



## Møteinnkalling

---

**Utvalg:**       **Overhalla kommunestyre**

**Møtested:**   Kommunestyresalen, Adm.bygg

**Dato:**        26.03.2019

**Tidspunkt:**   12:00

---

De faste medlemmene innkalles med dette til møtet. Den som har gyldig forfall, eller ønsker sin habilitet i enkeltsaker vurdert, melder dette så snart som mulig på e-post:

[torunn.grønnesby@overhalla.kommune.no](mailto:torunn.grønnesby@overhalla.kommune.no).

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Per Olav Tyldum  
Ordfører

Torunn Grønnesby  
Formannskapssekretær

## Sakliste

<b>Utvalgs- saksnr</b>	<b>Innhold</b>
----------------------------	----------------

---

PS 12/19	Kontrollutvalgets årsrapport 2018
PS 13/19	Årsmelding - Overhalla Eldreråd 2018
PS 14/19	Uteområde OBUS
PS 15/19	Trafikkløsning OBUS - finansiering
PS 16/19	Høring (samferdselsområdet i Trøndelag): Delstrategier for trafikksikkerhet, gods, mobilitet og sjø
PS 17/19	Høring - Iverksettelse av prosess for nedleggelse av Namsosbanen
PS 18/19	Navnesak i Overhalla kommune - Nytt vegnavn innenfor reguleringsplan Skageåsen III, trinn IV.
PS 19/19	Sluttbehandling - Reguleringsplan for Fuglår steintak
PS 20/19	Gatelys standardheving - finansiering
PS 21/19	Søknad om kjøp av areal regulert til landbruksformål på Skage industriområde - Anita L. og Marius Vold.



## Saksframlegg

### Kontrollutvalgets årsrapport 2018

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla kommunestyre	12/19	26.03.2019

### Kontrollutvalgets innstilling

Kommunestyret tar Kontrollutvalgets årsrapport for 2018 til orientering.

**Hjemmel for vedtaket er:**

## **Dokumenter i saken**

---

I	15.02.2019	Kontrollutvalgets årsrapport 2018	Einar Sandlund
---	------------	-----------------------------------	----------------

---

Vedlegg:

1. Saksprotokoll 04/19- Årsrapport 2018
2. Årsrapport 2018

## **Saksopplysninger**

Årsrapporten ble vedtatt i kontrollutvalgets møte den 15.2.18 og kontrollutvalgets innstilling fremmes i saken.



## Saksframlegg

### Årsmelding - Overhalla Eldreråd 2018

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla kommunestyre	13/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

Eldrerådets årsmelding for 2018 tas til orientering.

**Hjemmel for vedtaket er: Eldrerådsloven §4, 4. ledd.**

**Dokumenter i saken (vedlagt):**

1. Årsmelding 2018

**Saksopplysninger**

Eldrerådet utarbeider hvert år en årsmelding som skal legges frem for kommunestyret.

Vedlagt følger årsmelding for 2018 til orientering.



## Saksframlegg

### Uteområde OBUS

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	13/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	14/19	26.03.2019

### Rådmannens innstilling

1. Uteområde OBUS opparbeides som beskrevet i saken innenfor en total rammekostnad på 6 888 640,- eks mva, hvorav kr. 1.500.000 dekkes av Overhalla kommune som egenandel og lånefinansieres.
2. Resterende finansiering forutsettes å komme i form av:
  - Tilskudd fra Program for Folkehelse i Trøndelag med inntil 2,0 mill kr.
  - Spillemidler dekker resterende beløp.

### Hjemmel for vedtaket er:

### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

Anne-Grete Sagmo (AP) fratradte under sakens behandling og avstemming etter vedtak som inhabil.

Hjemmel: Fvl. §6e

Begrunnelse: Ansatt hos arkitektfirmaet Blom AS som er part i saken.

### Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.

## Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
S	14.01.2019	Uteområde OBUS	

### Saksopplysninger

I løpet av 2018 ble det vedtatt at Overhalla kommune deltar i Program for folkehelsearbeid 2018 – 2023 med en satsing på skoletrivsel, der opprusting av uteområdet på Overhalla Barne- og Ungdomsskole står som en sentral strategi. Bakgrunnen for søknaden (tidligere beskrevet i sak høst 2018) var at det gjøres allerede mye for læringsmiljøet på skolen, men for å få til en helhetlig innsats må det også gjøres noe med det fysiske skolemiljøet. Det har ikke vært jobbet like godt med det fysiske oppvekstmiljøet som det psykiske, og det er et stort behov for å ruste opp uteområdet på skolen og legge til rette for en god arena elevene kan bruke både i friminuttene på skolen og på fritiden utenom skoletid.

Ungdomsskoleelevene er primærmålgruppa, og på bakgrunn av områdets lokaliteter er resten av Overhallas befolkning sekundærmålgruppa. Hovedmålsettingen er å fremme skoletrivsel og godt skolemiljø for ungdomsskoleelevene ved å skape gode og attraktive uteområder på OBUS. Det skal være enkelt å ha oversikt slik at uteområdet blir trygt og godt for ungdommene, og greit for de voksne som skal ha inspeksjon i skolegården.

Prosjektet skal også inngå som et større aktivitetsområde i Gimle-området som fremmer god folkehelse, aktivitetsområder og sosiale møteplasser for alle innbyggere og som innbyr til fysisk og sosial aktivitet uten krav til prestasjoner eller forpliktelser.

