendes på høring til Nordland fylkeskommune, Nordland idrettskrets, Bindal idrettsråd, rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre, Bindal ungdomsråd, idrettslag og andre foreninger i Bindal, skoler og barnehager og andre relevante parter. Etter høring blir endelig planforslag lagt fram til politisk behandling i kommunestyret. Den vedtatt planen sendes deretter ut til alle aktører som har deltatt i prosessen. Den legges ut på kommunens nettside, og på biblioteket.

Konklusjon

Det foreslås igangsetting av revidering av kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv for perioden 2020 – 2031, med handlingsplan for 2020 – 2023.

RÅDMANNEN I BINDAL KOMMUNE, Terråk, 12.09.2018

Knut Toresen
rådmann

Siv Anita Myhre
Oppvekst- og kultursjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke signatur.

BINDAL KOMMUNE

Arkiv: G02
Arkivsaksnr: 2018/166 - 8
Saksbehandler: Arne Bangstad

Saksfremlegg

Utv.saksnr.	Utvalg	Møtedato
68/18	Bindal kommunestyre	27.09.2018
16/18	Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og eldre	24.09.2018

Utredning av samfunnsbåt i Bindal og utlysning av oppdrag som vaktbåt for lege, brann og veterinærvakt

Vedlegg:
1 Dagens avtale med JB Båtskyss AS
2 Brev til Helgelandssykehuset i etterkant av møte juni 2018
3 Opprinnelig oppdragsavtale med Helgelandssykehuset
4 Oppsigelse av driftsavtalen med Helgelandssykehuset

Rådmannens innstilling

Rådmannen gis mandat til å utlyse to oppdrag for drift av vaktbåt for lege, veterinærtjenester og brannmannskaper i Bindal kommune. Et oppdrag for tidsrommet 08:00 – 16:00 på hverdager og et annet oppdrag fra 16:00 – 08:00 hverdager, helg og helligdager. Oppdragene gis en varighet på 5 år med opsjon på forlengelse i ytterligere fem år. Oppdragene kan utvides til å omfatte tjenester på vegne av helseforetakene Pasienttransport og Helgelandssykehuset. Kostnad blir fremmet for kommunestyret i budsjett og økonomiplan 2019 – 2022.

Saksopplysninger

Kommunestyret har, i sitt møte 14. desember 2017, bedt rådmannen om å utrede en mulig ordning med samfunnsbåt for å erstatte en legeskyssbåt. Utredningen har bakgrunn i tre lovpålagte oppgaver som kommunen søker å løse på en bedre måte:

Forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. (akuttmedisinforskriften)

Det er spesielt forskriftens § 6 som er relevant for kommunens plikt til å utstyre legevakt med båt:

Kommunen skal tilby legevaktordning som sikrer befolkningens behov for øyeblikkelig hjelp, og må sørge for at minst en lege er tilgjengelig for legevakt hele døgnet. Legevaktordningen skal blant annet

a) vurdere, gi råd og veilede ved henvendelser om øyeblikkelig hjelp
b) diagnostisere og behandle akutte medisinske tilstander ved legekonsultasjoner og sykebesøk og ved behov henvise til andre tjenester i kommunen, blant annet fastlege, og eventuelt spesialisthelsetjeneste og
c) yte hjelp ved ulykker og andre akutte situasjoner, blant annet rykke ut umiddelbart når det er nødvendig.

Så lenge kommunen har fastboende i veiløse grender må legevakten ha tilgang til båt. Kommunen har i dag avtale om drift av slik båt med rederiet «J.B. Båtskyss AS», men avtalen er varslet oppsagt med bakgrunn i at avtalens takster ikke lengre er tilstrekkelig for rederiets drift av båten. Rederiet har varslet at takstene må øke betraktelig i 2019.

På denne bakgrunn har kommunen igjen sagt opp en eksisterende avtale med helseforetaket Helgelandssykehuset om drift av ambulansebåt på vegne av foretaket. Kommunen har blitt kompensert for slik drift med 300 000 kroner per år av foretaket. Avtalen dekker akuttberedskap mellom 08:00 og 23:00 hver dag.

