



Overhalla kommune

- positiv, frisk og framsynt

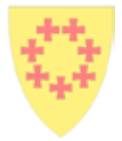
FORPROSJEKT

SYKKELSTAMVEG OVERHALLA- SKAGE- NAMSOS

”SYNLIG, TRIVELIG OG TRYGG HVERDAGSSYKLING”

Teknisk avdeling, 24.05.17

Godkjent av kommunestyret i sak 38/17, 20.06.17



FORORD

I Klima- og miljøplanen for Overhalla kommune fra 2014 ble det beskrevet flere tiltak for å bli Sykkeltkommune nr. 1 i Namdalen. En videre utbygging av gang- og sykkelveg mellom Overhalla og Namsos var en av disse tiltakene.

Hensikten med dette forprosjektet er å fremskynde en realisering av en gang og/eller sykkelveg fra Overhalla til Skage og tilslutt til Namsos. Dette er tenkt som en helhetlig *sykkeltstamveg* gjennom kommunens bygder.

I 2015 ble Sykkeltstrategien "Vind i håret" vedtatt. I forbindelse med dette vedtaket ble det bestemt at et forprosjekt for tiltaket; Gang- og sykkelveg mellom Overhalla - Namsos skulle utarbeides.

Forprosjektet er et resultat av samarbeidet i arbeidsgruppen bestående av;

Trond Stenvik, Rådmann
Asle Lydersen, Personalsjef
Siri Hongseth, Enhetsleder kultur og samfunn
Roger Johansen, Teknisk sjef
Kine Marie Bangsund, Prosjektleder/Arealplanlegger.

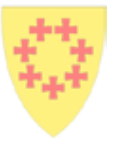
Arbeidsgruppen har hatt totalt 5 møter der prosjektet er diskutert og utarbeidet.
Prosjektleder har hatt hovedansvaret for utarbeidelse av tekst, illustrasjoner og dokument.

Det gis en stor takk til sykkelkontakt June Stubmo fra Statens vegvesen Region midt for god rådgivning i forbindelse med dette forprosjektet.

Vi ønsker også å takke Levanger kommune for organisering av studieturen i mars 2017 og for gode innslag og presentasjoner.

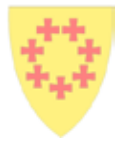


Kine Marie Bangsund
Prosjektleder/arealplanlegger



INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord.....	2	Fylkesveg 17- Sykkelstamveg	21
Innledning	4	Sammenheng med øvrige transportårer og trafikale knutepunkter	21
Mål og visjon for prosjekt	5	Inndeling av etapper.....	22
Mål.....	5	Fysisk utforming og løsningsvalg	23
Visjon	5	Forslag til løsninger.....	24
Medvirkning	6	Inspirasjonsprosjekter	26
Informasjon om prosjekt i sosiale medier og hjemmeside.....	6	Analyser- Etappe 1	27
Utstilling i kommunehuset	6	Trafikkbelastning og trafiksikkerhet	27
Spørreundersøkelse	6	Eiendomsforhold	27
Resultater fra Spørreundersøkelsen.....	7	Planområde	27
Dagens situasjon	8	Analyser av forhold – Sidevalg	29
Pendling	8	Alternativer- Etappe 1:	30
Skole og arbeid	8	Alternativ 1	31
Arealbruk	8	Alternativ 2	32
Veg og trafikk	8	Alternativ 3	33
Avgrensning	9	Alternativ 4	34
Boligområder, skoler, og arbeidsplasser.....	9	Kostnadsoverslag	35
Eksisterende gang- og sykkelveger	10	Videre regulering av traséer	36
Planlegging for sykkel.....	11	Framdrift.....	36
Hovednett og lokalnett.....	11	Finansiering.....	37
Håndbok N100 og Sykkelhåndboka.....	11	Oppsummering	38
Viktige forhold	12	Vedlegg 1- Høydekart	40
Analyse- Mulige Traséer	13	Vedlegg 2- Løsmassekart	41
Analyse- Trasévalg	13	Vedlegg 3- Berggrunnskart	42
Fylkesvei 17.....	14	Vedlegg 4- Ulykker	43
Konklusjon – FV17:.....	17	Vedlegg 5- Spørreundersøkelse.....	44
Jernbanen	18		
Konklusjon- Jernbanen:	19		
Konklusjon- analyse:.....	20		



INNLEDNING

Fylkesveg 17 er en hovedfartsåre som går gjennom Overhalla kommune. Fartsgrensen er 70- 80 km/t med unntak av de delene som går gjennom bygdene og boligområder. Veggen er i dag lite tilrettelagt for sykling med unntak av strekningene gjennom tettstedene/bygdene. Trafikksikkerhet langs en slik trafikkert hovedveg som FV. 17 vil derfor være viktig for fremtidig utvikling av gang- og sykkeltilbudet i kommunen.

Vi ønsker med dette prosjektet å legge til rette for økt sykkelbruk i kommunen og har som mål å bli sykkelkommune nr. 1 i Namdalen. Med bakgrunn i trafikksikkerhet, økt fysisk aktivitet og miljø ønsker vi å tilrettelegge for et bedre gang- og sykkeltilbud i Overhalla.

Hovedmålet med forprosjektet er å fremskynde en realisering av en gang og/eller sykkelveg fra Overhalla til Skage og tilslutt til Namsos. Dette er tenkt som en helhetlig sykkelstamveg gjennom kommunens bygder.

I grunnlagsdokumentet for samferdselsstrategi i Trøndelag nevner Fylkeskommunen at pendlerstrekningen Overhalla – Namsos skiller seg ut som aktuell for satsning på sykkel. Med bakgrunn i det ønsker kommunen å være et pilotprosjekt i Namdalsregionen når det gjelder satsing på sykkel på strekningen Overhalla – Namsos.

Med et tverrfaglig samarbeid mellom miljøene innen friluftsliv, turisme, folkehelse, idrett og samferdsel kan gjøre det lettere å legge til rette for at alternative traséer til vegkanten av en svært trafikkert veg, blir den foretrukne pendelruta.

«Økt sykling gir god samfunnsøkonomi, særlig på grunn av helseeffektene og at det er behov for å øke innsatsen både fra stat og kommune for å få en raskere planlegging av sammenhengende sykkelvegnett»

- Nasjonal transportplan

Et nasjonalt mål er at det skal bli mer miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, bedre helse gjennom mer fysisk aktivitet og et universelt utformet samfunn. For at dette skal kunne oppnås må det samarbeides om planleggingen av gang- og sykkelveger i byer og tettsteder.

Vi ser nå at en økning i befolkningen byr på utfordringer i forhold til transportbehovet i byene. Dette er ikke bare en utfordring i byene, også i og rundt tettstedene. Derfor må det gjøres flere og bedre tiltak for få flere til å velge sykkel fremfor bil.

Prosjektet har bakgrunn fra både klima- og miljøplanen, sykkelstrategien «Vind i håret» og trafikksikkerhetsplanen, og er prioritert i flere vedtak i Overhalla kommunestyre.

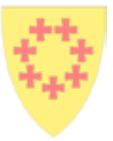
Sykelstrategien legger opp til et mål om at;

«Overhalla skal bli et sted hvor det er attraktivt og trygt å sykle til hverdagsaktiviteter og fritidsaktiviteter – og for fornøynsens skyld».

For dette prosjektet vil det i hovedsak være de overordnede mål fra klima- og miljøplanen, sykkelstrategien og trafikksikkerhetsplanen som gjelder. I tillegg er det beskrevet mål og visjon for prosjektet nedenfor.

Det er allerede gjort tiltak for økt sykling i kommunen. I 2016 fikk også kommunen et tilskudd på 200 000,- til tiltak for økt sykling av staten. Tiltak som er igangsatt/gjennomført:

- Gang- og sykkelveger; Skogmo til Barlia, Belgvoll til Skagedalen, Ranemsletta sentrum til Svalia.
- Sykkelstrategien.
- Tilskuddsordning for el-sykkel.
- Sykkelparkering med tak, kommunale bygg



MÅL OG VISJON FOR PROSJEKT

Forprosjektet er ment å avklare fysiske og økonomiske rammer for en realisering og styrking av gang- og sykkeltilbudet i kommunen. Samtidig ønsker prosjektet å legge opp til en fremtidig overordnet planlegging av et sykkeltilbud som strekker seg til både Namsos, Grong og Høylandet.

MÅL

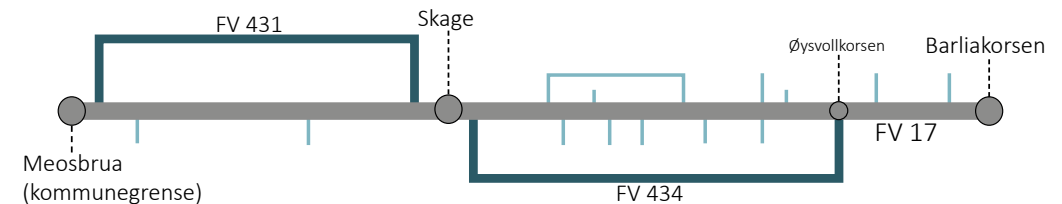
1. Legge til rette for et nullutslippssamfunn.
2. Fokuserer på folkehelse.
3. Synlig tilrettelegge for enkel, trivelig og trygg hverdagssykling for alle aldersgrupper.
4. Være et pilotprosjekt i Namdalsregionen når det gjelder satsing på sykkel.
5. Fremskynde en realisering av en sykkelveg gjennom Overhalla kommune.

Forprosjektet ønsker å finne svar på:

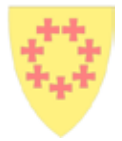
- Trasévalg- finne det beste trasevalget ut ifra analyser og overordnede mål
- På hvilken side av fylkesvegene bør gang- og sykkelvegen ligge?
- Fysisk utforming og løsningsvalg: Hvilken prinsipløsning bør legges til grunn for gang- og sykkelvegen?
- Inndeling av etapper
- Kostnadsoverslag
- Grunnlag for oppstart av videre regulering av traséer
- Videre muligheter for finansiering og framdrift.

VISJON

På grunnlag av dagens veg situasjon i Overhalla kan det tenkes at det ikke er snakk om å bygge en tradisjonell gang- og sykkelveg langs hele strekningen. Derfor vil prosjektet heller gå ut på å legge til rette for syklende; en «sykkelstamveg» som knytter sammen sentraene i Overhalla og går videre til Namsos. Denne sykkelstamvegen kan senere utvides til «Sykkelstamveg Namdalen».



Figur 1: Konseptillustrasjonen viser FV 17 som et hovednett for sykkel i kommunen.



MEDVIRKNING

For at målene om synliggjøring av sykkel og hverdagssykling skal nås, bør befolkningen få være med i prosessene bak. Dette vil gjøre at befolkningen selv får et eierskap til selve prosjektet og dermed kan være med på å dra prosjektet fremover.

Forprosjektet legger opp til en bred medvirkningsprosess som setter fokus på og løfter opp sykkelen og sykling i samfunnet.

INFORMASJON OM PROSJEKT I SOSIALE MEDIER OG HJEMMESIDE

Ved å reklamere for prosjektet i sosiale medier og på kommunens hjemmeside, vil befolkningen få med seg hva som skjer og hva kommunen setter som mål for sykling.

Det ble lagt ut en nyhet på kommunens hjemmeside som beskrev i korte trekk hva prosjektet omhandlet.

UTSTILLING I KOMMUNEHUSET

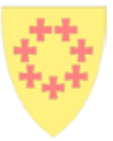
En utstilling av prosjektet i kommunehuset eller et annet lokale vil gjøre prosjektet mer synlig for befolkningen. Her kan det vises kart og bilder av nåværende situasjoner og hva vi gjennom forprosjektet ønsker å få til i kommunen.

I tillegg har Knut Høihjelle fått i oppdrag å tegne et drømmescenario for å illustrere hva vi ønsker å oppnå i Overhalla når det gjelder gang- og sykkeltiltak.

SPØRREUNDERSØKELSE

Det vil legges ut en spørreundersøkelse om hva innbyggerne i Overhalla kommune mener sykling i kommunen bør være. Her vil de få informasjon om prosjektet og hva som det legges vekt på av sykkeltilbud.

Undersøkelsen vil ta opp hva innbyggerne mener er viktig for dem når det gjelder sykling og hva de mener mangler i kommunen per dags dato og åpner for at befolkningen kan komme med innspill til prosjektet.



RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN

Ut i fra svarene fra deltakerne er det et stort ønske om gang- og sykkelveg langs Fv. 17, men også jernbanetraseen ble nevnt. Det kom også inn ønsker om bedre tilbud på sørsiden av elven (Fv. 401) med blant annet bedre veger og utvidet vegskuldre. Flere strekninger som ble nevnt var Skogmo til Flasnes/Risvika, forbedret tilbud langs Melavegen og Jernbanen.

Det ble i tillegg gitt noen tilbakemeldinger i forhold til at deltakerne følte at det var utrygt å ferdes langs flere av hovedvegene i Overhalla. I et spørsmål svarte 41 % av deltakerne at de syntes det føles utrygt å gå eller sykle, og ca. 78 % av deltakerne svarte at de ville gått eller syklet mer hvis gang- og sykkeltilbudet hadde vært bedre.

Det var ca. 89 % av deltakerne som brukte mest bil de siste tre månedene. Dette kan ha vært påvirket av årstiden i og med at det var vinter. Det er et ønske om å utføre en ny undersøkelse i september for å se om svarene endrer seg i forhold til årstiden.

Av de som svarte på hva de syntes kunne forbedres var det flest som påpekte at en gang- og sykkelveg mellom Overhalla sentrum (Ranemsletta) og Skage.

For å oppsummere resultatene virker det som at Overhallingene ønsker flere gang- og sykkelveger, og at det er behov for forbedringer i flere deler av kommunen. Området som uthever seg mest er mellom Overhalla sentrum (Ranemsletta) og Skage.

”Sykkelparkering utenfor Spar...” ”...oppgradere veistandarden på deres kommunale veier...”

”Gatelys er også et viktig trykhetstiltak.”

”Husk- tenk HELE kommunen.”

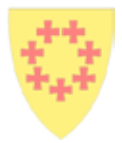
”Vi trenger også et tilbud vi som bor på sørsia.”

”Gang- og sykkelsti mellom skage og overhalla.”

”Det hadde vært kjempe fint med sykkelsti langs jernbanesporet. Gjerne hele strekningen fra Ranemsletta til Skage.”



Figur 13: Ordskyen er satt sammen av svar fra innbyggerne i Overhalla kommune som har svart på spørreundersøkelsen.

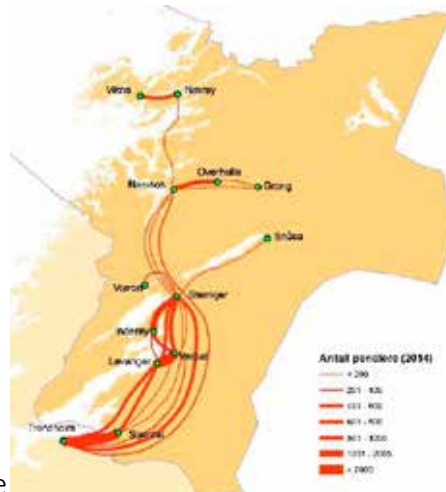


DAGENS SITUASJON

PENDLING

I 2015 var det ca. 51 % av befolkningen som var sysselsatt og bosatt i Overhalla. Av dem var det ca. 24 % som pendlet ut av kommunen. I tillegg var det ca. 11 % av befolkningen som pendlet inn til kommunen.*

I samferdselsstrategien for Trøndelag nevner fylkeskommunen at de er positiv til å satse på sykkel på utsatte pendlerstrekninger. Her trekker de frem Overhalla - Namsos som en av de større pendlerstrekningene der pendling på sykkel/el-sykkel kan være svært aktuelt.**



SKOLE OG ARBEID

Overhalla barne- og ungdomsskole (OBUS) har om lag 300 elever og 50 lærere. Skolen ligger sentrumsnært, og er samlingssted for alle bygdas ungdomsskoleelever. I tilknytning til skolen ligger det en friidrettsbane og håndballhall.