I et folkehelseperspektiv er miljøer og arenaer som fremmer mestring, tilfredshet, tilhørighet, utvikling og vekst, autonomi, opplevelse av mening, delte mål og verdier og positive relasjoner sentrale for befolkningens psykiske helse. Hvordan barn og unge har det i de fysiske og sosiale miljøene de oppholder seg i er derfor viktig for deres psykiske helse og trivsel.

Undersøkelser viser at gode skolegårder reduserer mobbing, vold og uro blant elevene, stimulerer trivsel, motivasjon og læring. En god skolegård vil kunne gi bedre undervisningsklima både for elever og lærere.

Forskning sier at fysisk aktivitet er bra for kroppen vår, og nyere forskning hevder at hjernen vår er sannsynligvis er det organet som påvirkes mest av fysisk aktivitet. At hjernen er helt avhengig av det for å fungere optimalt.

Våren 2018 ble det gjennomført en mini-workshop på OBUS blant elever og ansatte. Arkitektfirmaet Blom ble engasjert som rådgiver for forprosjekt Uteområde OBUS. 23. oktober 2018 ble det gjennomført en bred brukermedvirkning i form av en 4 timers workshop med innledende forelesere i Horisonten.

De viktigste aktørene når det gjelder medvirkning har vært sentrale ungdomsorgan i kommunen som ungdomsrådet, elevrådet, unge motivatorer (MOT), styret i Kryptus ungdomsklubb, lærere, rektor, barne- og ungdomsarbeider, FAU, kommunefysioterapeut, vaktmester, OIL, landskapsarkitekt Norconsult, representant fra fylket for KS og Program for Folkehelse, rådgiver forprosjekt, kultur og teknisk sektor i kommunen. Ungdom har naturlig nok en spesielt viktig rolle i prosjektet.



I samsvar med Trøndelagsmodellen (som prosjekt under Program for Folkehelse arbeider etter, se vedlegg tidligere sak 2018) har vi på bakgrunn av idedugnaden prioritert, valgt og planlagt tiltak.

Med bakgrunn i innspill fra arkitekt/ landskapsarkitekt, bred brukermedvirkning workshop, arbeidsgruppe og rådgiver er prioriteringer fra prosjektgruppa og brukere innarbeidet i 8 ulike temaområder, kalt sone 1 – 8.



## Kostnader og finansiering

Kostnader angitt for ulike delområder er basert på innhold beskrevet i prioriteringsskjema og illustrasjonsplan.

Det har vært kontakt med Fylkeskommunen v/Gisle Løset for å vurdere berettigelse og optimalisering angående spillemidler for det angitte anlegg, installasjoner og aktivitetsområder. Dette må godkjennes på forhånd hos Fylkeskommunen. Det er i prosjektet forsøkt å finne enkeltelementer som hver for seg kan gi spillemidler. Hele anlegget vil bli planlagt som et nærmiljøanlegg som kan gi spillemidler og er et anlegg som legger til rette for bruk på kveldstid.



Namsos, 03.01.19

### OBUS-Prioriteringsskjema

OMRÅDE/kategori	Leverandør (eks.)	Type	Enhet	Pris eks. mva	Antall	SUM eks. mva	Kommentar
<b>U-skolegården</b>							
Mørke gateleker	Vaktmester		stk	2 000	4	8 000	Merking med maling på eks. asfalt
Sjakkbricker	<a href="http://www.kvalitetstid.no">www.kvalitetstid.no</a>		stk	4 000	1	4 000	
Bordtennis - utendørs i stål	<a href="http://www.trigonor.no">www.trigonor.no</a>	m/stålnett	stk	12 649	2	25 298	
Sitteplasser	Hageentr.		stk	7 500	1	7 500	Benk - fundament naturstein, trebjelker/bord royalimp.
Asfaltdekke - utvides	Prisbok	07.6.2.002	m2	266	640	170 240	Inkl. bæredekke, finplanering underlag. Hele gangvegen.
Store trær	Hageentr.		stk	2 500	2	5 000	
						220 038	
<b>Sommerparken</b>							
Sitteplasser	Hageentr.		stk	7 500	2	15 000	Benk - fundament naturstein, trebjelker/bord royalimp.
Store trær	Hageentr.		stk	2 500	2	5 000	Type avklares
Gressplen mot sør	Prisbok	07.7.1.0100	m2	316	300	94 800	Robust plen, suplering for endringsområder
						114 800	
<b>Ungdomspaviljongen</b>							
Takoverbygg/levegger for opphold, aktiviteter og læring	Byggmester		stk	150 000	1	150 000	Søylefund., konstr.virke/kledning royalimpr., takteking papp
Ballvegg basket	Byggmester		stk	15 000	1	15 000	Søylefund., konstr.virke/kledning royalimpr.
<b>Interaktive leker</b>							
MEMO lek og lær	<a href="http://www.lekolar.no">www.lekolar.no</a>		stk	504 900	1	504 900	Prioriter type, avklar evt. alternativ løsning fra leverandør
SONA dansebue	<a href="http://www.lekolar.no">www.lekolar.no</a>		stk	299 000	1	299 000	Prioriter type, avklar evt. alternativ løsning fra leverandør
Falldekke	<a href="http://www.unipa.no">www.unipa.no</a>		m2	1 779	60	106 740	Inkl. komprimert settelag
Kantstein/gatestein, dobbel	Hageentr.		lm	675	55	37 125	Avgrensing ulike overflater og UU, legges i planet
						1 112 765	
<b>Skateområde</b>							
Skatebane og bowler			m2	3 000	50	150 000	Betongkonst. iht. skisse, plass-støpt evt. prefabrikkert
Stor huske	<a href="http://www.trigonor.no">www.trigonor.no</a>		stk	13 000	1	13 000	Pluss fundament
Karusell	<a href="http://www.klubben.no">www.klubben.no</a>		stk	20 000	1	20 000	Pluss fundament
Sittebenker	Hageentr.		stk	7 500	2	15 000	Benk - fundament naturstein, trebjelker/bord royalimp.
Afalddekke	Prisbok	07.6.2.002	m2	266	200	53 200	
Fundamenter installasjoner			stk	2 000	5	10 000	
Kantstein/gatestein, dobbel	Hageentr.		lm	675	25	16 875	Avgrensing ulike overflater og UU, legges i planet
						278 075	
<b>Ballspillområde</b>							
Fri ball-lek-område på kunstgress (evt. grus)	Prisbok	Kunstgress	m2	623	370	230 510	Planering, komplett konstruksjon (alt. grusdekke som start)
Ballbinge- fotball 13x20, håndball, basketball			stk	350 000	1	350 000	Avhengig av grunnforhold
Sandvolleyball-bane	Prisbok	07.7.3.0570	m2	26 303	1	26 303	Pluss grunnarbeider og dekke
Grunnarbeider sandvolleyball	Prisbok		m2	200	180	36 000	
Falldekke	<a href="http://www.unipa.no">www.unipa.no</a>		m2	1 779	230	409 170	Inkl. komprimert settelag
Store trær	Hageentr.		stk	2 500	4	10 000	Type avklares
						1 061 983	