Forut for oppsigelsen møtte kommunen representanter for pre-hospitale tjenester hos Helgelandssykehuset og Pasienttransport HF. I etterkant sendte kommunen et brev som varslet oppsigelse og redegjorde for administrasjonens vurdering av avtaleforholdet:

«Bindal kommune har et behov for å transportere personell i hjemmetjenesten, familievern, vakthavende lege og veterinær til de veiløse grendene utenom rutetidene til MS Ørtind. Kommunen vurderer derfor å lyse ut et oppdrag som inkluderer disse tjenestene. Det vil kunne være aktuelt å inkludere ordinær syketransport i et slikt oppdrag og inngå en egen oppdragsavtale med Helgelandssykehuset HF som beskrevet i Forskrift 2004-02-17-408 om samordning av ambulansebåttjenesten med syketransport og transport av helsepersonell med båt.

Det er imidlertid problematisk for Bindal kommune å utlyse et oppdrag som inkluderer ambulansebåttjeneste. Et slikt oppdrag vil ha et økonomisk omfang og risiko som er utenfor hva som er hensiktsmessig i forhold til behovet for å få utført kommunale tjenester. Bindal kommune viser til ovennevnte forskrift hvor det i § 2 står:

«De regionale helseforetakene skal planlegge ambulansebåttjenesten, slik at ambulansebåttjenesten også kan dekke behov for syketransport med båt og transport av helsepersonell med båt.
De regionale helseforetakene og kommunene skal samarbeide om planleggingen av behovet for båttransport av kommunehelsetjenestens og familievernets personell, jf. lov om kommunale helse- og omsorgstjenester § 5-1 og § 11-1 fjerde ledd.»

Bindal kommune tolker forskriften slik at det vil være foretaket som er den naturlige avtalepart i et mulig oppdrag om drift av ambulansebåt og at foretaket har et ansvar for å samordne driften av en slik båt med kommunen slik at de kommunale tjenestene også kan benytte en slik båt.»

Kommunen har ikke mottatt et svar på denne henvendelsen eller selve oppsigelsen.

Kommunen har i dag ingen avtale for transport av legevakt etter 23:00 og det er således tvilsomt om lovkravet om «lege er tilgjengelig for legevakt hele døgnet» er oppfylt for beboerne i veiløse grender.

<u>Lov om veterinær og annet dyrehelsepersonell § 3 a.</u>

Bindal kommune er lovpålagt etter dyrehelsepersonelloven å sørge for tilfredsstillende tilgang på tjenester fra dyrehelsepersonell, samt ansvar for å organisere en klinisk veterinærvakt utenom ordinær arbeidstid.

Plikter i veterinærvakten:
Deltaker i veterinærvakten som har vakt, skal være tilgjengelig, være beredt til og sørge for uten ugrunnet opphold:

- å oppfylle hjelpeplikten etter dyrehelsepersonelloven § 14,
- å yte veterinærhjelp som bør ytes innen det området vakten omfatter før neste hverdag av dyrehelse-, dyrevern- eller næringsmessige hensyn, og
- å ivareta offentlige interesser, herunder utføre frivillige eller pålagte enkelttjenester for det offentlige mot avtalt godtgjørelse.

Det skal utenom normal arbeidstid finnes en klinisk veterinær vaktordning som dekker hele landet og som sikrer at syke og skadde dyr kan få øyeblikkelig hjelp ved tilstander hvor behandling ikke kan utstå til neste virkedag, som sikrer at det finnes en permanent beredskap mot smittsomme dyresykdommer, og som er en grunnleggende faktor i arbeidet for bedre dyrevern, dyrevelferd og mattrygghet.

Bindal har vaktsamarbeid med Sømna kommune. Bindal og Sømna har hatt felles veterinærvaktområde siden 2008. Det er Sømna kommune som har det administrative ansvaret for begge kommuner og overfører vaktgodtgjørelse til veterinærene.