Hunn skolekrets består av tettstedet Skage, hvor vi rundt sentrumsområdet finner boligfeltene Hunn, Grovin, Skage Vest og Skageåsen. Mælen og Øyesvoll er mindre tettsteder.

Skogmo industripark og Skage industriområde skaper mange arbeidsplasser i kommunen. I tillegg ligger det ulike foretak og landbruk spredt rundt i kommunen.

* Tall fra SSB

** Grunnlagsdokument for samferdselsstrategi Trøndelag- Fylkesveger i Nord-Trøndelag

AREALBRUK

Innenfor avgrensningen er det i mest landbruk og spredt bebyggelse.

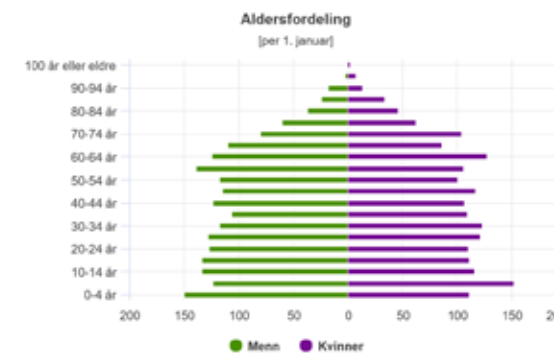
VEG OG TRAFIKK

Fylkesveg 17 er klassifisert som regional hovedveg med tilnærmet riksvegfunksjon, A-veg.

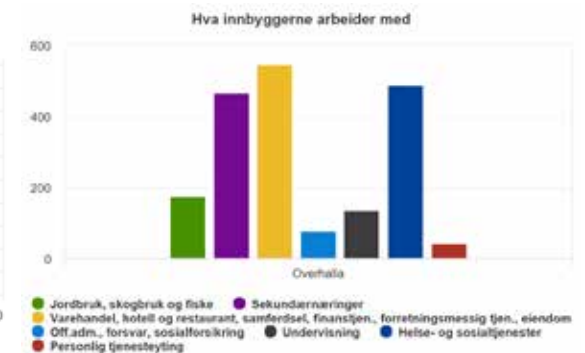
Fylkesveg 17 har i dag en gjennomsnittlig ÅDT på 3168. Fylkesvegen blir supplert av fylkesvegene 431, 436 og 434. I tillegg finner man noen traktorveger langs jordene og FV. 17.

Med unntak av gang- og sykkelvegene som går gjennom tettstedene Ranemsletta og Skage, er det i dag ingen sammenhengende gang- og/eller sykkelveg langs FV. 17 til kommunegrensen og Namsos.

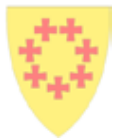
Jernbanen er i dag nedlagt, men blir brukt til dresin mellom Namsos camping og Skage.



Kilde: Folkemengde, Statistisk sentralbyrå



Kilde: Registerbasert sysselsetting, Statistisk sentralbyrå

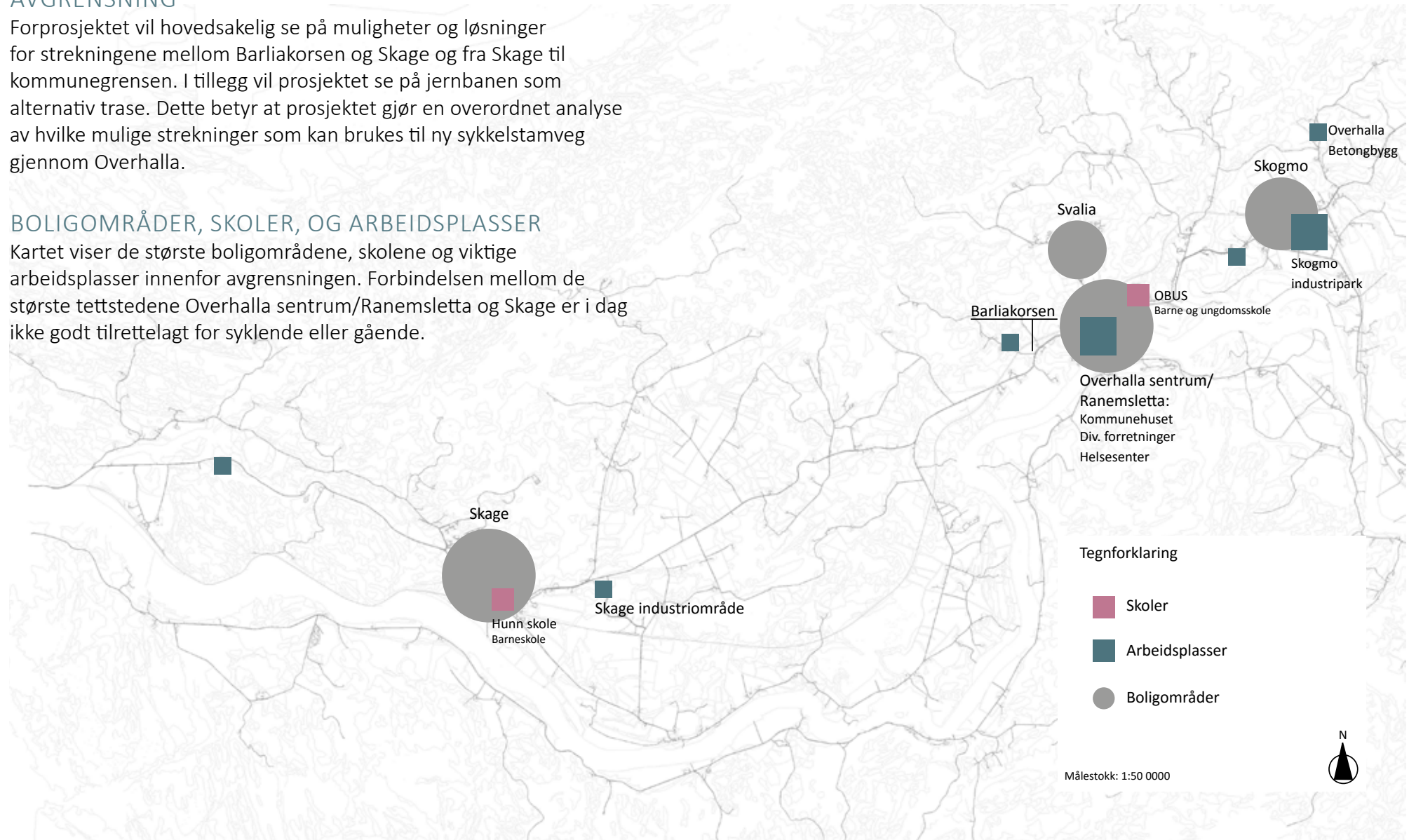


AVGRENSNING

Forprosjektet vil hovedsakelig se på muligheter og løsninger for strekningene mellom Barliakorsen og Skage og fra Skage til kommunegrensen. I tillegg vil prosjektet se på jernbanen som alternativ trase. Dette betyr at prosjektet gjør en overordnet analyse av hvilke mulige strekninger som kan brukes til ny sykkelstamveg gjennom Overhalla.

BOLIGOMRÅDER, SKOLER, OG ARBEIDSPLASSE

Kartet viser de største boligområdene, skolene og viktige arbeidsplasser innenfor avgrensningen. Forbindelsen mellom de største tettstedene Overhalla sentrum/Ranemsletta og Skage er i dag ikke godt tilrettelagt for syklende eller gående.



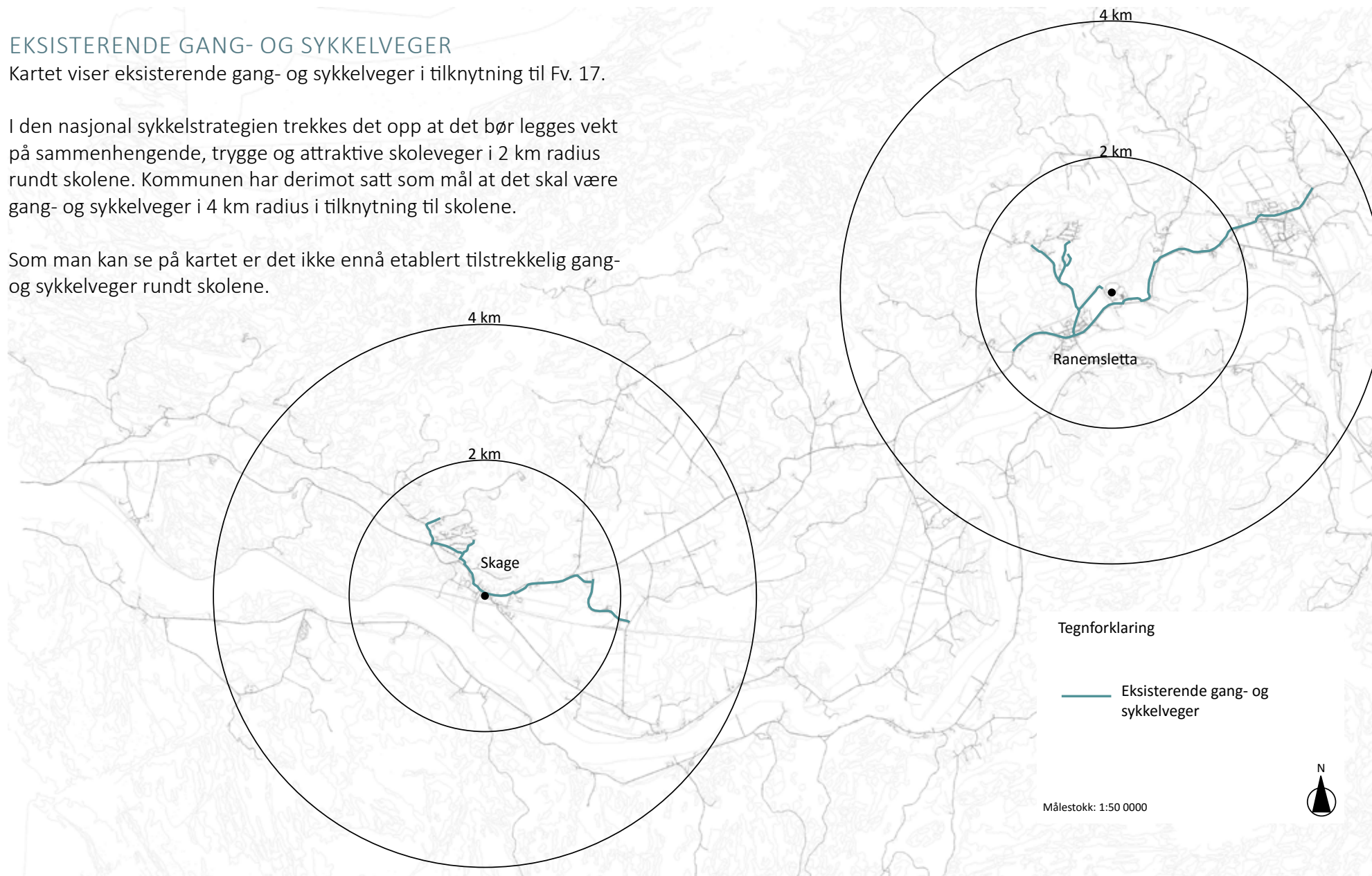


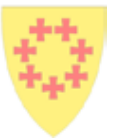
EKSISTERENDE GANG- OG SYKKELVEGER

Kartet viser eksisterende gang- og sykkelveger i tilknytning til Fv. 17.

I den nasjonal sykkelstrategien trekkes det opp at det bør legges vekt på sammenhengende, trygge og attraktive skoleveger i 2 km radius rundt skolene. Kommunen har derimot satt som mål at det skal være gang- og sykkelveger i 4 km radius i tilknytning til skolene.

Som man kan se på kartet er det ikke ennå etablert tilstrekkelig gang- og sykkelveger rundt skolene.





PLANLEGGING FOR SYKKE

HOVEDNETT OG LOKALNETT

Et hovednett for sykkel skal binde sammen bydeler og viktige målpunkt som kollektivknutepunkt, arbeidsplasser, skoler og rekreasjonsområder.

Lokalnettet for sykkel vil være forbindelser innen og mellom boligområder og andre lokale reisemål. Det skal gi gode forbindelser til hovednettet, busstopp, barnehager, skoler, nærbutikker og andre lokale målpunkter. Lokalnettet kan bestå av lokale, lite trafikkerte gater, snarveger, gang- og sykkelveger, turveger, parker og grøntdrag. Det skal gi en stor grad av opplevd trygghet.

I dette forprosjektet vil det kun sees på hvor en eventuell sykkelstamveg kan gå gjennom kommunen som et hovednett. For videre planlegging av sykkelnettet i kommunen vil det være naturlig å se på lokalnettet og turnettet for sykkel.

HÅNDBOK N100 OG SYKKEHÅNDBOKA

Et anlegg for gående og syklende skal bygges som fortau/sykkelveg, gangveg/sykkelveg eller gang- og sykkelveg. Dette bør gjøres når: ÅDT er over 1000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekninger er definert som skoleveg.

Det er flere faktorer som spiller inn på hvilke løsninger som skal velges. Blant annet er valget avhengig av fartsgrense og trafikkmengde, men også hvor mange gående og syklende det er på strekningen pr. time.

Det som er viktig er å skape et sammenhengende sykkelnett som har god trafiksikkerhet.

Håndbok N100 og Sykkelhåndboka skal legges til grunn når det planlegges for gang og sykkelveger.

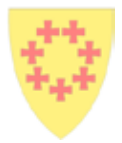
	BESKRIVELSE	BRUKSOMRÅDE
HOVEDNETT	Hovedtraséer for syklistene som binder sammen bydeler og sentrale funksjoner/viktige målpunkter. Disse traséene følger ofte hovedveiene. Hovednett skal ha god fremkommelighet og legge til rette for sykling med høyere hastighet der dette er mulig.	Viktige strekninger i tilknytning til sentrum og strekninger mellom de største bebygde områdene.
LOKALNETT	Forbindelser innen og mellom boligområder og andre lokale reisemål. Disse veiene benyttes av alle typer syklistene og opplevd trygghet er viktig å tilstrebe her. Snarveier er viktige deler av lokalnettet.	Forbindelser til blant annet hovednett, bussholdeplasser, barnehager, skoler og nærbutikker.
TURNETT	Traséer som fungerer som turveier uten stor verdi for daglig transportsykling, men med stor rekreasjons-/aktivitetsverdi.	Strekninger i friområder eller andre områder beregnet for rekreasjonsbruk.

Figur 2 forklarer begrepene hovednett, lokalnett og turnett.

Kilde: Temaplan for sykkel - Innherred samkommune.