BMX- og frisbeepark							
Pumtrackbane i senter			m2	100	250	25 000	Pukk for å bygge pumtracken
Frisbee-runde randsone	<a href="http://www.sunesport.no">www.sunesport.no</a>		Pr. hull	11 000	9	99 000	Inkl. fundament
Kuppert park-terreng	Prisbok		m2	174	500	87 000	
Store trær	Hageentr.		stk	2 500	10	25 000	Type avklares
Gress i randsone	Prisbok	07.7.1.0100	m2	316	500	158 000	
						394 000	
OBUS-borgen lekepark							
Zipline	<a href="http://www.triganor.no">www.triganor.no</a>		stk	100 000	1	100 000	Inkl. fundament og montering. Type avklares.
Klatrebygg med trapper, sklier, nett tau, broer	<a href="http://www.triganor.no">www.triganor.no</a>		stk	100 000	6	600 000	Inkl. fundament og montering. Type avklares.
Falldekke	<a href="http://www.unipa.no">www.unipa.no</a>		m2	1 295	180	233 100	
Sitteplasser	Hageentr.		stk	7 500	1	7 500	Benk - fundament naturstein, trebjelker/bord royalimp.
Store trær	Hageentr.		stk	2 500	2	5 000	Type avklares
						945 600	
Idrettsparken - ungdom							
Tufteparken	<a href="http://www.parkmiljo.no">www.parkmiljo.no</a>		stk	40 000	6	240 000	Snittpris på apparater, type prioriteres
Buldrstein	<a href="http://www.klatrebarna.no">www.klatrebarna.no</a>		stk	289 899	1	289 899	
Trampoline	<a href="http://www.klubben.no">www.klubben.no</a>		stk	50 000	2	100 000	Nedsenkede trampoliner (ait. std trampoliner over bakken)
Grusdekke	Prisbok	07.6.1.003	m2	174	545	94 830	
Falldekke under apparat	<a href="http://www.unipa.no">www.unipa.no</a>		m2	1 295	120	155 400	Alternativt tillegg
Tillegg robust plen, utenfor falldekke			m2	200	425	85 000	Alternativt tillegg
Store trær	Hageentr.		stk	2 500	5	12 500	Type avklares
						977 629	
Parkanlegg, enhetspriser							
Gatelys, stolpehøyde 4m, m/fundament	Prisbok		16	stk	14 028	232 000	Antall pr delområde iht. tegning
Planteområder av naturstein høyde 0.5m	Prisbok		100	lm	2 000	200 000	Mengde vurderes i ulike delområder
Beplantning, busker, 2.5 stk pr. m2	Prisbok		250	m2	527	131 750	Mengde vurderes i ulike delområder
Gjerde			100	m2	1 000	100 000	
						663 750	
Andre kostnader - Tillegg til sum delområder/delprosjekt							
Byggherrekostnader og prosjektering tillegges entreprisekostnad med 4%						275 000	
Uforutsette kostnader tillegges entreprisekostnad med 5%						300 000	
Overvannssystem / kummer			6		30000	180 000	
700 kvm Asfalt					300	210 000	
Kantstein 200 m			200		120	35 000	
Byggeledelse og planlegging			100		1200	120 000	
						1 120 000	
<b>Sum</b>						<b>6 888 640</b>	

## Sonedeling

Om det skulle være ønskelig i forhold til kostnader har man laget et grunnlag for videre prioritering av tiltak over tid der de disponible områdene som nevnt tidligere i saken er delt opp i 8 ulike temaområder. Innenfor ulike delområder kan en prioritere eller endre foreslåtte tiltak innenfor aktuelle budsjettammer og tilskuddsordninger.