Kommunen har ingen avtale som regulerer transport av veterinær. J.B. Båtskyss AS benyttes ved leilighet til transport utenom ordinær rutetid for ferjen fra Sømna, men det er ikke avtalt noen beredskap som sikrer at båttransport er tilgjengelig.

Forskrift om organisering og dimensjonering av brannvesen § 4-8

«Til tettbebyggelse med særlig fare for rask og omfattende brannspredning, sykehus/ sykehjem m.v., strøk med konsentrert og omfattende næringsdrift o.l., skal innsatstiden ikke overstige 10 minutter.

Innsatstiden kan i særskilte tilfeller være lengre dersom det er gjennomført tiltak som kompenserer den økte risiko. Kommunen skal dokumentere hvordan dette er gjennomført.

Innsatstid i tettsteder for øvrig skal ikke overstige 20 minutter.

Innsats utenfor tettsteder fordeles mellom styrkene i regionen, slik at fullstendig dekning sikres.

Innsatstiden i slike tilfeller bør ikke overstige 30 minutter.»

Bindal brannvesen har et depot i Gaupen, med pumpe, slanger og diverse materiell. Innbyggerne i Gaupen har hatt øvelse med dette utstyret og er klar over hvordan dette fungerer. Ved en større hendelse vil de imidlertid få problemer med å løse dette med deres utstyr, og bistand vil være nødvendig.

Brannvesenet har ikke tilgang til egen båt, men kan rekvirere båt om nødvendig. Slik rekvisisjon er derimot ikke ønskelig fordi det vil være usikkert hvilke båter som er tilgjengelig, hvilken kapasitet båten har, kunnskapene til båtfører og båten vil være ukjent for brannmannskapene. Den klart beste løsningen vil være å ha en fast vaktbåt som alltid er tilgjengelig og hvor båtfører har god kunnskap om lokale forhold.

Brannvesenet har behov for en båt av viss størrelse for å få med tilstrekkelig utstyr og mannskaper.

Vurdering

På dette grunnlag finner rådmannen det tvilsomt om kommunen i dag oppfyller sine plikter i henhold til ovennevnte lovkrav.

Rådmannen har utredet om en båt kan ha et bredere driftsgrunnlag enn en ren vaktbåt og har kontaktet en rekke ulike parter for å undersøke interessen for å delta i drift av en slik båt:

Nordland fylkeskommune

Fylkeskommunen har i dag ingen finansiering av samfunnsbåter og har ikke budsjettert med noe midler i økonomiplanperioden. Det er derfor lite realistisk at fylkeskommunen skal utvide sin finansiering utover kollektivtilbudet som TTS og MS «Ørtind» i dag betjener.

Bindal Kraftlag

Kraftlaget uttrykker at de kjøper båtfrakt av J.B. Båtskyss AS per oppdrag i et beskjedent omfang. Bedriften ser ikke noen gevinst av å inngå en mer forpliktende avtale for et varierende behov.

TTS

Rederiet vil være interessert i å drifte en slik båt skulle et oppdrag bli utlyst, men en delfinansiering for å løse oppdraget er ikke aktuelt.

Helgelandskraft, Bindalslaks AS, Salmonor AS

De tre kommersielle aktørene fikk alle samme henvendelse:

«Kommunestyret i Bindal har bedt administrasjonen om å utrede mulighetene for en såkalt samfunnsbåt i Bindal. Et oppdrag som samfunnsbåt vil inkludere kommunale oppgaver som legevakt, frakt av veterinær osv.

Vi ønsker også å undersøke mulighetene for å inkludere oppgaver på vegne av næringslivet i et slikt oppdrag. En inkludering av slike oppgaver vil utvide bruken og finansiering av båten. Vi vet at NN har betydelig virksomhet i Bindalsvassdraget som krever bruk av båt. Vi henvender oss derfor til dere for å undersøke om en slik løsning er interessant for dere og om hvilke krav fra deres side som bør inkluderes i et slikt oppdrag. Vi vil også gjerne få et estimat på hvor mye finansiering NN eventuelt vil kunne bidra med for å løse oppgaver for selskapet.