Gående pr time	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende pr time					
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5

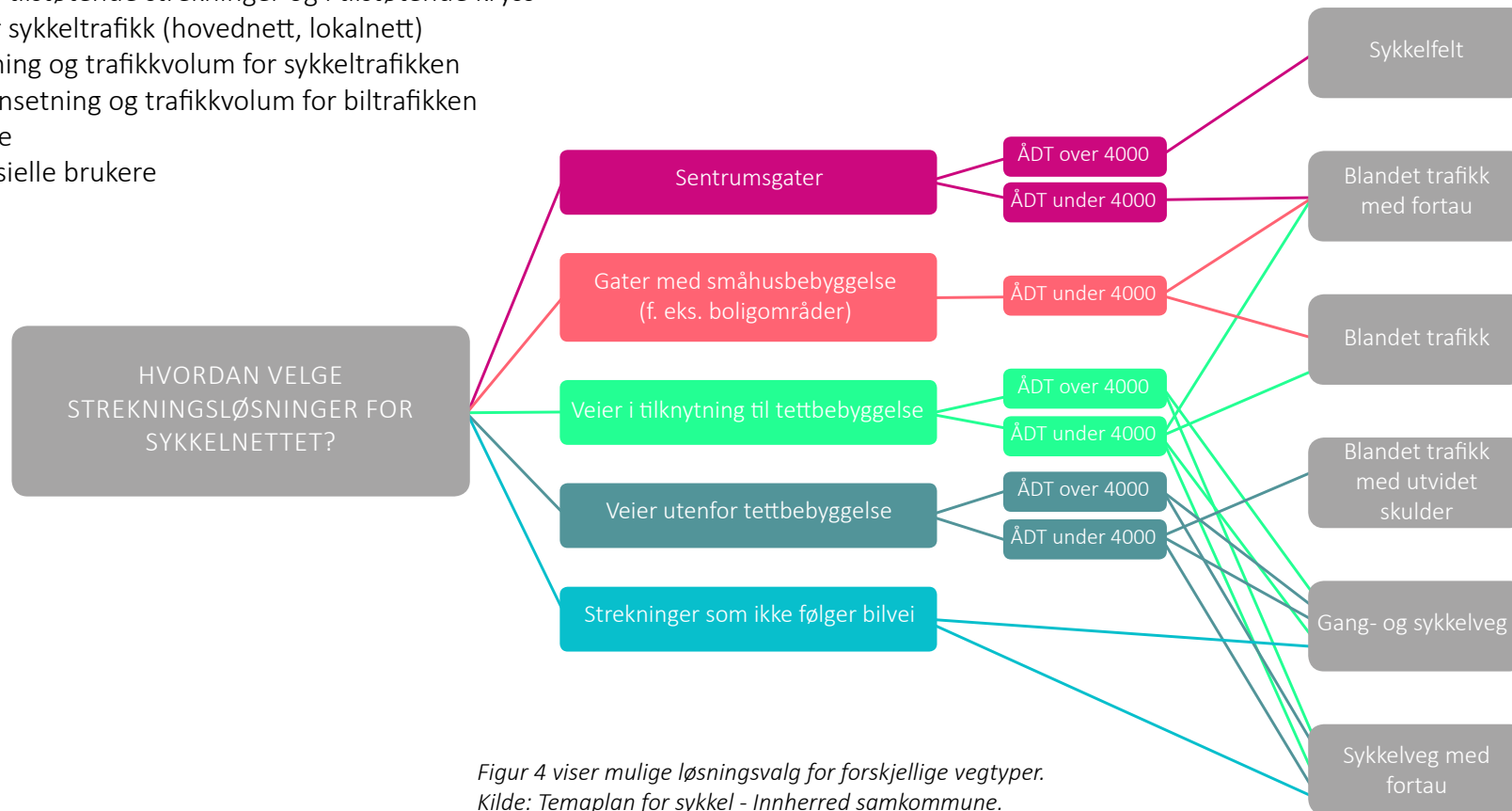
Figur 3 viser bredder for gang- og sykkelveg. Kilde: Statens Vegvesen, Håndbok N100.



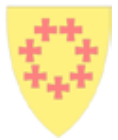
VIKTIGE FORHOLD

Det er også andre forhold som avgjør hvilke løsninger som skal velges:

- Omgivelser og områdetype (by/tettsted eller landlig)
- Løsninger på tilstøtende strekninger og i tilstøtende kryss
- Type nett for sykkeltrafikk (hovednett, lokalnett)
- Sammensetning og trafikkvolum for sykkeltrafikken
- Fart, sammensetning og trafikkvolum for biltrafikken
- Antall gående
- Antall potensielle brukere



Figur 4 viser mulige løsningsvalg for forskjellige vegtyper.
Kilde: Temaplan for sykkel - Innherred samkommune.



ANALYSE - MULIGE TRASÉER

ANALYSE - TRASÉVALG

I analysen vil det sees på alternative strekningsvalg for hovednettet for sykkel i Overhalla kommune, fra Barliakorsen mot Namsos. Deretter vil det beste alternativet bli vurdert og tatt videre i prosjektet. Fylkesvegen er delt opp i forskjellige delområder, mens jernbanen er som et område.

Delområdene og jernbanen vil bli analysert etter disse kriteriene:

- Grunnforhold
- Stigningsforhold
- Jordvern/kulturminner
- Bebyggelse
- Trafikksikkerhet
- Trafikkulykker/ÅDT

I analysen brukes det en form for RoS-analyse for å kunne vurdere de forskjellige kriteriene for vært delområde. Tabellen viser hvordan de forskjellige kriteriene i analysen blir vurdert.

	Ufarlig	En viss fare	kritisk	Farlig
Lite sannsynlig	1	2	3	4
Mindre sannsynlig	2	4	6	8
Sannsynlig	3	6	9	12
Meget sannsynlig	4	8	12	16

Figur 5: Tabellen viser hvordan de forskjellige kriteriene i analysen blir vurdert.



FYLKESVEI 17

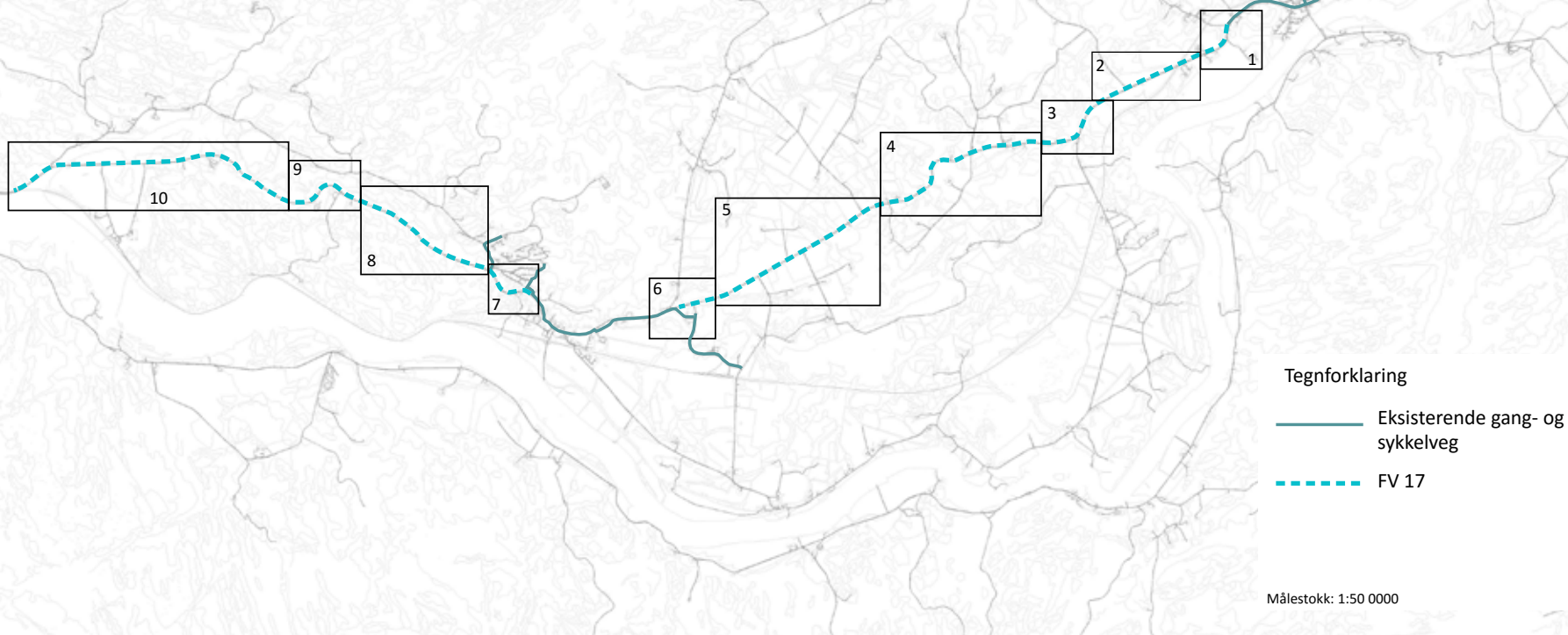
Total strekning: 14480m (14,480 km)

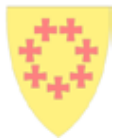
Fylkesvegen har i dag gang- og sykkelveger som går langs fv17 f.o.m Skjørlandsvegen på Skogmo og til Barliakorsen og f.o.m Belgvoll til Skagedalen.

De strekningene uten gang- og sykkelveg er:

- Barliakorsen – Skage (Belgvoll) – 7671m (7,6 km) ÅDT ca. 3300.
- Skage (Reinbjørkorsen) til Namsos (kommunegrensen) – 6809m (6,8 km) ÅDT ca. 3300.

Enkelte deler av Fv17 vil være mer krevende med gang- og sykkelveg nært vegen. Det bør derfor sees på alternative løsningsvalg og trasévalg.

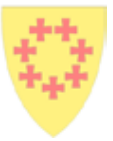




	GRUNNFORHOLD:	STIGNINGSFORHOLD:	JORDVERN/ KULTURMINNER:	BEBYGGELSE:	TRAFIKKSIKKERHET:	TRAFIKKULYKKER/ÅDT
1. BARLIAKORSEN:	Løsmasser: Elveavsetning og tykk havavsetning. Berggrunn: Diorittisk til granittisk gneis og migmalitt. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Slakt dalføre i delområdet 1. Høydeforskjeller på strekningen (se vedlegg 1).	Landbruk langs deler av strekningen. Det er ingen registrerte kulturminner i delområdet 1.	Det ligger spredt bebyggelse langs FV17. De fleste byggene ligger nært fylkesvegen.	Pga. den spredte bebyggelsen og høydeforskjellen i svingen må det tilrettelegges for sikkerhetstiltak langs fylkesvegen.	Det er registrert 6 ulykker i delområdet mellom 1979 og 2015. Alle ulykkene var bil involvert. I februar 2017 kjørte en trailer ut av vegen i svingen og tok med seg 50 meter av autovernet. ÅDT er på 3370.
2. BARLIAKORSEN – ØYSVOLLKORSEN:	Løsmasser: Myr, elvavsetning og tykk havavsetning. Berggrunn: Diorittisk til granittisk gneis og migmalitt. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Stigningsforholdet er forholdsvis slakt i delområdet.	Det er fulldyrka jord innenfor delområdet langs fylkesvegen. Det er registrerte to kulturminner i delområdet; Veglo Nedre/Gravfelt og Skei/Gravfelt.	Kun sporadisk bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet.	Strekningene er åpen, men dalførene gjør at trafikksikkerheten minkes litt. I tillegg ligger vegen over jernbanen med en bru som kan føles smal for syklende.	I delområdet er det registrert 8 ulykker mellom 1978 og 2005. Ulykkene skjedde med bil, men også MC og fotgjenger involvert. ÅDT er 3370.
3. ØYSVOLLKORSEN	Løsmasser: Tykk havavsetning, torv og myr og tynt humus-/torvdekke. Berggrunn: Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	På strekningen i delområdet er det forholdsvis flatt.	Kun skog med klaringer på begge sider av fylkesvegen. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Kun sporadisk bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet.	Svingen har i dag god sikt, men krysset kan oppleves som utrygt for syklende og gående.	Det er registrert 7 ulykker mellom 1980 og 1995, der fotgjenger og biler var involvert. ÅDT er 3370.
4. RYGGHØGDA – HAMMERKORSEN	Løsmasser: Randmorene, tykk havavsetning, tynn hav-/strandavsetning, torv og myr og tynt humus-/torvdekke. Berggrunn: Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Svingen mellom Rygghøgda og Hammerkorsen har en stigning på 3 %. I tillegg har terrenget ned fra svingen en stigning på 32 %. Opp til rygghøgda er det en stigning på 4 %.	Langs fylkesvegen er det fulldyrka mark. I svingen skiller en skråning dyrket mark og veiarealer. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Det er sporadiske klynger med bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet. Noen av byggene ligger nært fylkesvegen.	I svingen er det i dag et autovern som skiller vegen fra skråningen. På grunn av svingens kurve og skråningen, kan det oppleves utrygt og ferdes langs vegen.	I delområdet er det registrert 20 ulykker mellom 1978 og 2007, der både biler, fotgjenger og MC var involvert. ÅDT er 3300.
5. HAMMERKORSEN - BELLEVOLD	Løsmasser: Torv og myr, tykk havavsetning, marin sandavsetning, bart fjell, og tynn hav-/strandavsetning. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Strekningen er slak med få svinger.	Det er fulldyrka jord innenfor delområdet langs fylkesvegen. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Kun sporadisk bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet.	Strekningen i delområdet er åpen med god sikt, men det er mange ulykker med vilt. Selv om strekningen har god sikt er det ikke nok pass til syklende eller gående.	I delområdet er det registrert 15 ulykker mellom 1982 og 2016, der bil og fotgjenger var involvert. ÅDT er 3300.



	GRUNNFORHOLD:	STIGNINGSFORHOLD:	JORDVERN/ KULTURMINNER:	BEBYGGELSE:	TRAFIKKSIKKERHET:	TRAFIKKULYKKER/ÅDT
6. BELLEVOLD	Løsmasser: Torv og myr, tykk havavsetning, og elveavsetning. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer.	Strekningen har et slakt landskap.	Ingen fulldyrka mark langs fylkesvegen i delområdet. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Det ligger noe bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet, men ingen langs strekningen uten gang- og sykkelveg.	Strekningen har et åpent landskap og har allerede en etablert gang- og sykkelveg i deler av delområdet.	Det er registrert 7 ulykker mellom 1982 og 2010, der biler var involvert. ÅDT er 3300.
7. REINBJØRKORSEN (SKAGE)	Løsmasser: Tykk havavsetning, elveavsetning, tynt humus-/torvdekke og tynt hav-/strandavsetning. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	På strekningen fra brua og til etter svingen er det en stigning på 3,5 %.	Ingen fulldyrka mark i delområdet. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Det ligger noe bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet.	Svingen i delområdet har i dag fjellvegg på den ene siden og en skråning på andre siden. Det kan i dag oppleves utrygt for syklende og gående.	I delområdet er det registrert 9 ulykker mellom 1978 og 2010, der biler, fotgjenger og MC var involvert. ÅDT er 3300.
8. REINBJØRKORSEN - GRYTA	Løsmasser: Tykk havavsetning, torv og myr, tynt hav-/standavsetning og tynt humus-/torvdekke. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Fylkesvegen har et stort sett flatt terreng med noen svinger i dette delområdet.	Det er fulldyrka jord innenfor delområdet langs fylkesvegen. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Kun sporadisk bebyggelse langs fylkesvegen i delområdet.	I delområdet er det både åpne sletter og tett skog. Tiltak må gjøres slik at trafikksikkerheten bedres på deler av strekningen.	Det er registrert 8 ulykker i delområdet mellom 1988 og 2006, der biler, MC og syklist(2004) var involvert. ÅDT er 3300.
9. GRYTA	Løsmasser: Breelavsetning, torv og myr, elveavsetning og bart fjell. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Svingen i delområdet har en krapp kurve som går slakt nedover i terrenget med en stigning på 3 %.	Det er fulldyrka jord innenfor delområdet langs fylkesvegen mot nord. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Kun sporadisk bebyggelse og gårder langs fylkesvegen i delområdet.	På slutten av svingen er det ofte mindre ulykker pga. glatt veibane. Viktig at trafikksikkerheten blir ivaretatt for syklende. Mulig andre alternative traserer må vurderes.	I delområdet er det registrert 4 ulykker mellom 1977 og 2014, der biler og MC var involvert. 3 av ulykkene var på begynnelsen av 2000-tallet. ÅDT er 3300.
10. GRYTA – MEOSBRUA (KOMMUNEGRENSE)	Løsmasser: Elveavsetning, tykk havavsetning, torv og myr, bart fjell og tynt humus-/torvdekke. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Fylkesvegen har et stort sett flatt terreng, men langs veien går det både opp mot fjell og ned mot elven.	Fylldyrka jord langs fylkesvegen på begge sider langs siste del av fylkesvegen før Meåsbrua. Ingen registrerte kulturminner i delområdet.	Kun sporadisk bebyggelse og forretningsbygg (Aarmos Pre bygg AS) langs fylkesvegen i delområdet.	På deler av strekningen i delområdet er det tett skog på begge sider av fylkesvegen. Tiltak må gjøres slik at trafikksikkerheten bedres på strekningen.	Det er registrert 21 ulykker i delområdet mellom 1978 og 2016, der biler og MC var involvert. ÅDT er 3300.



Konklusjon – FV17:

Hvis fylkesvegen skal tilrettelegges for sykling mellom Overhalla og Namsos, må det flere tiltak til. Som man kan se ut i fra analysen over vil grunnforhold, stigningsforhold, jordvern og kulturminner, bebyggelse og trafiksikkerhet være viktige forhold som må undersøkes nærmere.