Uteområde OBUS kostnader	
Total kostnad	<b>6 888 640,-</b>
Tilskudd Program for folkehelse inntil 400 000,- i 5 år 2018-2023	<b>2 000 000,-</b>
Rest	<b>4 888 640,-</b>
Egenfinansiering	<b>1 500 000,-</b>
Rest spillemidler (ligger hos Fylket til utregning)	<b>3 388 640,-</b>

## Trafikk

Trafikkløsning ved OBUS/Gimle presenteres som egen sak med eget forslag til vedtak. Trafikkavvikling på OBUS har vært et tilbakevendende tema i en årrekke. At man koordinerer dette sammen med uteområdet til skolen sikrer en optimal utnyttelse av området i et helhetsperspektiv. Dette sikrer også muligheten til å kunne søke om spillemidler i kategorien nærmiljøanlegg. Når begge delområdene er ferdig vil man stå igjen med et helhetlig område på utomhusanlegg man kan ha glede av i mange år både i skoletiden men også på kveldstid når det er lagt til rette for dette.

Videre fremdrift i saken vil være å detaljere litt mer for å legge til rette for en spillemiddelsøknad på de elementene som, er stønadsberettiget. Neste søknadsfrist her er 15. oktober 2019. Forutsatt spillemiddeltildeling vil prosjektet detaljeres vinteren 2020, anskaffelse/gjennomføring igangsettes våren 2020, og målet er at uteområdet på OBUS skal stå ferdig høsten 2020.

Når det gjelder Trafikkavviklingsprosjektet som grenser til dette utearealet vil dette forutsatt politisk vedtak igangsettes i 2019 og stå klart snarest mulig, senest vinteren 2020. At prosjektene får forskjellig gjennomføringstidspunkt gir noen utfordringer, men ikke verre enn at de kan løses med omrokking av dagens trafikkmønster.

Uteområdets Idrettsparken ungdom (sone 8) står nært Gimle (dagens rundkjøring), og det bemerkes derfor at man må ta høyde for arealbehov når det gjelder dette arealet i forbindelse med prosjekt Gimle. **På bakgrunn av dette anbefales det å sette sone 8 på vent til arealbruk Gimle er avklart.**

Samme prosjektdeltakere på alle prosjekter sikrer god samhandling for beste resultat for området.

### **Vurdering**

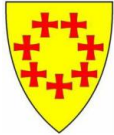
I en totalvurdering anbefaler rådmannen å investere i uteområdet som et ledd i den pågående ungdomssatsinga. Områdets helhet med uteområde og trafikkareal vil være et viktig fysisk tiltak for psykisk helse primært for ungdomsskoleelevene våre, og sekundært for resten av kommunens innbyggere. Økonomisk støtte fra folkehelseprosjektet og spillemidler gjør det mulig for kommunen nå å realisere en god og framtidsrettet løsning.

Dette vil bli en godt tilrettelagt møteplass, et nullterskeltilbud hvor man på tvers av generasjoner selv velger om man vil være aktiv eller passiv bruker av ulike aktiviteter. Det vil i tillegg utfylle sambruken av området i sin helhet. Prosjektet vil inngå som et større aktivitetsområde i Gimleområdet, og vil ha alle forutsetninger for å fremme god folkehelse og være en sosial møteplass for alle innbyggere, og innby til fysisk og sosial aktivitet uten krav til prestasjoner eller forpliktelser.

Området har stort potensiale for å kunne bli en arena som kan fremme mestring, tilfredshet, tilhørighet, utvikling og vekst, autonomi, gi opplevelse av mening, og bidra til positiv relasjonsbygging.

Trafikkavviklings-prosjektet i sammenheng med uteområdet under samme planleggingsparaply med de samme personene involvert vil styrke total kvaliteten. Dette vil si at begge prosjekter etter rådmannens syn bør gjennomføres i sammenheng.

Vedtaket fattes under forutsetning av spillemiddeltildeling i tråd med saksfremlegg.



## Saksframlegg

### Trafikkløsning OBUS - finansiering

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	14/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	15/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

1. Foreslåtte trafikkløsning – begrenset opp mot skolens uteområde vedtas gjennomført innenfor en kostnadsramme på kr. 2,35 mill. eks. mva.
2. I tråd med vedtatt trafikksikkerhetsplan søkes det om tilskudd til trafikksikkerhetstiltaket fra fylkeskommunen.
3. Investering finansieres med opptak av lån. Eventuelt oppnådd tilskudd reduserer lånebeløpet.

#### Hjemmel for vedtaket er:

#### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

#### Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.





Oversiktstegning tidligere skisse trafikkløsning



Skisse som viser plan for uteområdet og hvor trafikkløsning (oransje omramming) er hensyntatt

Vedlegg: Særutskrift KOM-sak 47/18, 18.9.18.

### Saksopplysninger

Forslag til trafikkløsning og finansiering ble fremmet som sak i kommunestyret 18.9.18, med følgende vedtak:

1. *Framlagt forslag til trafikkløsning OBUS/Gimle tas til foreløpig orientering.*
2. *Tiltaket bearbeides nærmere med sikte på å redusere kostnadene vesentlig. Løsning og kostnadsramme for prosjektet tas opp til ny vurdering i sammenheng med budsjett 2019 og revidering av økonomiplanen.*

Bakgrunnen for utsettelsen var blant annet at foreslåtte løsning innebar en viss usikkerhet både opp mot kommende prosjekt for Gimle og utvikling av uteområdet for skolen. I tillegg var den stipulerte kostnaden på ca. 4,7 mill. eks. mva., en vesentlig større kostnad enn først antatt.

Det som har aktualisert å fremme en ny sak om trafikkløsningen er at det nå foreligger et forslag for utvikling av uteområdet ved skolen (se egen sak), og hvor trafikkløsningen for av- og påstigning skolebusser er hensyntatt. Det er hensiktsmessig å se en opparbeidelse av hele dette arealet i sammenheng og at det gjennomføres som en helhetlig løsning. Dette uten å ta inn de deler av tidligere skisserte løsninger som bør avklares/avventes med hensyn til framtidige planløsninger for Gimle.