Finansieringen av en eventuell samfunnsbåt vil kreve et "spleiselag" mellom Bindal kommune og næringslivsaktører og en avtale som klart spesifiserer hvordan samtidighetskonflikter m.m. avgjøres.»

Ingen av aktørene har besvart henvendelsen.

På dette grunnlag er rådmannens vurdering at de tre lovpålagte oppgavene må løses av kommunen alene.

Rådmannen har ikke funnet noen krav til selve båten for utføring av de tre oppgavene. Hverken legevakt eller veterinær har behov for annet enn en båt som føres av kvalifisert personell, som er tilgjengelig og som kan bringe lege/veterinær til det aktuelle sted. Kommunen forutsetter at transport som krever båre vil bli løst av spesialisthelsetjenesten.

Akuttmedisinforskriften gir spesialisthelsetjenesten ansvar for ambulansetjenesten og såkalt «rød respons» hvor det er fare for liv og helse. I slike tilfeller har den kommunale legevakten erfaring med at AMK søker å løse oppdraget med helikopter. Hvis helikopter ikke er tilgjengelig/er værfast forutsetter kommunen at AMK løser oppdraget via avtalt beredskap med båt. Legevakten har hatt et eksempel hvor ambulansebåten stasjonert på Vega har blitt rekvirert for et oppdrag i Harangsfjorden. Det resulterte i en responstid på over tre timer og kommunen vurderer en slik

responstid som for lang. Vi har derfor bedt om et tilsyn fra Fylkeslegen for denne responsen. Kommunen har ikke mottatt svar fra Fylkeslegen på denne responsen, men vi registrerer at Fylkeslegen har kommentert responsen i media som «sannsynligvis ikke en tilsynssak».

Kommunen kan derfor ikke gjøre annet enn å avvente en respons fra Helgelandssykehuset og Fylkeslegen, men vil forholde seg positiv til en eventuell henvendelse om fortsatt samarbeid for å sikre tilfredsstillende akuttberedskap i Bindalsvassdraget.

De veiløse grendene er betjent av rutebåt på dagtid slik at behovet for transport på dagtid i noen grad vil være løst av det ordinære rutetilbudet. Dette gjelder også for såkalt grønn og gul respons for legevakten. Det ordinære rutetilbudet er imidlertid ganske begrenset og det kan være tilfeller hvor det kreves en raskere respons enn hva som er mulig å organisere med vanlig rutebåt.

Rådmannen vil derfor foreslå å lyse ut to oppdrag: Et oppdrag i tidsrommet **08:00 – 16:00 på hverdag** hvor oppdraget lyses ut som en rammeavtale med en fast takst per oppdrag. Det kan i dette tidsrommet være aktuelt med ulike typer respons; eksempelvis privat båttransport til et anløpssted for Ørtind, hente veterinær på Vennesund eller skysse pasient til Terråk. Det kan være aktuelt at MS «Ørtind» tar på seg et oppdrag eller andre rederier med virksomhet i fjorden. Oppdraget vil legges ut med stor fleksibilitet hvor det viktigste vil være at oppdragstaker får refundert alle utgifter og kompensert for tidsbruk i henhold til en fast sats.