På enkelte strekningen kan man se at grunnforholdene må undersøkes før eventuell bygging kan starte. Man kan se ut i fra løsmassekartet (vedlegg 2) at det er tynn og/eller tykk havavsetning og elveavsetning langs hele strekningen. Det kan tyde på at grunnen består av silt og leire, altså materiale som kan inneholde kvikkleiresone og som derfor er et varsko*.

Stigningsforholdene både langs og utenfor vegen i delområde 1, 4, 7, 9 og 10 byr på utfordringer ved bygging av en gang- og sykkelveg.

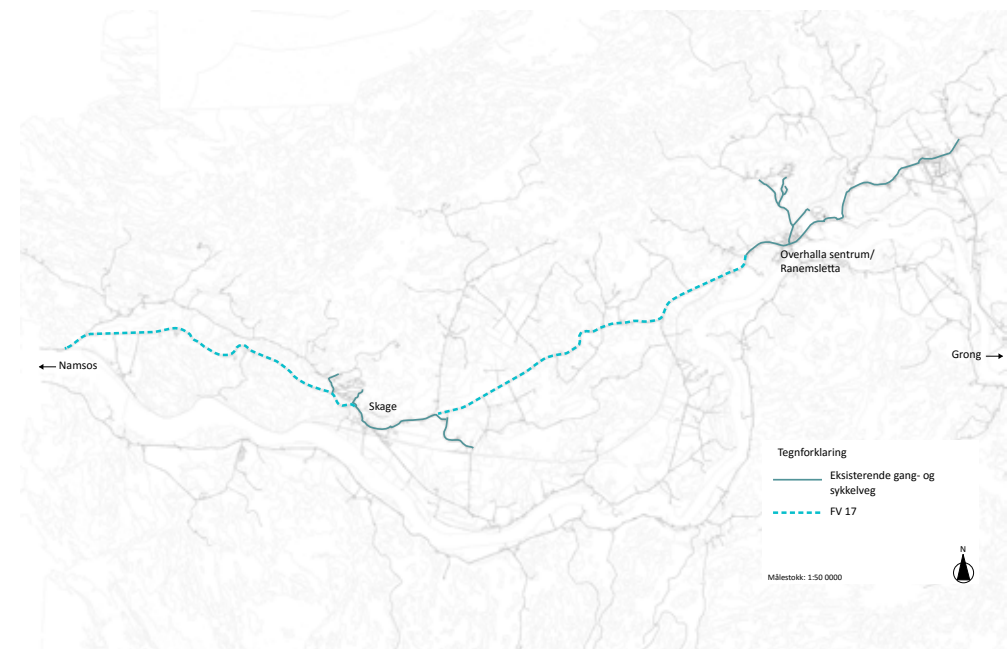
I de fleste delområdet er det fulldyrket mark som må tas hensyn til videre i prosjektet. I disse delområdene må det vurderes om en gang- og sykkelveg overgår jordvernet, med tanke på det store behovet for trygge gang- og sykkelveger langs denne fylkesvegen.

Det er kun registrert kulturminner i delområde 2. Disse kulturminnene ligger et stykke unna kjørevegen, og trengs derfor ikke å tas hensyn til. Hvis det blir gjort funn av kulturminner skal dette varsles, jf. Kulturminneloven.

Bebyggelse langs fylkesvegen er forholdsvis spredt utover landskapet, men i noen delområder ligger bebyggelsen tett på fylkesvegen. Dette gjør at det eventuelt må kjøpes grunn hvis det skal bygges en gang- og sykkelveg.

Samtidig vil en gang- og sykkelveg i nærheten av bebyggelse føre til mer trafiksikker ferdsel langs fylkesvegen for de som bor i området.

I forhold til trafiksikkerhet ser man av analysen at alle delområder må tilrettelegges for en trygg gang- og sykkelveg. Noen delområder er bedre enn andre, men det må fortsatt gjøres tiltak slik at en synlig, trivelig og trygg hverdagssykling oppnås.

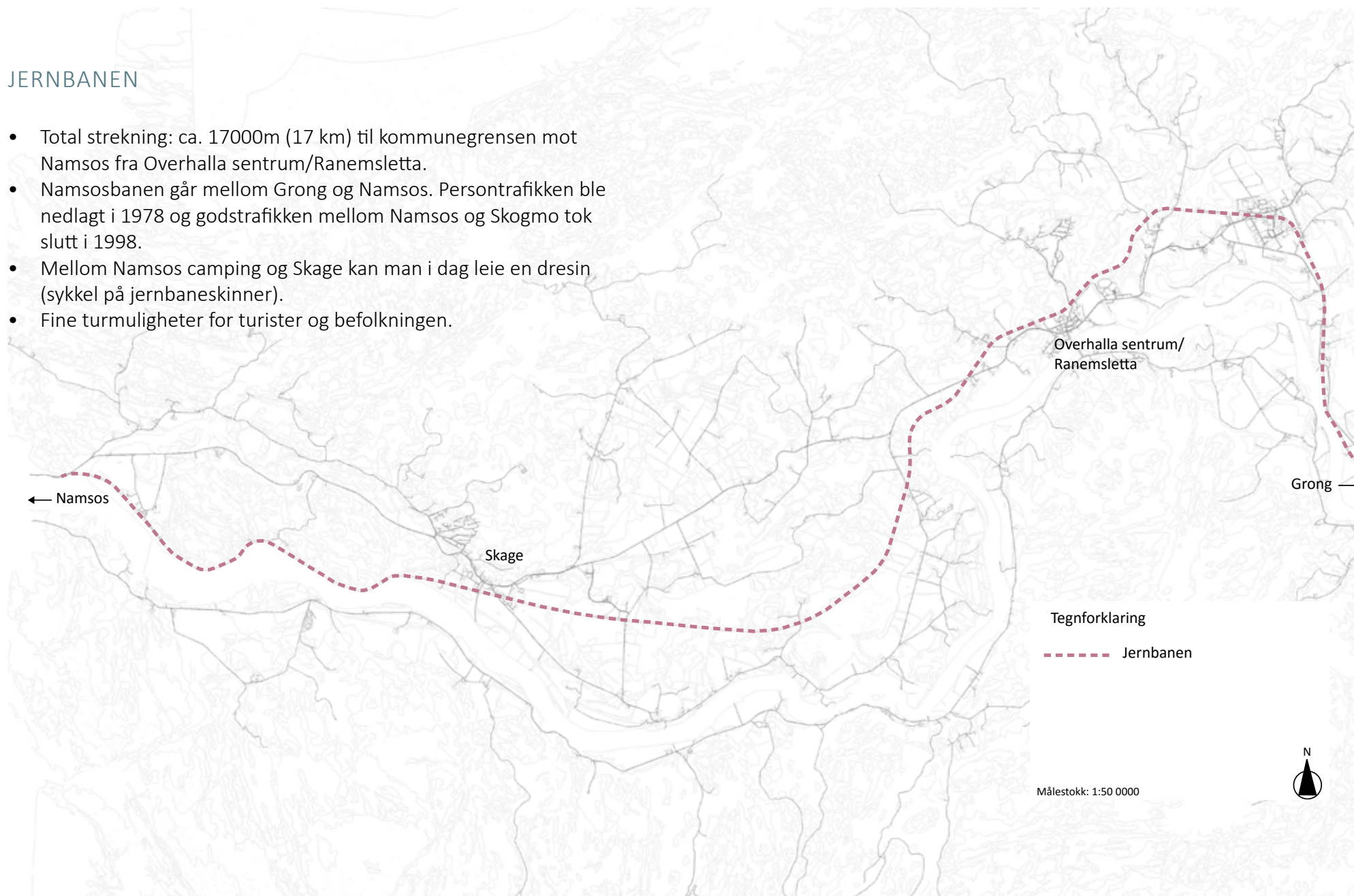


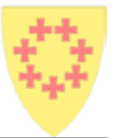
* Kilde: NGU <https://www.ngu.no/nyheter/tolkning-av-l%C3%B8smassekart>



JERNBANEN

- Total strekning: ca. 17000m (17 km) til kommunegrensen mot Namsos fra Overhalla sentrum/Ranemsletta.
- Namsosbanen går mellom Grong og Namsos. Persontrafikken ble nedlagt i 1978 og godstrafikken mellom Namsos og Skogmo tok slutt i 1998.
- Mellom Namsos camping og Skage kan man i dag leie en dresin (sykkel på jernbaneskinner).
- Fine turmuligheter for turister og befolkningen.





	GRUNNFORHOLD:	STIGNINGSFORHOLD:	JORDVERN/ KULTURMINNER:	BEBYGGELSE:	TRAFIKKSIKKERHET:	TRAFIKKULYKKER/ÅDT
JERNBANEN	Løsmasser: Jernbanene går over områder med tykk havavsetning, tynn hav-/strandavsetning, torv og myr, elveavsetning og bart fjell. Berggrunn: Amfibolitt og glimmerskifer. Diorittisk til granittisk gneis og migmalitt. Glimmerskifer, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt.	Det er et relativt flatt terreng langs hele jernbanen. Ved noen partier av strekningen er det skråninger ned eller opp fra jernbanen.	I og med at jernbanen allerede er etablert gjennom kommunen vil strekningen ikke komme i konflikt med jordvern. Det er registrert tre kulturminne i nærheten av jernbanen. Veglo Nedre/Gravfelt, Skei/Gravfelt og Skei/Gravminne (se kart).	Det er noe bebyggelse langs jernbanen ved Skei, Øysvollen, Skage, Grytøya, Solheim og Kvatninga.	Det kjøres i dag dresin fra Namsos til Skage. Hvis en gang- og sykkelveg skal legges til jernbanen, må dresindriften bort. På grunn av noen bratte skråninger langs banen, må det legges opp til sikkerhetstiltak før en eventuell gang- og sykkelveg kan etableres.	Det var en dresinulykke ved Skage i 2015 der to dresiner krasjet. En ble skades og fraktet til sykehus.

Konklusjon - Jernbanen:

Det vil være store prosesser rundt omgjøringen av jernbanen til en gang- og sykkelveg. En oppgradering av eksisterende bruer og tunneler vil bli nødvendig for bygging av en gang- og sykkelveg. Samtidig må det også gjøres oppgraderinger av hele jernbanetraseen mellom Barliakorsen og kommunegrense.

Det er en avstand på ca. 220 meter fra slutten på gang- og sykkelvegen ved Barliakorsen til Jernbanen. Hvis jernbanen blir brukt vil dette føre til at bebyggelse langs fylkesvegen ikke får en god forbindelse til gang- og sykkelvegen. Strekningen fra Barliakorsen og til Skei er allerede utsatt for ulykker og dårlig trafiksikkerhet for gående og syklende.

Grunnforholdene langs jernbanen må på samme måte som fylkesvegen undersøkes før utbygging kan starte. Jernbanen går i tillegg nærmere Namsen som gjør at strekningen går over mer elveavsetninger og torv og myr.

Stigningsforholdene på strekningen er relativt flatt pga. jernbanens tidligere konstruksjon. Selv om jernbanen har gode forutsetninger for en gang og sykkelveg på grunn av stigningsforholdene, er det fortsatt

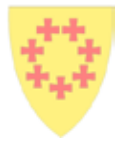
usikkerheter i forhold til hvordan strekningen faktisk er i dag. Siden jernbanene ikke har blitt brukt på flere år har noen partier forfalt. Det betyr at hele strekningen må undersøkes før bygging av gang- og sykkelveg kan skje.

Det er registrert tre kulturminner i begynnelsen av strekningen. Disse må tas hensyn til i en eventuell bygging av gang- og sykkelveg.

Det er god klaring mellom jernbanen og bebyggelse rundt. Dette gjør også at det blir lengre avstander fra jernbanen til bebyggelsen og dermed ikke god tilgjengelighet.

I dag brukes dresin som et tilbud for beboere på Namsos camping. Hvis det skal etableres en gang- og sykkelveg på strekningen, må dresintilbudet avvikles. Dette kan komme i konflikt med campingens ønsker.

Det er blitt nevnt i Namdalsavisa at Fylkesråd for samferdsel og miljø, Tomas Iver Hallem, vurderer å bruke jernbanen som gang- og sykkelveg eller veg i Namsos. Hvis dette blir en realitet vil dette kunne videreføres i Overhalla, men som et mulig alternativ for befolkningen.

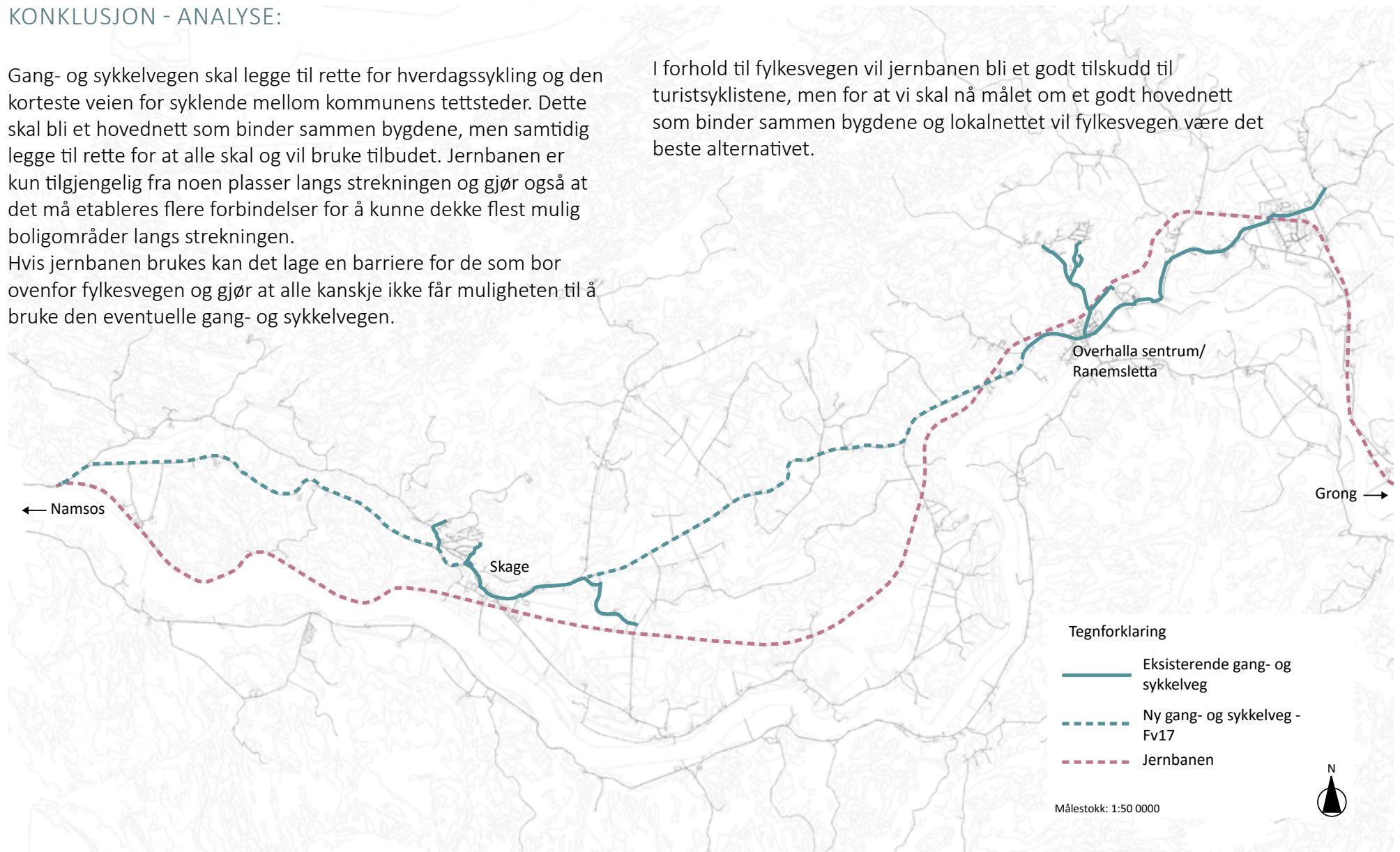


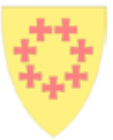
KONKLUSJON - ANALYSE:

Gang- og sykkelvegen skal legge til rette for hverdagssykling og den korteste veien for syklende mellom kommunens tettsteder. Dette skal bli et hovednett som binder sammen bygdene, men samtidig legge til rette for at alle skal og vil bruke tilbudet. Jernbanen er kun tilgjengelig fra noen plasser langs strekningen og gjør også at det må etableres flere forbindelser for å kunne dekke flest mulig boligområder langs strekningen.