*Økonomi – finansiering*

Det er stipulert et foreløpig kostnadsoverslag basert på erfaringspriser eks. mva. for en opparbeidelse av foreslått trafikkløsning. Kostnadene omfatter blant annet grunnarbeid, ledningsanlegg, vegbelysning, ladestasjoner for elbiler, plen, skilting og oppmerking. For å redusere kostnadene er det valgt en vesentlig rimeligere kantstein og å ta ut gatestein mot asfaltkant mot uteområdet.

Det er heller ikke tatt inn gjerde mot skolens område, da dette er medtatt i utomhus-området. En flytting av nedgravd avfallskontainere må imidlertid inngå i en opparbeidelse. En omorganisering av midlertidig karakter er medtatt med en kostnad for å sperre av og endre kjøremønster for privatbiler med skoleærend.

Ved etablering av ca nye 30 parkeringsplasser mellom nytt bussområde og FV17 vil en fjerne de tverrstilte parkeringsplassene som i dag benyttes langs Svenningsbrona (vest for ungdomsskolen, på vestsida av Svenningsbrona) og de få plassene på motsatt side av Svenningsbrona (ved sykkelparkeringen for ungdomsskoleelevene). Dette vil redusere biltrafikken og styrke trafikksikkerheten i dette området.

Grunn og terreng, ledningsarbeid, asfalt:	kr. 1 400 000
10 stk. ladepunkt for elbiler + kabeltilknytning:	kr. 320 000
5 stk. gatelys:	kr. 140 000
Skilting og oppmerking:	kr. 60 000
Planlegging/byggeledelse:	kr. 200 000
Midlertidige tiltak omorganisering parkering.	kr. 50 000
<u>Uforutsett/margin:</u>	<u>kr. 180 000</u>
<u>Stipulert kostnadsoverslag eks. mva:</u>	<u>kr. 2 350 000</u>

Det var i økonomiplanen for 2018 avsatt kr. 1. mill. inkl. mva. til prosjektet, men ble ikke videreført i 2019.

For å redusere kostnadene kan en velge å ikke legge asfalt. Dette vil gi en reduksjon i kostnadene på ca. kr. 600 000 eks. mva. Dette er imidlertid ikke å anbefale da det vil få betydning for skolens uteområde med tanke på blant annet støvproblematikk. Vedlikeholdsbehovet vil også bli vesentlig øket.

## **Vurdering**

Som tidligere nevnt har trafikkavviklingen i området vært et tilbakevendende tema i flere år. Dette er flere ganger benevnt som ett av de mest trafikkløst stedene i kommunen. Mange tiltak er forsøkt blant annet med lensmanns bistand uten at det har blitt bedre over tid. En opparbeidelse av trafikkarealet bør nå vurderes på nytt og da samtidig som det fremmes sak om skolens uteområde. Samtidig ser en nå mulighet for å gjennomføre en redusert løsning som likevel ivaretar hovedhensikten (bedret trafikksikkerhet) innenfor en vesentlig redusert kostnad enn ved forrige skissert løsning.

Ut fra et trafikksikkerhetshensyn som nå er vurdert inngående over tid, er dette den beste løsningen for en av- og påstigning av skolebusser. Forslaget som foreligger er også omforent anbefalt av arbeidsutvalget for trafikksikkerhet, skole og FAU.

Når det gjelder tidligere foreslått trafikkløsning mot Gimle, så vurderes det som naturlig å avvente endelig trafikkløsning her til Gimle-prosjektet er ferdig utredet. Midlertidige løsninger for kjøremønster opp mot de som leverer barn til sfo/skole er medtatt. Her tenkes å stenge av



med betongstein og skape et nytt midlertidig kjøremønster frem til Gimle er avklart og utbygget. Her vil en også se på best mulig tilrettelegging for gående/syklende elever som kommer fra øst, med sikte på atkomst til skolen uten å måtte krysse biltrafikk.

I foreslåtte finansiering ligger det inne som beskrevet en utvidelse av parkeringsarealet mellom bussområdet og fv.17 med tanke på å netto få økt parkeringskapasiteten noe, både opp mot ansatte på dagtid og opp mot Gimle/idrettsanlegget på ettermiddag/kveld/helg. Med bakgrunn i et økt behov for ladestasjoner elbiler for ansatte/besøkende er det valgt å ta inn 5 stk. ladestasjoner (10 ladepunkt) ved denne parkeringsplassen. Dette er i tråd med kommunens klimasatsing med tilrettelegging for elektrifisering av personbiltransport. Kostnaden med dette er noe høy pga. at det er langt til nærmeste påkoplingspunkt.

Det vises for øvrig til tidligere vurderinger i vedlagt sak 47/18.

I tråd med vedtaket 18.12.2018 om trafikksikkerhetsplan 2019-2022 med handlingsplan, vil det bli søkt om trafikksikkerhetsmidler fra fylkeskommunen til dette tiltaket innen fristen 1. april 2019. Tiltaket bør ha gode forutsetninger om å nå opp i søknadsbehandlingen ut fra kriteriene som prioriterer tiltak nært skoleområdene (såkalte hjertesonetiltak).

Ved et positivt utbyggingsvedtak vil vi iverksette en anbudsrunde med tanke på gjennomføring av tiltaket i 2019/2020.