I tidsrommet mellom 16:00 og 08:00 på hverdager, i helg og på helligdager foreslår rådmannen et annet oppdrag der båt stilles i kontinuerlig beredskap for de ovennevnte tjenester. Kostnad må oppgis som en fast sum per år for å sikre tilstrekkelig budsjettdekning. Det er flere årsaker til dette:

- Det er meget begrenset rutebåtstilbud i dette tidsrommet
- Det kan ikke påregnes alternative oppdragstakere i dette tidsrommet siden det er utenfor ordinær arbeidstid
- Det er et tidsrom hvor det er oftere mørkt og kravene til navigasjonsferdigheter må være høyere
- Siden det ikke kan påregnes alternativer må oppdragstaker være forpliktet til klare beredskapsrutiner som gir sikkerhet for at lovkravene nevnt ovenfor kan overholdes

Kostnaden er ukjent inntil eventuelle anbud mottas, men rådmannen har grunn til å tro at kostnaden blir betydelig over dagens kostnad på 500.000 fordi både oppdragsmengde og beredskapstid er økt. Det er derfor også økonomiske motiver bak forslaget om to ulike typer oppdrag. Oppdraget mellom 08:00 – 16:00 på hverdager regnes som å ha en lavere kostnad enn oppdraget med kontinuerlig beredskap.

Kommunen ønsker å lyse ut anbudet for en periode på fem år med opsjon for fem nye. Det er viktig at oppdraget får tilstrekkelig langsiktighet til at eventuelle tilbydere kan ha sikkerhet for eventuelle investeringer og får tid til å utvikle et tilfredsstillende tilbud. Samtidig må kommunen overvåke bruk av vaktbåt de neste fem år og la bruken avgjøre om kommunen ønsker å tiltre en opsjon på fem nye år. Oppdraget må lyses ut umiddelbart og starte 1.1. 2019 og ende 31.12.2023.

På grunn av ukjent kostnad må kommunen lyse ut oppdragene med forbehold og eventuelt trekke oppdraget. Administrasjonen har ikke noen klare alternativer til oppdragene beskrevet ovenfor, men vil søke å beskrive oppdragene på en måte som synliggjør kostnadene for de ulike løsningene. Dette vil gjøre det lettere å få oversikt over hvilke deler av oppdraget som koster mest.

RÅDMANNEN I BINDAL KOMMUNE, Terråk, 11.09.2018

Knut Toresen
rådmann

Arne Bangstad
helse og velferdssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke signatur.

12/4705

J.B. BÅTSKYSS AS

7980 Terråk

Ksak 93/13

den 7/11-2013

Revidert avtale.

Bindal Kommune					**PRIS**
			FRA	TIL	
Kommunen betaler for	Beredskap	Ma-Ti-On-To-Fr-Lø-Sø	Kl.08:00	Kl. 23:00	
				Inkl. 8 % mva	**500.000**

Helseforetaket					**PRIS**
			FRA	TIL	
Helseforetaket betaler for	Beredskap	Ma-Ti-On-To-Fr-Lø-Sø	Kl.08:00	Kl. 23:00	
				Inkl. 8 % mva	**300.000**

SUM	**800.000**

Bindal Kommune

Prisen inkluderer 220 km. pr mnd. Gjelder turer hele døgnet, uten tillegg når turen slutter eller begynner utenom beredskapstidsrommet.
Etter 220 km utkjørt distanse, betales kr. 114,- pr km.

Helseforetaket

Prisen inkluderer 176 km utkjørt distanse med pasient/båretransport i beredskapstidsrommet
For turer som slutter eller starter utenom beredskapstidsrommet, betaler foretaket pr. tur: kr. **10.000**
Etter 176 km utkjørt distanse, betales kr. 114,- pr. km.

Terråk, 13-11-13

BINDAL KOMMUNE
Rådmannen

Bindal kommune
Helse- og velferdssektor

Helgelandssykehuset HF Sandnessjøen -
Prehospitale tjenester
Postboks 613
8801 SANDNESSJØEN

Vår ref:	Arkivkode	Saksbehandler	Dato
2018/166-6	G02	Arne Bangstad	01.06.2018

Mulig endret oppdragsavtale mellom Bindal kommune og Helgelandssykehuset angående ambulansebåt i Bindal

Jeg viser til møte gjennomført i dag med deltakelse fra Bjørn Haug, Odd Magne Rønning og Arve Smedseng fra Helgelandssykehuset og Hanne Vea Iversen og undertegnede fra Bindal kommune.