Hvis jernbanen brukes kan det lage en barriere for de som bor ovenfor fylkesvegen og gjør at alle kanskje ikke får muligheten til å bruke den eventuelle gang- og sykkelvegen.

I forhold til fylkesvegen vil jernbanen bli et godt tilskudd til turistsyklistene, men for at vi skal nå målet om et godt hovednett som binder sammen bygdene og lokalnettet vil fylkesvegen være det beste alternativet.





FYLKESVEG 17 - SYKKELSTAMVEG

I dette forprosjektet vil det bli sett generelt på løsningsvalg for alle etapper. Etappe 1 vil være mer detaljert for å kunne bruke prosjektet som bakgrunn for en reguleringsplan.

SAMMENHENG MED ØVRIGE TRANSPORTÅRER OG TRAFIKALE KNOTEPUNKTER

Kartet viser hvilke strekninger som allerede er opparbeidet og hvilke strekninger som ikke har gang- og sykkelveger.

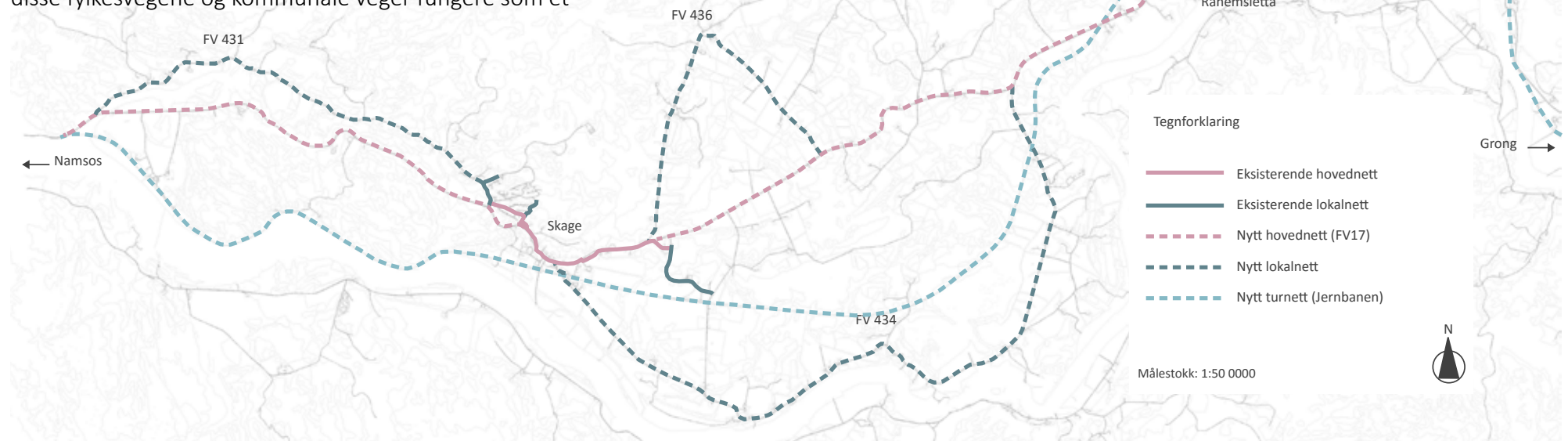
Fylkesveg 17 er markert som et hovednett for sykkel, mens fylkesveg 431, 434 og 436 er markert som lokalnett. De mindre fylkesvegene kan allerede brukes som sykkelnett pga. liten trafikkmengde, og er derfor med på å øke forbindelsene til og fra flere boligområder i kommunen.

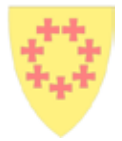
Når gang- og sykkelvegen langs Fv. 17 er opparbeidet vil alle disse fylkesvegene og kommunale veger fungere som et

sammenhengende sykkelnett for kommunens befolkning. Det blir derfor viktig at gang- og sykkelvegen opparbeides slik at den knytter sammen alle fylkesveger, kommunale og private veger langs fv. 17.

Spesielt viktig blir det å få en god overgang fra ny gang- og sykkelveg fra fv. 17 og videre ned fv. 434. Melavegen blir en god og viktig forbindelse for boligområdene langs denne vegen og et alternativ til fv. 17.

I tillegg er jernbanen markert som nytt turnett. Dette sees på som et langsiktig mål.





INDELING AV ETAPPER

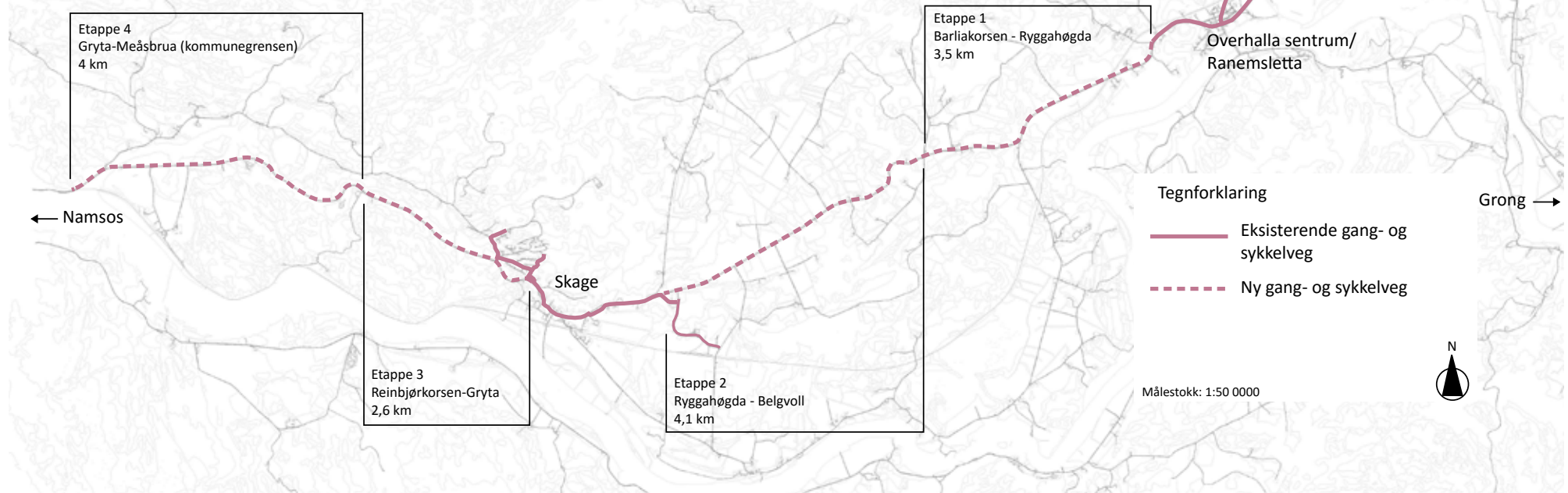
Gang- og sykkelvegtraseen vil bli delt opp i mindre etapper for å kunne ta utbyggingen steg for steg. Kartet viser inndelingene.

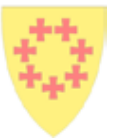
Inndelingene er gjort med bakgrunn i analyser for hele området. Første etappe går fra Barliakorsen til Ryggahøgda og vil være en naturlig fortsettelse for gang- og sykkelvegen. I tillegg vil denne etappen koble Fv. 434 (melavegen), Melen og Øysvollen til kommunesenteret.

Det som er fokuset for dette prosjektet er «synlig, trivelig og trygg hverdagssykling». Derfor vil forbindelsen mellom Ranemsletta og Skage være noe som er viktig å få på plass før en eventuell videre utbygging av gang- og sykkelveg fra Skage til Namsos.

Det er et stort ønske at en helhetlig gang og sykkelveg blir etablert til Namsos. Dette for både hverdagssykling og turismesykling.

Etappe 2, 3 og 4 vil ikke bli gjennomgått i detalj for dette forprosjektet, men det er viktig at de sees på som en helhet når hele strekningen planlegges videre.





FYSISK UTFORMING OG LØSNINGSVALG

For hele strekningen vil det være hensiktsmessige å velge en separat løsning på gang- og sykkelvegen med tanke på trafikksikkerhet og attraktivitet.

I tabellen er det satt opp hvilke forhold som ligger til grunn for løsningsvalgene for hver etappe. Som man kan se er forholdene like for hver etappe. Dette er en generell antagelse som må bli undersøkt mer detaljert for hver etappe ettersom de prosjekteres.

Alle etappene befinner seg utenfor tettbebyggelse med noe bebyggelse langs vegen. Hele strekningen har en ÅDT (års døgn trafikk) på ca. 3300 og store deler har en fartsgrense på 70-80 km/t.

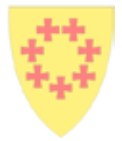
Ut ifra håndbok N100 og sykkelhåndboka (statens vegvesen) anbefales det separate løsninger langs en hovedveg når ÅDT oversiger 1000 og har fartsgrenser fra 80 km/t. Dette blir anbefalt for en større trygghetsfølelse for de som benytter seg av gang- og sykkelvegen.

For at en gang- og sykkelveg faktisk skal bli brukt av innbyggerne, må det tilrettelegges for de riktige løsningene. Det er viktig at løsningene er attraktive, som for eksempel unngår at sykelister og gående blir sølet ned av trafikk på vegene og at de oppleves som trygg.

For Overhalla som er i vekst, blir det viktig å planlegge for flere år frem i tid. Det gjør at man må tenke på løsninger som også kan passe til fremtidens samfunn. Gode standarder på gang og sykkelvegene blir også viktig for å få folk til å faktisk benytte seg av tilbudet.

Hvilke side av vegen en gang- og sykkelveg skal gå avhenger av flere faktorer, men det viktigste å tenke på er at det skal være en kontinuitet i sykkelnettet. Hvis det er hyppige endringer går det heller mot sin hensikt, og sykelister kommer til å velge kjørevegen fremfor en gang- og sykkelvegen. Det vil være viktig at gode krysninger blir opparbeidet for en god flyt og lite forvirring for gående og syklende.

	FORHOLD	LØSNING
ETAPPE 1: Barliakorsen- Ryggahøgda	<ul style="list-style-type: none"> • Vei utenfor tettbebyggelse. • Noe bebyggelse langs vegen. • ÅDT over 1000. • 60, 70 og 80 km/t. • Mindre enn 15 gående og syklende. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg • Bredde: 2,5-3,5 m + skuldre 0,25 m.
ETAPPE 2: Ryggahøgda- Belgvoll	<ul style="list-style-type: none"> • Vei utenfor tettbebyggelse. • Noe bebyggelse langs vegen. • ÅDT over 1000. • 70 og 80 km/t. • Mindre enn 15 gående og syklende. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg • Bredde: 2,5-3,5 m + skuldre 0,25 m.
ETAPPE 3: Reinbjørkorsen- Gryta	<ul style="list-style-type: none"> • Vei utenfor tettbebyggelse. • Lite bebyggelse langs vegen. • ÅDT over 1000. • 50, 70 og 80 km/t. • Mindre enn 15 gående og syklende. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg • Bredde: 2,5-3,5 m + skuldre 0,25 m.
ETAPPE 4: Gryta- Meåsbrua (kommunegrense)	<ul style="list-style-type: none"> • Vei utenfor tettbebyggelse. • Lite bebyggelse langs vegen. • ÅDT over 1000. • 80 km/t. • Mindre enn 15 gående og syklende. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveg • Bredde: 2,5-3,5 m + skuldre 0,25 m.

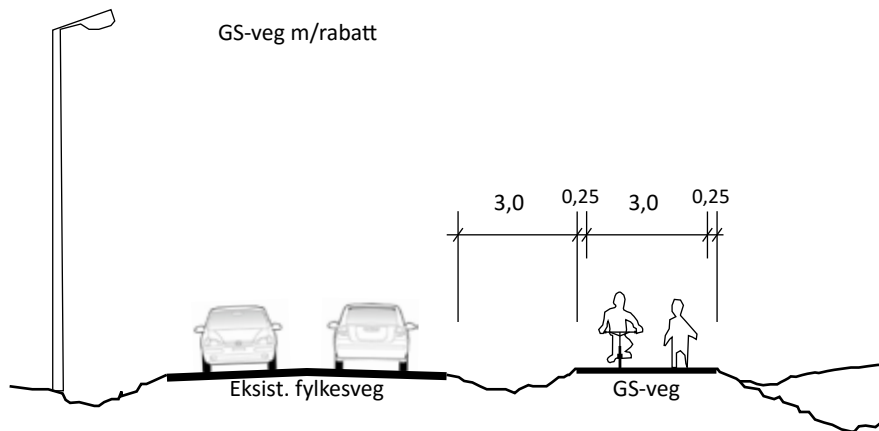


FORSLAG TIL LØSNINGER

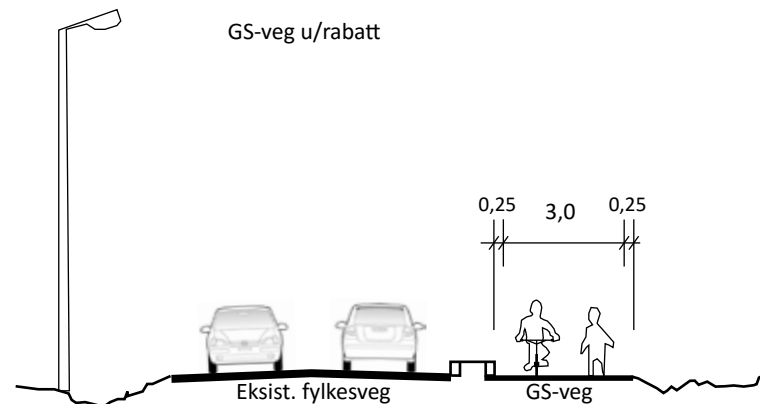
Løsningene for gang- og sykkelvegen er ønsket å være kostnadsbesparende, men samtidig med et stort fokus på trafikksikkerhet. Dette kan by på noen utfordringer langs de forskjellige strekningene. Gang- og sykkelvegen vil for eksempel gå gjennom jordbruksområder som har svært god produksjonsevne, noe som tilsier at inngrepene bør minimaliseres der det er mulig.

Som nevnt tidligere er valg av løsning for gående og syklende avhengig av fartsgrense og trafikkmengde. Samtidig vil også landskapet ha noe å si i forhold til valget av løsninger. Det må derfor gjøres utredninger for hver etappe.

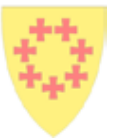
Figur 8 og 9 viser to normalprofiler av gang- og sykkelveg med og uten rabatt. Den profilen med rabatt kan benyttes der det for eksempel er økt behov for trafikksikkerhet. Den andre profilen uten rabatt med en form for skille kan benyttes der det er behov for trafikksikkerhet, men et større behov for å bevare andre arealer som jordbruk eller eiendommer.