## Saksframlegg

### Høring (samferdselsområdet i Trøndelag): Delstrategier for trafikksikkerhet, gods, mobilitet og sjø

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	15/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	16/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

Generelt vurderes forslaget til delstrategier til å omhandle i hovedsak hva *fylkeskommunen selv* skal ha fokus på i perioden, samt hvilken rolle de skal ha og ta i de ulike delstrategiene. I en samlet vurdering av delstrategiene er det et sentralt spørsmål om ikke fylkeskommunen i større grad burde tatt sikte på å utvikle *felles strategier* for Trøndelag, slik at det hadde blitt et felles overordnet styringsverktøy både for fylkeskommunen og kommunene. Skal man lykkes med en omstilling av Trøndelag som er ønsket (jfr. delstrategiene), vil det etter Overhalla kommunes syn være avgjørende at det offentlige Trøndelag bygger felles ambisjoner og strategier, og at man utvikler en tett samhandling om å nå disse ambisjonene.

Generelt mener Overhalla kommune at foreslåtte delstrategier blir for ordrike og omfattende, og samtidig i for liten grad er konkrete på hva man ønsker å oppnå. Kommunen foreslår at man tilstreber å skrelle ned tekstomfanget til et minimum og med større presisjon/målbarhet i beskrivelsene av hva man vil oppnå.

#### *Delstrategi Trafikksikkerhet*

Delstrategien har mange delmål og svært mange strategier. Det vurderes som en fordel om delstrategien hadde vært mer spisset og konkretisert.

For kommunens del så vil de viktigste delmålene med tilhørende strategier være de som berører kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Det er derfor positivt at Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) fortsatt skal ha en aktiv rådgivende rolle i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dette vurderes som viktig sett opp mot kommunens ønske om forutsigbarhet i spørsmål knyttet opp mot kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

Det anbefales at delstrategien blir tydeligere på at trafikksikkerhet - i tillegg til å redusere skader og ulykker for de som befinner seg i trafikken - også er grunnleggende viktig for folkehelsen, i det å få flere til å ha en mer aktiv og bærekraftig hverdag (gange og sykkel, og i kombinasjon med kollektivtransport) enn i dag.

Kommunen støtter opp om strategier som bidrar til å tilrettelegge for at prosesser rundt kartlegging, planlegging og utarbeidelse av handlingsplaner og tiltak koordineres og samhandles

med mål om å utløse flere felles koordinerte tiltak. Det er behov for å utvikle en tettere samhandling mellom fylkeskommunen og kommunene hvor både felles ambisjoner og tiltak settes på dagsorden.

En av målsetningene må være å få redusert biltrafikken inn mot skolene og bidra til at færre har behov for skoleskyss. Kommunen har i tidligere høringer gitt innspill til at 2 km-sonen bør økes til 4 km, og at det satses på fysiske tiltak som blant annet gang- og sykkelveger. Denne ambisjonen bør tydeliggjøres ved større bruk av målbare parametere.

#### *Delstrategi Gods*

Delstrategien tar nærmest som en gitt sannhet og forutsetning at godstransporten skal dobles på veg fra 2012 til 2050. Delstrategien stiller ingen spørsmål ved om en slik dramatisk utvikling er i tråd med vedtatte målsettinger om å halvere klimagassutslipp innen 2030 og den nødvendige utviklingen av et tilnærmet nullutslippssamfunn innen 2050, i tråd med Parisavtalen som Norge har sluttet seg til. Det gjøres få eller ingen vurderinger omkring mulige årsaker til potensiell vekst i godsmengder og hvordan fylkeskommunen og Trøndelag samlet kan bidra til å unngå en langsiktig lite bærekraftig utvikling.

Fylkeskommunen er både en tjenesteyter som har ansvar for nødvendig transportinfrastruktur, og fylkeskommunen har samtidig en rolle og et ansvar som samfunnsutvikler. I delstrategi gods er fylkeskommunen som samfunnsutvikler og endringsaktør lite synlig. Delstrategien tar i hovedsak kun for seg hvordan fylkeskommunen kan betjene en framskrevet potensiell utvikling. Dette blir etter kommunens syn for passivt.

Delstrategien bør i større grad fokusere på å utvikle felles kunnskap om utviklingen av godsstrømmer og -mengder og om mulige tiltak som kan gjøres for å skape en bærekraftig utvikling. Fylkeskommunen bør i delstrategien ta inn ambisjoner om å kunne påvirke utviklingen i ønsket retning.

#### *Delstrategi Mobilitet*

Delstrategien identifiserer fem satsinger; - digital infrastruktur, -knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur, -smart mobilitet, -gåing og sykling og -utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse.

Som nevnt i delstrategien utgjør gåing og sykling en stor andel av de korteste reisene, men har fremdeles et stort potensial for økning. En tilrettelegging for gåing og sykling er et viktig folkehelseiltak og trafiksikkerhetiltak og må utvikles i samspill med seksjon Kvalitet og seksjon Veg ifølge delstrategien. I tillegg til ovennevnte seksjoner bør dette planarbeidet gjøres i nært samarbeid med kommunen. Dette spesielt med tanke på lokalkjennskap, samt kommunal prioritering av tiltak.

Kommunen støtter fullt ut fokuset på tilrettelegging av digital infrastruktur, og ser gjerne at dette tydeliggjøres og forsterkes.

#### *Delstrategi Sjø*

Ingen spesielle vurderinger knyttet opp mot delstrategien.

Viser for øvrig til en eventuell uttalelse fra Region Namdal som kommunen deltar i.

**Hjemmel for vedtaket er:**

**Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019**

Behandlet.

**Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:**

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.