Jeg viser videre til brev fra Fylkesmannen i Nordland til Helgelandssykehuset av 27. april med Fylkesmannens referanse 2018/2684. I dette brevet oversendes et opprinnelig brev fra Bindal kommune angående en akutthendelse i en veiløs grend i Bindal. Uavhengig av endringer i oppdragsavtalen ønsker Bindal kommune et svar på denne hendelsen. En mulig inkludering av Bindal i operasjonsområdet for Helgelandssykehusets ambulansebåt stasjonert på Vega har konkrete problemstillinger som hendelsen belyser og kommunen har et ønske om å drøfte separat.

Varsel om oppsigelse fra J.B. Båtskyss AS
Bindal kommune og Helgelandssykehuset HF har i dag en oppdragsavtale datert 7.11.2013 hvor en avtale mellom rederiet J.B. Båtskyss AS og Bindal kommune forutsettes videreført. Rederiet har i møte 10. april 2018 gitt kommunen varsel om at avtalen vil bli sagt opp med virkning fra 1.1.2019. Bakgrunnen for oppsigelsen er at driftsgrunnlaget for den aktuelle båten er endret etter at rederiet har mistet et annet kundeforhold. Rederiet har varslet at en ny avtale må kompensere for dette bortfallet og vil ha en total kostnad på 1 460 000 per år.

Avtalen har i dag en kostnad på 800 000,- per år for kommunen. Avtalen med Helgelandssykehuset bidrar med 300 000,- slik at nettokostnaden er 500 000,- per år. Det er ikke mulig for Bindal kommune å inngå en ny avtale uten at Helgelandssykehuset også øker sitt bidrag.

Behov for å levere kommunale tjenester i veiløse grender
Bindal kommune har et behov for å transportere personell i hjemmetjenesten, familievern, vakthavende lege og veterinær til de veiløse grendene utenom rutetidene til MS Ørtind. Kommunen vurderer derfor å lyse ut et oppdrag som inkluderer disse tjenestene. Det vil kunne være aktuelt å inkludere ordinær syketransport i et slikt oppdrag og inngå en egen oppdragsavtale med Helgelandssykehuset HF som beskrevet i Forskrift 2004-02-17-408 om samordning av ambulansebåttjenesten med syketransport og transport av helsepersonell med båt.

Det er imidlertid problematisk for Bindal kommune å utlyse et oppdrag som inkluderer ambulansebåttjeneste. Et slikt oppdrag vil ha et økonomisk omfang og risiko som er utenfor hva som er hensiktsmessig i forhold til behovet for å få utført kommunale tjenester. Bindal kommune viser til ovennevnte forskrift hvor det i § 2 står:

«De regionale helseforetakene skal planlegge ambulansebåttjenesten, slik at ambulansebåttjenesten også kan dekke behov for syketransport med båt og transport av helsepersonell med båt.

De regionale helseforetakene og kommunene skal samarbeide om planleggingen av behovet for båttransport av kommunehelsetjenestens og familievernets personell, jf. lov om kommunale helse- og omsorgstjenester § 5-1 og § 11-1 fjerde ledd.»

Bindal kommune tolker forskriften slik at det vil være foretaket som er den naturlige avtalepart i et mulig oppdrag om drift av ambulansebåt og at foretaket har et ansvar for å samordne driften av en slik båt med kommunen slik at de kommunale tjenestene også kan benytte en slik båt.

Bindal kommune vil utrede samfunnsbåt
Kommunestyret i Bindal har bedt administrasjonen om å utrede muligheten for å etablere en såkalt samfunnsbåt i kommunen. En slik utredning er igangsatt og kommunen vil holde Helgelandssykehuset HF orientert om utfallet.