Figur 8 viser normalprofil med rabatt . Kilde: Statens Vegvesen



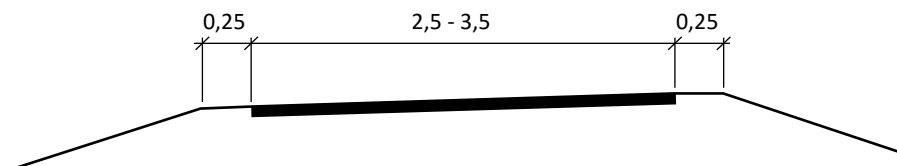
Figur 9 viser normalprofil uten rabatt . Kilde: Statens Vegvesen



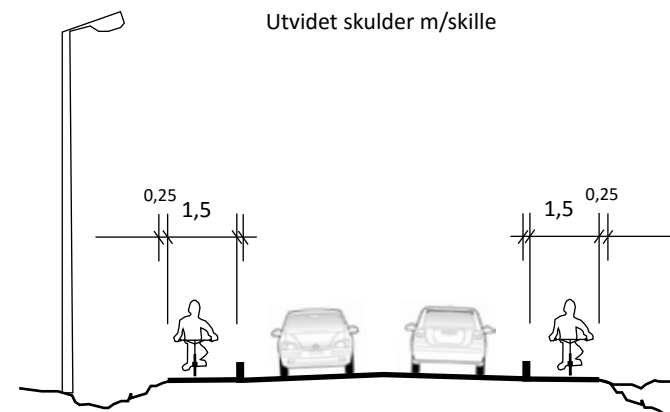
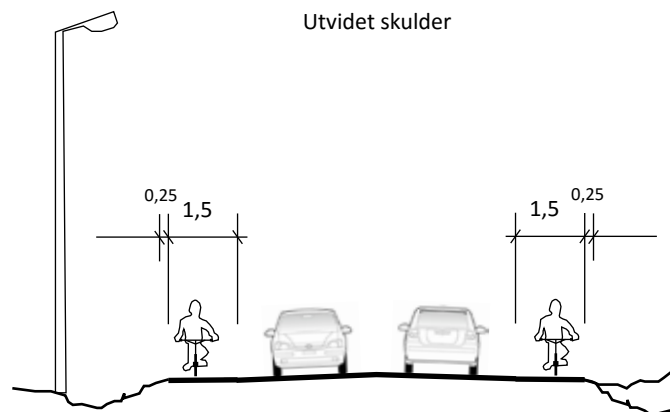
Med utgangspunkt i håndbok N100 og sykkelhåndboka kan bredden på gang- og sykkelvegen variere fra 2,5- 3,5 meter, inkludert skuldre på 0,25 meter (se figur 10).

Utvidet vegskulder er en annen løsning som beskrives i både sykkelhåndboka og håndbok N100. Her utvides skulderen med 1,5 meter på begge sider av vegen. Denne løsningen kan bli aktuell hvis det skal spares penger, men er ikke å foretrekke da «trygg hverdagssykling» for alle er målet med dette forprosjektet.

Valget av løsning for gang- og sykkelvegen må veies opp mot trafiksikkerheten og hvilke kvaliteter vi ønsker at denne sykkelstamvegen skal ha. Samtidig skal det planlegges for flere år frem i tid, og dermed er det kanskje tenkelig at kun en utvidet skulder ikke vil holde mål.



Figur 10 viser mål på gang- og sykkelveg. Kilde: Statens Vegvesen, Håndbok N100



Figur 11 viser fylkesvegen med utvidet skulder med og uten skille. Kilde: Statens Vegvesen



Inspirasjonsprosjekter

Her er det valgt ut prosjekter som kan sammenlignes med dette forprosjektet. Disse prosjektene har alle en eller flere kvaliteter som vi ser for oss også gang og sykkelvegen langs fylkesvegen kan ha.

Det ene prosjektet er gang og sykkelvegen som går over Bjøra. Denne er valgt da prosjektet kan brukes som eksempel for hvordan løsning man kan bruke i tilknytning til bruer. I tillegg ligger dette i Overhalla kommune og kan dermed brukes som referanse.

Osbanen del 2 er en 1 km lang gang- og sykkelveg som er bygget over en gammel jernbanetrase. Dette prosjektet er en del av Bergensprogrammet som er et samarbeid mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen om kollektivtrafikktiltak, gang- og sykkelveger, miljøprosjekter mm.



Osbanen - Bergensprogrammet, 2007



Osbanen - Bergensprogrammet, 2007



Målselv kommune, 2014



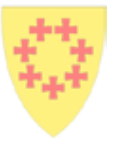
Overhalla kommune, 2010



Statens vegvesen, 2013



Dirdal - Gilja, Statens vegvesen, 2011



ANALYSER - ETAPPE 1

Første etappe vil fortsette der eksisterende gang- og sykkelveg slutter. Strekningen har et forholdsvis flatt terreng og har en lengde på ca. 3,5 km. Hvis denne etappen gjennomføres vil dette kunne knytte sammen Fv. 434 som et lokalnett for sykkel. Fv. 434 går gjennom flere boligfelt og denne første etappen vil øke tilgjengeligheten og fremkommeligheten til disse boligområdene.

Trafikkbelastning og trafiksikkerhet

Års døgntrafikk (ÅDT) på denne vegstrekningen er på 3370. I tillegg er det 11-12 % lange kjøretøy som kjører på denne strekningen.

Strekningen har et gjennomsnitt på 7,8 meter total vegbredde.

Fartsgrensene er 60, 80 og 70 km/t.

Fra 1978 og til 2016 har det blitt registrert 29 trafikkulykker med personskaade, der totalt 41 personer ble skadet.

	ANTALL AV PERSONSKADER
Drept	2
Meget alvorlig skadd	2
Alvorlig skadd	5
Lettere skadd	32

Figur 12: Tabellen viser et utdrag fra vedlegg 4 - ulykker

Eiendomsforhold

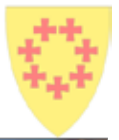
Eiendomsforholdene og arealbruken langs veger består mest av store landbrukseiendommer og noe spredt bebyggelse. Langs fylkesvegen er det i dag flest arealer til jordbruk og fiske. I noen områder er det en spredt bebyggelse.

Ved Igdadalen ligger det 4 boliger relativt nært vegen på begge sider. På Skei ligger det 7 boliger langs vegen. Fem boliger ligger på høyre side, mens de to andre ligger på venstre side. Ved Skeismarka ligger det kun en bolig på høyre side.

Ved Øysvollkorsen ligger det 4 boliger nært krysset på høyre side. Videre til Ryggahøgda ligger det 6 boliger både på venstre og på høyre side av vegen.

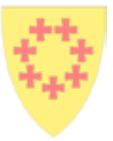
Planområde

Planområde og influensområde vil berøre jordbruksarealer og eiendommer. Det må derfor vurderes om en ny gang og sykkelveg bør gå over et strengt jordvern.



Kartet viser trafikkulykker og fartsgrensene.





Analysen av forhold – Sidevalg

Analysen viser at det vil være både positive og negative sider ved begge sidevalgene.

Alternativ 1 er den som kommer best ut, men vil også være best i forhold til eksisterende gang- og sykkelveg.

Det bør gjøres grundigere undersøkelser i reguleringsplanprosessen.

	Alternativ 1: Gang- og sykkelveg nord for fv. 17		Alternativ 2: Gang- og sykkelveg sør for fv. 17	
Jordvern- og landbruksinteresser	Berører jordbruksarealer	-	Berører jordbruksarealer	-
Biologisk mangfold	Kryssinger og nærføring bekkedrag Må undersøkes nærmere	-	Kryssinger og nærføring bekkedrag Må undersøkes nærmere	-
Grønnstruktur/rekreasjon/ friluftinteresser				
Kulturlandskap	Bru/undergang, rekkverk vil være et fremmed-element i kulturlandskapet	-	Bru/undergang, rekkverk vil være et fremmed-element i kulturlandskapet	-
Kulturminner	Registrert et kulturminne	-	Ingen kjente kulturminner blir berørt, må undersøkes nærmere	+
Målpunkter				
Sammenheng med eksisterende gang-sykkelveger	Kan koples direkte på eksisterende gang- og sykkelveg	+	Må krysse veg for å koples på eksisterende gang- og sykkelveg	-
Kryssinger av veger	Må krysse to kommunale veger	-	Må krysse fv 434.	-
Kryssinger av atkomstveger	Må krysse 10 atkomstveger	+	11 atkomstveger	-
Belysning	Ingen belysning	0	Ingen belysning	0
Vann og avløpsnett	Må ta hensyn til vann og avløpsnett som ligger på nordlig side av veg	-	Må ta hensyn til vann og avløpsnett som ligger på sørlig side av veg	-
Jernbanetrase	Må ha bru over jernbanetrase	-	Må ha bru over jernbanetrase	-
Samlet vurdering		2 + 7 -		1 + 8 -



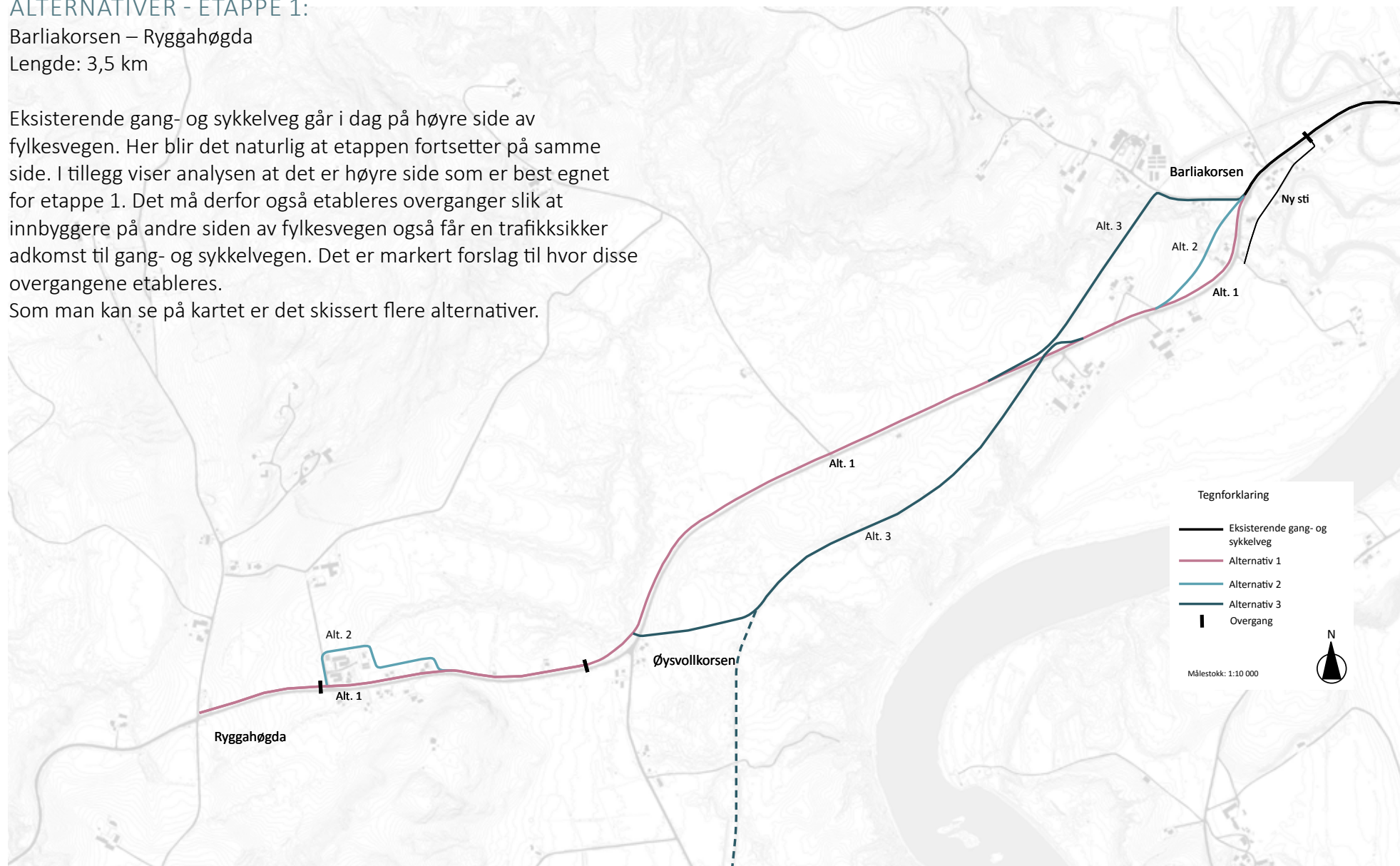
ALTERNATIVER - ETAPPE 1:

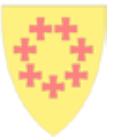
Barliakorsen – Ryggahøgda

Lengde: 3,5 km

Eksisterende gang- og sykkelveg går i dag på høyre side av fylkesvegen. Her blir det naturlig at etappen fortsetter på samme side. I tillegg viser analysen at det er høyre side som er best egnet for etappe 1. Det må derfor også etableres overganger slik at innbyggere på andre siden av fylkesvegen også får en trafiksikker adkomst til gang- og sykkelvegen. Det er markert forslag til hvor disse overgangene etableres.

Som man kan se på kartet er det skissert flere alternativer.



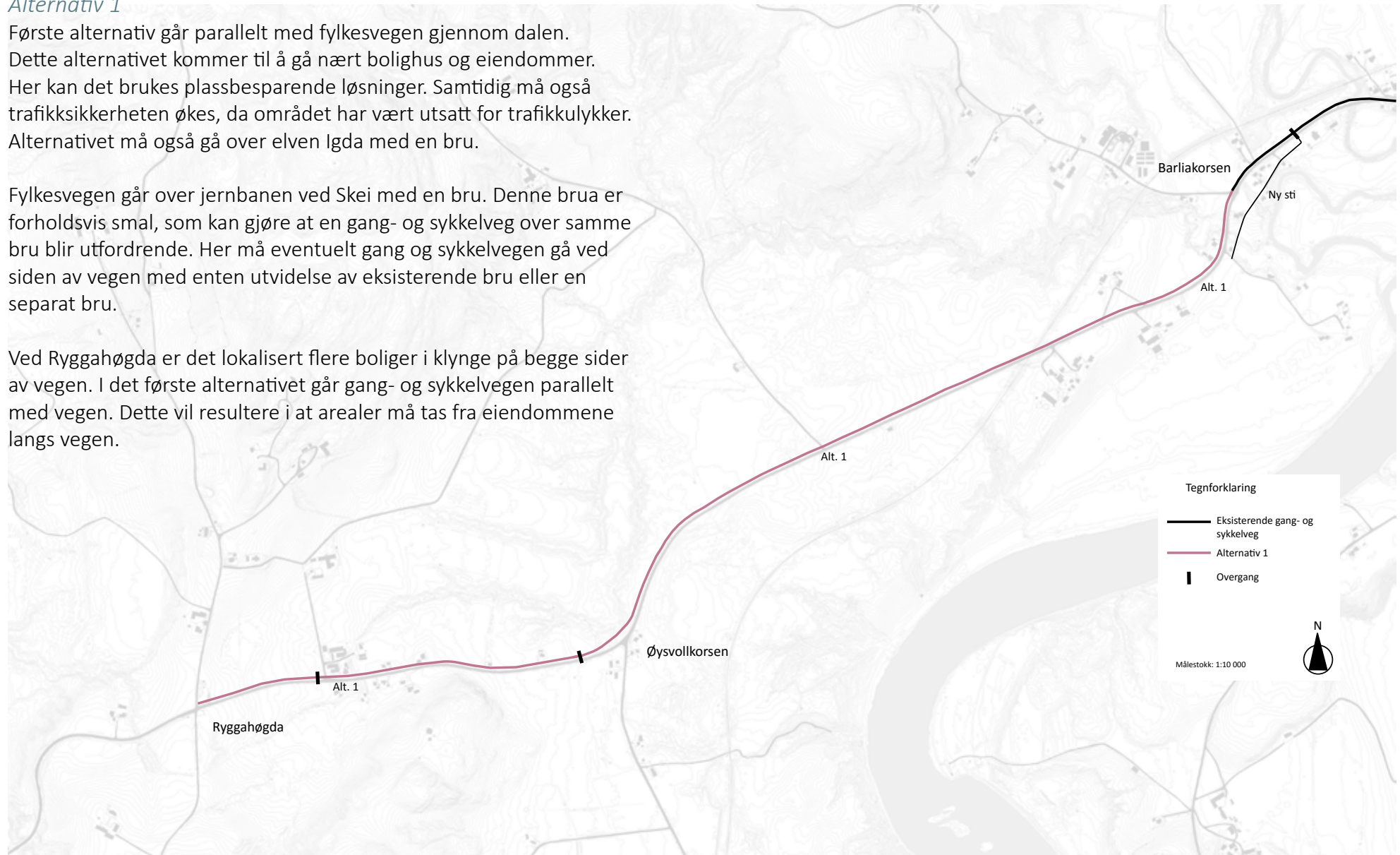


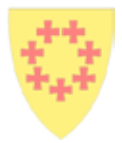
Alternativ 1

Første alternativ går parallelt med fylkesvegen gjennom dalen. Dette alternativet kommer til å gå nært bolighus og eiendommer. Her kan det brukes plassbesparende løsninger. Samtidig må også trafikksikkerheten økes, da området har vært utsatt for trafikkulykker. Alternativet må også gå over elven Igda med en bru.