**Saksopplysninger**

Trøndelag fylkeskommune har oversendt til høring følgende delstrategier 2019-2023 innenfor samferdselsområdet i Trøndelag:

- Trafikksikkerhet
- Gods
- Mobilitet
- Sjø

Høringsfrist 15. april 2019.

I løpet av høringsperioden er samferdselsavdelinga tilgjengelig (januar, februar og mars) for kommunene gjennom regionrådene, om de ønsker en orientering om strategiene før de behandles i kommunene. Namdal regionråd hadde dette som tema på møte 4.3.2019.

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

Våren 2018 ble det gjennomført en serie dialogkonferanser for å hente innspill i forkant av utvikling av strategiene. De fire delstrategiene som nå er sendt på høring ble lagt fram for politisk behandling i fylkesutvalg i november 2018.

Vegstrategien ble vedtatt i fylkestinget i oktober 2018, [sak 18/140](#).

Kort sammendrag av oversendte høringsdokument:

**Delstrategi 2019 – 2023 Trafiksikkerhet** (kan sees i sin helhet: [her](#))

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

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

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

Følgende delmål og strategier er tatt inn i høringsdokumentet Trafiksikkerhet:

Delmål for trafiksikker fylkeskommune:

*Fylkeskommunen skal i hele egen organisasjon løfte, tydeliggjøre og sette klare krav til eget trafiksikkerhetsarbeid.*

Strategi:

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

Delmål for bruk av kunnskap og tilgang på kompetanse:

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

Strategi:

- Fylkeskommunen skal aktivt søke kunnskap i lokale og nasjonale trafiksikkerhetsfaglige miljøer

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

Delmål for arbeid med trafikksikkerhet på arenaen videregående skoler:

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

Strategi:

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

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

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

Strategi (gjengitt fra Delstrategi veg):

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

Delmål for gang- og sykkelveger (gjengitt fra Delstrategi veg):

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

I tillegg tilføyes i denne trafikksikkerhetsstrategien:

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

Strategi (gjengitt fra Delstrategi veg):

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

I tillegg tilføyes i denne strategien:

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

Delmål for å hente ut felles synergier mellom folkehelsearbeidet og trafikksikkerhetsarbeid:

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

Strategi:

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

Delmål for trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk:

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

Strategi:

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

Delmål for trafikksikre kommuner og et sterkt og handlekraftig FTU:

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

Strategi:

- I samhandling med FTU må det legges premisser (avklare roller og arbeidsform) for hvordan fylkeskommunens og kommunenes løpende samarbeid rundt trafikksikkerhet skal ivaretas
- Gi kommunene en forutsigbarhet for fylkeskommunens planlagte virkemiddelbruk og tydeliggjøre hva som er søkbare midler til ulike formål

- Fylkeskommunens administrasjon skal være en aktiv part og bidragsyter i FTUs arbeide og gjennom dette bidra til at FTU er et sterkt og handlekraftig organ
- FTU skal kunne bruke fylkesadministrasjonen som kunnskapsbase, utredningsressurs og iverksettelsesressurs i sitt arbeide. Dette ved at de mest sentrale funksjonene deltar aktivt på FTUs møter som fylkesadministrasjonens ressurser inn mot deres arbeide
- Fylkeskommunen skal aktivt involvere FTU i prosjekter som har betydning for trafikksikkerheten. Gjennom dette forankre kvalitet i og kunnskap om prosjektene

Delmål for fylkeskommunen som aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling:

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

Strategi:

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

**Delstrategi 2019 – 2023 Gods** (kan sees i sin helhet, [her](#), tilleggsnotat, [her](#))

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

Det fremstår å være to mulige hovedstrategier innenfor godstransporten:

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

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

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



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

Følgende delmål og strategier er tatt inn i høringsdokumentet Gods:

Delmål for gods- og næringstransport på fylkesveg:

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

Strategi:

- Veglenker som er spesielt krevende og som har særskilte utfordringer for godstransport, skal kartlegges
- Ut fra kartleggingen skal fylkeskommunen prioritere og tilrettelegge utvalgte veglenker som utgjør hovednett for godstransport internt og igjennom fylket
- Fylkeskommunen skal prioritere å fjerne flaskehalsen for godstransport på disse vegstrekningene
- Fylkesvegnettet skal bidra til å knytte veg til bane- og havneterminaler som en del av hovedvegnettet for gods
- Prøveprosjekter som for eksempel økt totalvekt for aktuelle transporter, bør vurderes
- Fylkeskommunen bør delta i prosjekt sammen med sjømatnæringen og andre aktører hvor mulighet for overføring av sjømat fra veg til båt er hovedfokusområde
- Godstransporten er avhengige av sammenhengende framkommelighet i veglenker uavhengig av om vegene er riks- eller fylkesveger. Trøndelag fylkeskommune skal etablere et godt kunnskapsgrunnlag om disse godsvegløstene og initiere samarbeid med staten med mål om å sørge for at disse veglenkene utvikles til å ha god nok vegstandard for gods. Godsvegløst mellom E29 i Orkdal og E6 Rennebu, inklusiv Fv701/65 mot møregrensen er et naturlig første prosjekt, da staten allerede har vedtatt en KVVU for området
- Fv770/17/775 Rørvik-Gartland (E6), er også en viktig godsvegløst som må prioriteres

Delmål for terminaler og knutepunkter:

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

Strategi:

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

Delmål for kunnskap:

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

Strategi:

- Fylkeskommunen skal sette tilgjengelig informasjon om godstransport i system
- Fylkeskommunen skal komplettere manglede relevant kunnskap om godstransport