Med hilsen

Arne Bangstad
helse og velferdssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

BINDAL KOMMUNE
Helse- og sosialavdelingen
Rådhuset
7980 TERRÅK
e-post: postmottak@bindal.kommune.no

Telefon: 75 03 25 00
Telefax: 75 03 25 09
Org.nr: 964 983 380

Oppdragsavtale

Partene
Denne avtalen inngås mellom Helgelandssykehuset HF og Bindal kommune. Kontaktperson hos Helgelandssykehuset HF er avdelingsdirektør i Sandnessjøen, Knut Gullesen og for Bindal kommune helse- og sosialsjef Gudrun Fossem.

Omfang
I henhold til forskrift skal det organiseres tilfredsstillende ambulansetjeneste, syketransport og transport av helsepersonell med båt innenfor helseforetaket. Se forskrift 2004-02-17 nr 408. Bindal kommune påtar seg i kraft av denne avtalen å organisere nødvendig båttransport i Bindal som nevnt i overstående forskrift.

AMK er ansvarlig for å rekvirere båten til ambulanseoppdrag og akutte oppdrag. Kjørekontoret i Mosjøen har ansvar for å rekvirere båten til syketransport. Bindal kommune er ansvarlig skyss av helsepersonell.

Kostnadsfordeling
Bindal kommune viderefører avtalen med JB Båtskyss AS. Han disponerer båt, som fyller kravet til transport av pasient på båre, jf forskrift. Helgelandssykehuset betaler et årlig beløp til Bindal kommune på kr 300 000,- som dekker beredskap fra klokken 08.00 til 23.00 alle dager. Dette inkluderer 176 km utkjørt distanse med syketransport eller ambulanse i beredskapsrommet pr mnd. Etter 176 km utkjørt distanse, betales det kr 114,- pr km. For turer som slutter eller starter utenom beredskapsrommet betaler foretaket kr 10 000,- pr tur.

Virkningstidspunkt
Avtalen gjelder fra og med 1.11.2013 og inntil videre. Generell oppsigelse er 6 måneder for begge parter.

Spesielle bestemmelser
Bindal kommune forplikter seg til å overholde alle bestemmelser om taushetsplikt som gjelder for transport og behandling av pasienter. Dette gjelder også mannskapet på innleid båt. Det er ikke tillatt å ta med seg passasjerer ut over nærmeste pårørende under oppdrag.

Det skal leveres månedlig statistikk for aktivitet med innleid båt.
Denne avtalen finnes i 2 eksemplarer, ett til hver av partene.

Sandnessjøen / Terråk den 7.11.2013

Helgelandssykehuset HF

Bindal kommune

Bindal kommune
Helse- og velferdssektor

Helgelandssykehuset HF Sandnessjøen -
Prehospitale tjenester
Postboks 613
8801 SANDNESSJØEN

Vår ref:	Arkivkode	Saksbehandler	Dato
2018/166-7	G02	Arne Bangstad	22.06.2018

Oppsigelse av avtale mellom Bindal kommune og Helgelandssykehuset

Jeg viser til avtale mellom Bindal kommune og Helgelandssykehuset datert 7. november 2013 og til vårt brev datert 1. juni 2018, vår ref 2018/166-6. Brevet orienterer sykehuset om endringer i driftsgrunnlaget for avtalen om drift av ambulansebåt i Bindal kommune.

Kommunen har ikke mottatt svar på denne henvendelsen. Den opprinnelige avtalen har en oppsigelsesperiode på 6 måneder og Bindal kommune ser seg derfor nødt til å si opp den nåværende avtalen med virkning fra 1.1.2019. Vi vil gjerne benytte oppsigelsperioden til å forhandle om en ny avtale som ivaretar de behov nevnt i brev av 1. juni 2018.

Med hilsen

Arne Bangstad
helse og velferdssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Postadresse:
Oldervikveien 5
7980 TERRÅK
E-post:

Besøksadresse:
Oldervikveien 5, 7980 Terråk

Internett:
www.bindal.kommune.no

Telefon: 75 03 25 00

Bankkto.: 4651 07 01224
Org.nr.: 964 983 380