Fylkesvegen går over jernbanen ved Skei med en bru. Denne brua er forholdsvis smal, som kan gjøre at en gang- og sykkelveg over samme bru blir utfordrende. Her må eventuelt gang og sykkelvegen gå ved siden av vegen med enten utvidelse av eksisterende bru eller en separat bru.

Ved Ryggahøgda er det lokalisert flere boliger i klynge på begge sider av vegen. I det første alternativet går gang- og sykkelvegen parallelt med vegen. Dette vil resultere i at arealer må tas fra eiendommene langs vegen.



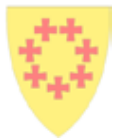


Alternativ 2

Andre alternativ går på oversiden av boligene i en egen bru gjennom Igdadalen og på oversiden av boligene ved ryggahøgda. Dette alternativet vil gjøre det mer trafiksikkert, men vil også gjøre gang- og sykkelvegen mindre tilgjengelig for boligene på andre siden av fylkesvegen. Det bør derfor også prosjekteres en gang/sykkelveg på andre siden av boligene i Igladalen hvis alternativ 2 skal benyttes. Dette for å sikre en sikker veg for de som bor i boligene langs veien.

Andre alternativ går rundt bebyggelsen ved Ryggahøgda og gang- og sykkelvegen kan benyttes som adkomstveg for boligene. Det må da opparbeides en litt bredere gang- og sykkelveg enn normalen.

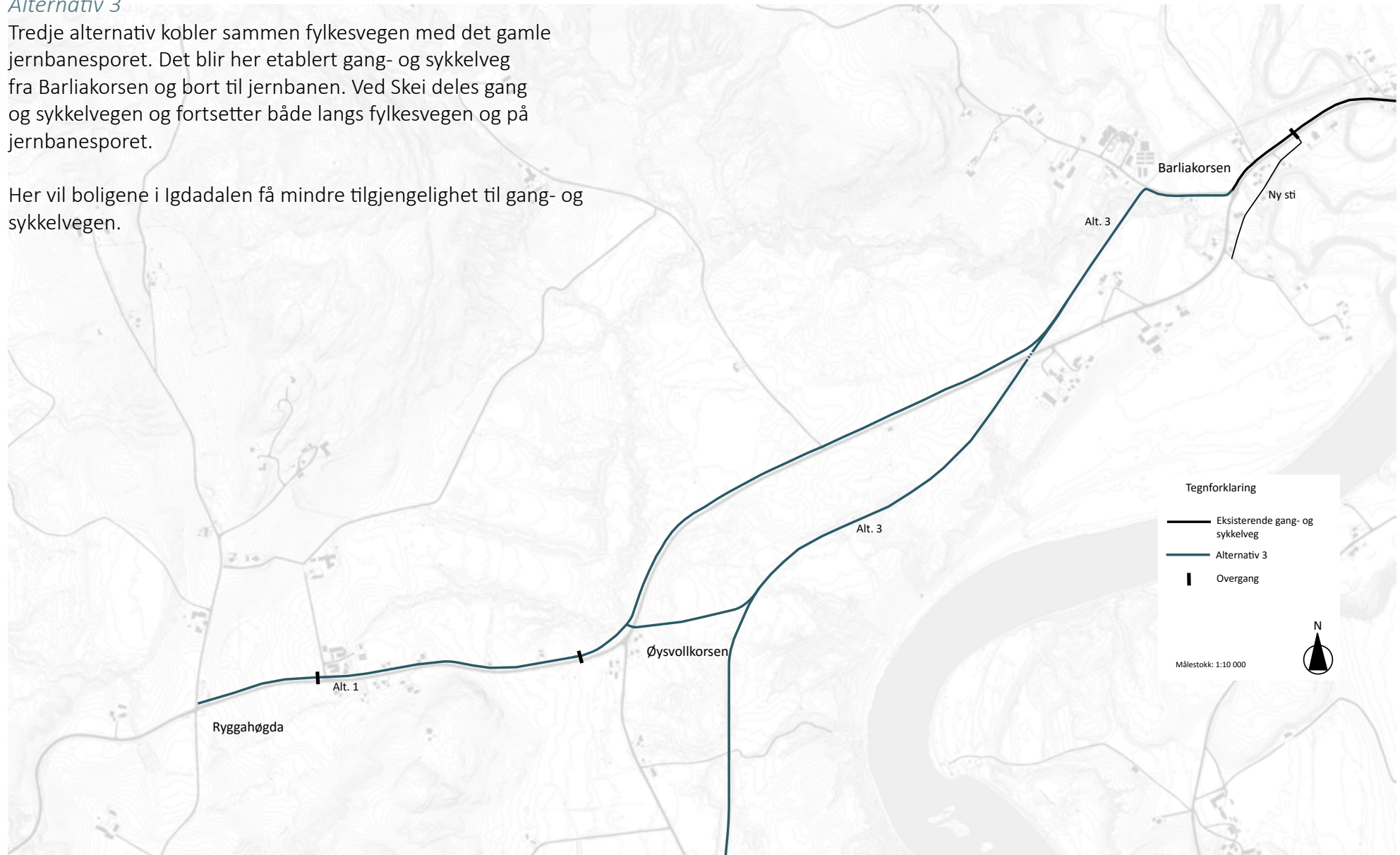




Alternativ 3

Tredje alternativ kobler sammen fylkesvegen med det gamle jernbanesporet. Det blir her etablert gang- og sykkelveg fra Barliakorsen og bort til jernbanen. Ved Skei deles gang og sykkelvegen og fortsetter både langs fylkesvegen og på jernbanesporet.

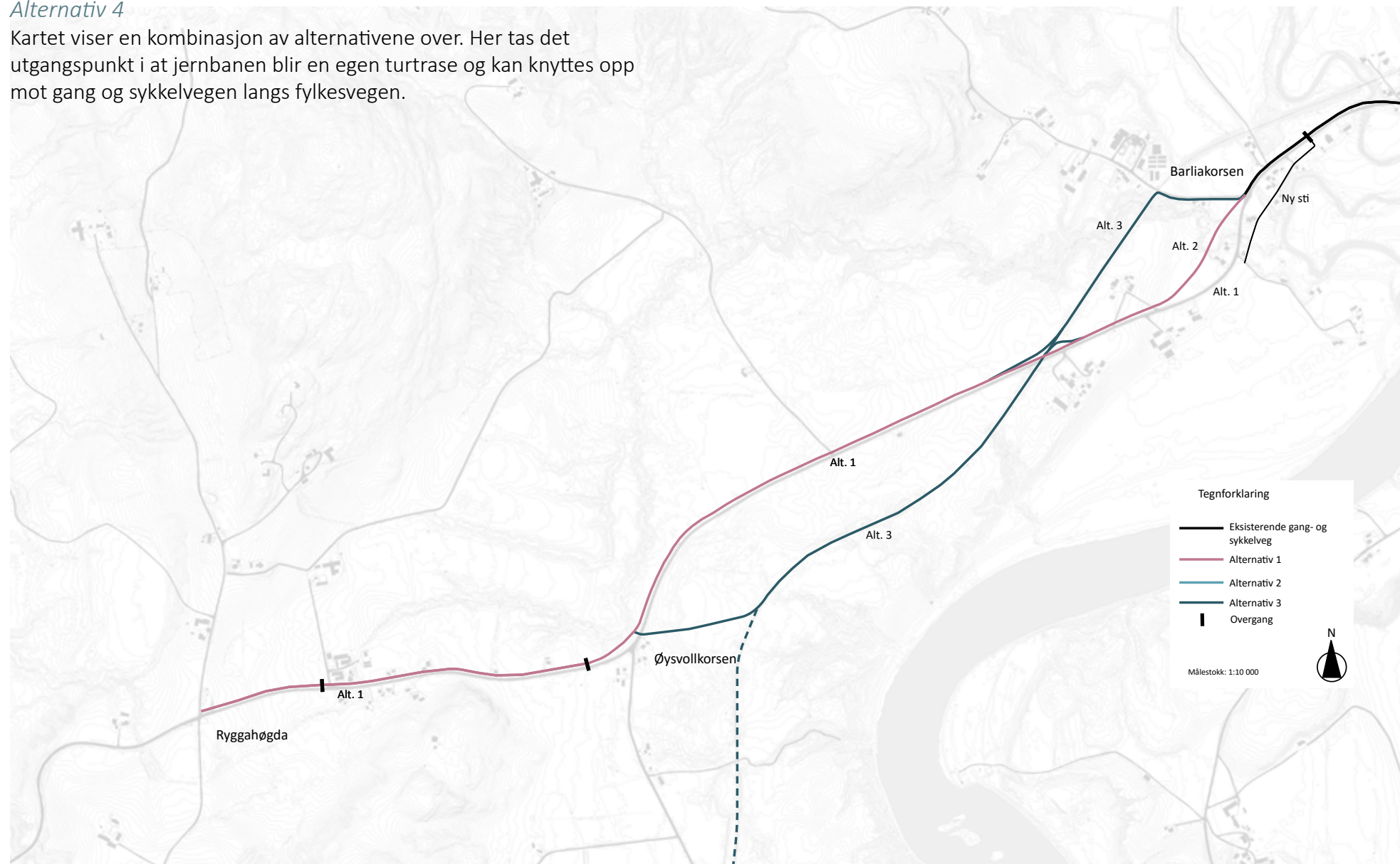
Her vil boligene i Igdadalen få mindre tilgjengelighet til gang- og sykkelvegen.

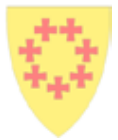




Alternativ 4

Kartet viser en kombinasjon av alternativene over. Her tas det utgangspunkt i at jernbanen blir en egen turtrase og kan knyttes opp mot gang og sykkelvegen langs fylkesvegen.





KOSTNADSOVERSLAG

Som regel regner man med at kostnadene for gang- og sykkelvegen er 8 000-14 000 kr per løpemeter. Disse kostnadene regnes fra etter vedtatt reguleringsplan og til anlegget er ferdigstilt. Prosjektering, byggeledelse, grunnnervv mv. er med i denne løpemeterprisen.

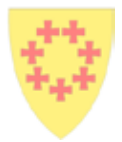
Andre forhold som grunnforhold, eiendomsforhold og finansiering vil ha en innvirkning på den endelige kostnaden for strekningen.

I en rapport fra TØI fra 2002 kom det frem at den samfunnsøkonomiske nytten av et sammenhengende gang og sykkelnettverk i norske byer er minst 4-5 ganger større enn kostnadene og har høyere lønnsomhet enn de fleste vegprosjekter. Hvis man ser på det i et folkehelseperspektiv vil en økt gang- og sykkeltrafikk gi blant annet betydelige helsegevinster og redusert sykefravær. Derfor vil det være mer lønnsomt med gang og sykkelvegnett enn ved de fleste vegprosjekter hvis man ser på den samfunnsøkonomiske nytten.*

Tabellen viser hvor mye hver etappe vil koste med både med den minste og høyeste estimerte pris. Det er mulig at disse prisene kommer til å avvike fra den endelige prisen pga. at flere forhold spiller inn på resultatet.

	Lengde (m)	Pris pr. løpemeter	
		8000kr	14000kr
Etappe 1	3500	28 mill	49 mill
Etappe 2	4100	32,8 mill	57,4 mill
Etappe 3	2600	20,8 mill	36,4 mill
Etappe 4	4000	32 mill	56 mill
Totalt	14200	113,6 mill	198,8 mill

* TØI: <https://samferdsel.toi.no/article11707-319.html>



VIDERE REGULERING AV TRASÉER

Reguleringsplanprosessen for første etappe vil ta for seg mer detaljerte beskrivelser av planområdet, konkrete alternativer for traseer og vurderinger av disse.

I reguleringsplanprosessen skal det også undersøkes nærmere om disse forholdene:

- Jordvern- og landbruksfaglige vurderinger
- Miljøvern faglige vurderinger/Biologisk mangfold
- Grønnstruktur/rekreasjon/friluftsinnteresser
- Landskap og estetikk
- Kulturlandskap og kulturminner

Det kan med fordel sees på løsninger som ikke er prøvd ut før og dermed være et pilotprosjekt for økt sykkelbruk i Namdalsregionen.

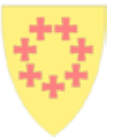
Det vil også være viktig at alle etappene sees på som en helhet når hele strekningen planlegges videre.

FRAMDRIFT

Kommunen ser for seg denne framdriften for videre arbeid med gang og sykkeltilbudet i kommunen:

- Forprosjektet opp til formannskap og kommunestyret for vedtak om planoppstart for reguleringsplan – første etappe.
- Reguleringsplan for første etappe.
- Medvirkningsprosess der offentlige etater, lag og foreninger deltar.
- Videre regulering av neste etapper.

Oppgaver	2017							2018					
	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	
Vedtak forprosjekt/reguleringsoppstart	■												
Utkast planprogram Etappe 1	■	■											
Varsling og utsendelse av planprogram		■											
Offentlig ettersyn planprogram, 6 uker		■	■										
Ev. justering av planprogram			■										
Vedtak planprogram			■										
Reguleringsplan Etappe 1			■	■	■	■							
Reguleringsbestemmelser			■	■	■	■							
Planbeskrivelse med KU			■	■	■	■							
ROS-analyse			■	■	■	■							
Komplett planmateriale							■						
1.gangsbehandling							■						
Offentlig ettersyn							■	■					
Ev. justering av planmateriale							■	■					
2.gangsbehandling								■	■				
Endelig vedtak i kommunestyret									■	■			



FINANSIERING

Før 1994 var det kommunene selv som skulle stå for planlegging, drift og bygging av gang- og sykkelveger langs både fylkesveger og riksveger.

Nå ligger ansvaret hos fylkeskommunen, men Overhalla kommune ønsker at gang- og sykkelveg langs fylkesveg 17 skal bli prioritert i tiden fremover. Fylkesvegen er i dag klassifisert som en A-veg og kommunen ser at det er et stort behov for en trafiksikker veg for gående og syklende.

På grunn av det nasjonale målet om økt sykkelbruk har kommunen muligheter til å søke på *tilskuddsordninger* fra staten. Tidligere ble disse midlene tilgjengelig for «sykkelbyer» langs riksvegene, men nå kan alle kommuner og fylkeskommuner som har en tredjeparts intensjonsavtale om sykkelsamarbeid med statens søke på midler. I Nord-Trøndelag er Overhalla en av kommunen som har en slik avtale. Tilskuddsordningene som det kan søkes på er tiltak for økt sykkelbruk og Klimasats.

I tillegg kan gang- og sykkelvegen delfinansieres med *bompenger*. I samferdselsstrategien nevner Fylkeskommunen at det er muligheter for en videreføring av bompengeneinnkreving i Namdalsprosjektet for å delfinansiere en gang- og sykkelveg mellom Overhalla til Namsos. Her trekker de også frem muligheten for å legge gang- og sykkelvegen helt eller delvis langs det nedlagte jernbanesporet.

Et annet eksempel på finansiering er å involvere næringslivet og andre aktører slik at man trekker inn andre behov og ønsker. Her kan gang- og sykkelvegen knyttes opp mot både turisme, kultur og idrett.

Det er gitt innspill til Fylkesvegstrategien med ønsket prioriteringer. Her er gang- og sykkelveg til Namsos og kommunens ønske om å være et pilotprosjekt nevnt.



OPPSUMMERING

Overhalla kommunes klima- og miljøplan beskriver flere tiltak for å bli Sykkeltkommune nr. 1 i Namdalen, og en videre utbygging av gang- og sykkelveg mellom Overhalla – Namsos (etappevis utbygging) er en av disse.

I sak 48/15, 07.09.2015, ble det vedtatt at det skulle utarbeides et forprosjekt for tiltaket; Gang- og sykkelveg mellom Overhalla – Namsos.

Gjennom prosjektet har vi blant annet hatt som mål å synlig tilrettelegge for enkel, trivelig og trygg hverdags sykling for alle aldersgrupper og fremskynde en realisering av en sykkelstamveg gjennom Overhalla kommune. Hvilke muligheter og løsninger kan vi benytte oss av for å kunne gi et godt gang- og/eller sykkeltilbud til innbyggerne i kommunen.

Det er også et stort ønske om at Overhalla blir et pilotprosjekt for satsing på sykkel i Namdalsregionen med bakgrunn i å legge til rette for et nullutslippssamfunn og et fokus på folkehelse.

Prosjektet har sett på:

- Trasévalg
- Inndeling av etapper
- Fysisk utforming og løsningsvalg
- Kostnadsoverslag
- Videre regulering av traséer og framdrift.
- Finansiering

Trasévalg

Ut fra analyser er Fylkesveg 17 valgt som det beste alternativet for en sykkelstamveg/hovednett for sykkel. Analysen tok for seg Jernbanen som alternativ og kom frem til at denne vil kunne være et supplement til turnettet i kommunen. Med bakgrunn i at gang- og

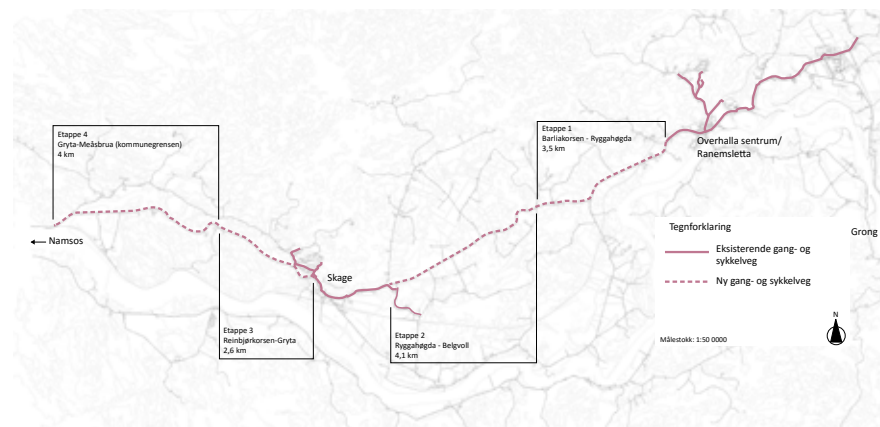
sykkelvegen skal legge til rette for hverdags sykling og den korteste veien for syklende mellom kommunens tettsteder er fylkesvegen best egnet som et hovednett for sykkel.

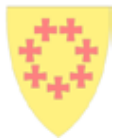
Med utgangspunkt i at Fylkesveg 17 er best egnet som sykkelstamveg/hovednett for sykkel, kan likevel de mindre trafikkerte fylkesvegene (434, 436 og 431) være gode alternativer som må sees nærmere på i videre planlegging av sykkelnettet i kommunen. Dette gjelder også Fylkesveg 401 på Sørsiden.

Inndeling av etapper

Traseen er delt opp i mindre etapper for å kunne ta utbyggingen steg for steg. Første etappe vil gå fra Barliakorsen og til Ryggahøgda som en naturlig fortsettelse på eksisterende gang- og sykkelveg. Denne etappen vil også være med på å knytte sammen Fv. 434, Melen og Øyesvoll til kommunesenteret.

Deretter vil andre etappe gå videre fra Ryggahøgda og til begynnelsen av eksisterende gang- og sykkelveg ved Belgvoll. Tredje etappe går fra Reinbjørkorsen og til Gryta. Fjerde etappe fortsetter fra Gryta og videre til kommunegrensen ved Meåsbrua.





Fysisk utforming og løsningsvalg

Ut i fra overordnede analyse av etappene er vår vurdering at det bør opparbeides en separat gang- og sykkelveg langs fylkesveg 17. I noen området kan det sees på andre løsninger som er kostnadsbesparende, men det må da også tenkes på trafiksikkerhet og brukervennlighet.

Det er i forprosjektet sett på forskjellige løsninger som kan benyttes. I og med at dette er en overordnet analyse, er det ikke gjort noen konkrete valg i forhold til løsninger for etappene. Det er gjort analyser av forhold for første etappe for å kunne supplere en eventuell reguleringsplan. Samtidig er det gjort analyser av både sidevalg og alternativer for etappe 1 som er ment å vise hvilke muligheter vi har.

Kostnadsoverslag

Kostnadsoverslaget er veldig generelt og tar for seg minste og høyeste estimerte pris for gang- og sykkelveg fra Barliakorsen og til kommunegrensen mot Namsos.

Ut i fra tabellen kan man se at den høyeste kostnaden for hele strekningen er på ca. 200 mill., noe som også Fylkeskommunen i Nord-Trøndelag har estimert for denne strekningen.

Videre regulering av traséer og framdrift

Med bakgrunn i at finansieringen av sykkelstamvegen må på plass før byggingen kan begynne, er vår vurdering at det bør utarbeides en reguleringsplan for første etappe. Dette kan være med på å

	Lengde (m)	Pris pr. løpemeter	
		8000kr	14000kr
Etappe 1	3500	28 mill	49 mill
Etappe 2	4100	32,8 mill	57,4 mill
Etappe 3	2600	20,8 mill	36,4 mill
Etappe 4	4000	32 mill	56 mill
Totalt	14200	113,6 mill	198,8 mill

vise staten og Fylkeskommunen at vi ønsker at dette prosjektet blir gjennomført.

Reguleringsplanprosessen for første etappe vil ta for seg mer detaljerte beskrivelser av planområdet, konkrete alternativer for traseer og vurderinger av disse. Det kan med fordel sees på løsninger som ikke er prøvd ut før og dermed være et pilotprosjekt for økt sykkelbruk i Namdalsregionen.

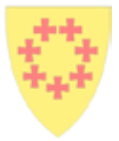
Det vil også være viktig at alle etappene sees på som en helhet når hele strekningen planlegges videre.

Finansiering

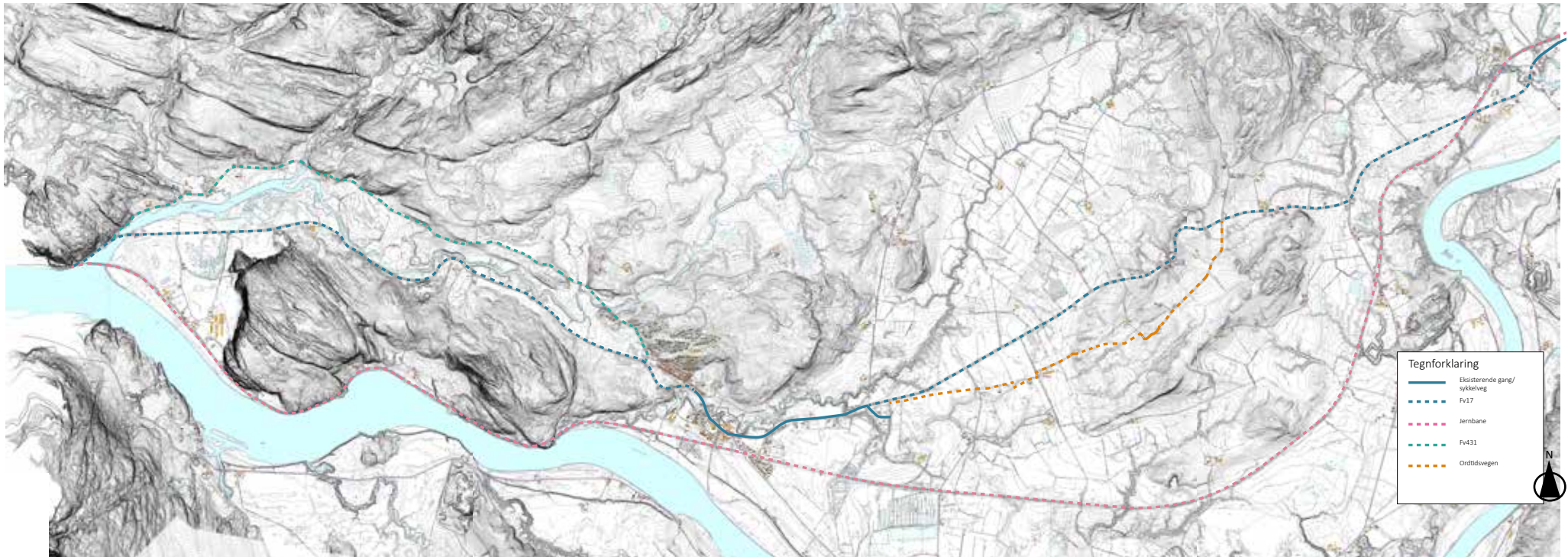
Hvis sykkelstamvegen skal kunne gjennomføres, er det avhengig av mye finansiering fra andre aktører. Det er flere tilskuddsordninger som kommunen kan søke på med bakgrunn i at kommunen er med i Sykkelnettverket som en av «sykkelbyene». I tillegg kan deler av kostnadene finansieres av bompenger eller andre midler som er tilgjengelig.

Ut i fra alle analyser og er vår vurdering at det vedtas en oppstart av reguleringsplan for første etappe.

Gjennom spørreundersøkelsen kom det frem at befolkningen har et stort ønske om gang- og sykkeltilbud i hele kommunen og ikke bare i de sentrale delene av kommunen. Derfor ser vi at det er et behov for å lage en overordnet plan for gang- og/eller sykkelveger i hele kommunen. Denne planen kan bli utarbeidet i forbindelse med folkehelsearbeidet i kommunen.

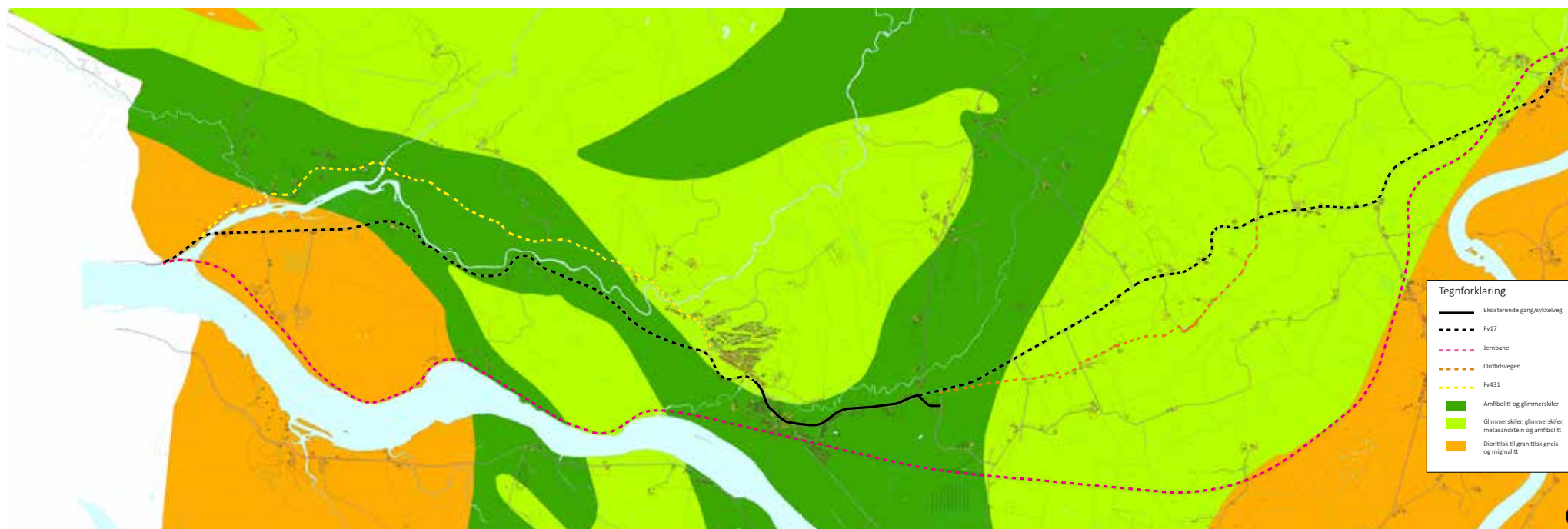


VEDLEGG 1 - HØYDEKART

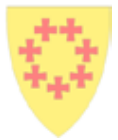




VEDLEGG 3 - BERGGRUNNSKART



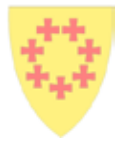
Kilde: NGU - <http://www.ngu.no/>



VEDLEGG 4 - ULYKKER

Ulykker				
	Hvor	Årstall	Personskade	Situasjon
1.	Barliakorsen	1998	1 drept, 2 lettere skadd	Bilulykke i T-kryss
2.	Barliakorsen	1979	1 lettere skadd	Bilulykke i T-kryss
3.	Igedalen	1997	1 lettere skadd	Bilulykke utforkjøring på venstre side av venstrekurve
4.	Igedalen	1986	1 alvorlig skadd, 1 lettere skadd	Påkjøring bakfra
5.	Igedalen	2015	1 lettere skadd	Utforkjøring på høyre side av venstrekurve
6.	Skei	1988	1 meget alvorlig skadd, 1 lettere skadd	Utforkjøring på høyre side på rett vegstrekning
7.	Skei v/Skei bru	2002	1 lettere skadd	Avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning
8.	Skei v/Skei bru	1990	1 lettere skadd	Møting på rett vegstrekning
9.	Skeismarka	1978	1 meget alvorlig skadd	Fotgjenger krysset kjørebanelen utenfor kryss bak parkert eller stanset kjøretøy
10.	Skeismarka	2005	2 lettere skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning
11.	Skeismarka	1998	1 lettere skadd	Vending foran kjørende i motsatt retning
12.	Skeismarka	1998	1 lettere skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning
13.	Skeismarka	2003	2 lettere skadd	Møting på rett vegstrekning
14.	Skeismarka	2002	1 lettere skadd	MC ulykke - enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve
15.	Øysvoll	1992	1 lettere skadd	Fotgjenger påkjørt ved forbikjøring
16.	Øysvoll	1988	3 lettere skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i venstrekurve
17.	Øysvoll	1992	1 lettere skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve
18.	Øysvoll	1984	1 lettere skadd	Møting i kurve
19.	Øysvoll	1995	1 alvorlig skadd, 1 lettere skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning
20.	Øysvoll	1985	1 lettere skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve
21.	Øysvoll	1980	1 lettere skadd	Uhell med dyr innblandet
22.	Ryggahødga	1982	1 alvorlig skadd	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve
23.	Ryggahødga	1987	1 alvorlig skadd	Møting under forbikjøring av stanset eller parkert kjøretøy
24.	Ryggahødga	1990	3 lettere skadd	Påkjøring bakfra ved venstresving
25.	Ryggahødga	2007	2 lettere skadd	Bilulykke
26.	Ryggahødga	1979	1 alvorlig skadd	Fotgjenger krysset kjørebanelen forøvrig
27.	Ryggahødga	2000	1 drept	Møting på rett vegstrekning
28.	Ryggahødga	1994	1 lettere skadd	Høyresving foran kjørende i motsatt retning
29.	Ryggahødga	1978	1 lettere skadd	Venstresving foran kjørende i motsatt retning

Kilde: SVV - vegkart - [https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hvor:\(kommune:\(~1744\)\)/@351963,7154240,8](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hvor:(kommune:(~1744))/@351963,7154240,8)



VEDLEGG 5 - SPØRREUNDERSØKELSE

Disse spørsmålene ble brukt i spørreundersøkelsen i forbindelse med dette forprosjektet:

1. Hvilke transportmidler har du brukt mest i løpet av de siste 3 månedene til hverdagsaktiviteter?
2. Dersom du brukte sykkel, hva brukte du sykkelen til?
3. Dersom du ikke gikk/syklet, hva var årsaken til det?
4. Hvis gang- og sykkeltilbudet hadde vært bedre, ville du gått/syklet mer?
5. Hvor er det behov for forbedringer av gang- og sykkeltilbudet i kommunen?
6. Hvor gammel er du?
7. Hvilket kjønn er du?
8. I hvilket område i kommunen bor du?
9. Har du noen kommentarer eller forslag til forbedringer når det gjelder sykkeltilbudet i Overhalla?





Overhalla kommune

- positiv, frisk og framsynt