#### Delmål for teknologi:

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

#### Strategi:

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

#### Delmål møteplass for gods:

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

#### Strategi:

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

### **Delstrategi 2019 – 2023 Mobilitet** (kan sees i sin helhet, [her](#))

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

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

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

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

Følgende delmål og strategier er tatt inn i høringsdokumentet Mobilitet:

Delmål digital infrastruktur:

- *Gjøre digital kommunikasjon mulig, for alle, over alt, alltid.*

Trøndelag fylkeskommune vil:

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

Delmål knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur:

- *Legge til rette for gode bytter mellom transportmidler og styrke kollektivtransportens konkurransekraft.*

Trøndelag fylkeskommune vil:

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

Delmål smart mobilitet:

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

Trøndelag fylkeskommune vil:

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

#### Delmål gåing og sykling:

- *Styrke gåing og sykling sin rolle i mobilitetssystemet og gjøre det trygt og enkelt å sykle og gå, særlig rundt knutepunkter og skoler.*

#### Trøndelag fylkeskommune vil:

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

#### Delmål utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse:

- *Legge til rette for kontinuerlig forbedring i mobilitetstilbudet.*

#### Trøndelag fylkeskommune vil:

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

#### **Delstrategi 2019 – 2023 Sjø** (kan sees i sin helhet, [her](#))

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

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

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

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

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

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

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

Strategien for sjøtransport i vedtatt samferdselsstrategi er:

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

Følgende delmål og strategier er tatt inn i høringsdokumentet Sjø:

#### Delmål Båt:

- *Fylkeskommunen kjøper utslippsfrie maritime transporttjenester i et kommersielt marked.*

#### Strategi:

- Det anbefales å fortsette gradvis elektrifisering av fergesektoren, men at dette etter hvert vil være å anse som hyllevare
- Det anbefales å utrede hvordan fylkeskommunen på mest økonomisk fordelaktige måte kan innfase utslippsfrie hurtigbåter

#### Delmål Kai:

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

#### Strategi:

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

#### Delmål Energi:

- *Sikre et leverandørmarked.*

#### Strategi:

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

### **Vurdering**

De fire delstrategiene ble lagt fram for politisk behandling i fylkesutvalg i november 2018, og er nå sendt ut på høring til kommunene.

Som det også beskrives i de ulike delstrategiene, så vil hver delstrategi være nært knyttet opp mot hverandre i større eller mindre grad.

Generelt vurderes forslaget til delstrategier til å omhandle i hovedsak hva *fylkeskommunen selv* skal ha fokus på i perioden, samt hvilken rolle de skal ha og ta i de ulike delstrategiene. I en samlet vurdering av delstrategiene er det et sentralt spørsmål om ikke fylkeskommunen i større grad burde tatt sikte på å utvikle *felles strategier* for Trøndelag, slik at det hadde blitt et felles overordnet styringsverktøy både for fylkeskommunen og kommunene. Skal man lykkes med en omstilling av Trøndelag som er ønsket (jfr. delstrategiene), vil det etter rådmannens oppfatning være avgjørende at det offentlige Trøndelag bygger felles ambisjoner og strategier, og at man utvikler en tett samhandling om å nå disse ambisjonene.

Generelt mener rådmann at foreslåtte delstrategier blir for ordrike og omfattende, og samtidig i for liten grad konkrete på hva man ønsker å oppnå. En foreslår at man tilstreber å skrelle ned tekstoffanget til et minimum og med større presisjon/målbarhet i beskrivelsene av hva man vil oppnå.

#### *Delstrategi Trafikksikkerhet*

Delstrategien har mange delmål og svært mange strategier. Det vurderes som en fordel om delstrategien hadde vært mer spisset og konkretisert.

For kommunens del så vil de viktigste delmålene med tilhørende strategier være de som berører kommunalt trafikksikkerhetsarbeid. Det er derfor positivt at Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) fortsatt skal ha en aktiv rådgivende rolle i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid. Dette vurderes som viktig sett opp mot kommunens ønske om forutsigbarhet i spørsmål knyttet opp mot kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.

Det anbefales at delstrategien blir tydeligere på at trafikksikkerhet - i tillegg til å redusere skader og ulykker for de som befinner seg i trafikken - også er grunnleggende viktig for folkehelsen, i det å få flere til å ha en mer aktiv og bærekraftig hverdag (gange og sykkel, og i kombinasjon med kollektivtransport) enn i dag.

Kommunen støtter opp om strategier som bidrar til å tilrettelegge for at prosesser rundt kartlegging, planlegging og utarbeidelse av handlingsplaner og tiltak koordineres og samhandles med mål om å utløse flere felles koordinerte tiltak. Det er behov for å utvikle en tettere samhandling mellom fylkeskommunen og kommunene hvor både felles ambisjoner og tiltak settes på dagsorden.

En av målsetningene må være å få redusert biltrafikken inn mot skolene og bidra til at færre har behov for skoleskyss. Kommunen har i tidligere høringer gitt innspill til at 2 km-sonen bør økes til 4 km, og at det satses på fysiske tiltak som blant annet gang- og sykkelveger. Denne ambisjonen bør tydeliggjøres ved større bruk av målbare parametre.

#### *Delstrategi Gods*

Delstrategien tar nærmest som en gitt sannhet og forutsetning at godstransporten skal dobles på veg fra 2012 til 2050. Delstrategien stiller ingen spørsmål ved om en slik dramatisk utvikling er i tråd med vedtatte målsettinger om å halvere klimagassutslipp innen 2030 og den nødvendige utviklingen av et tilnærmet nullutslippssamfunn innen 2050, i tråd med Parisavtalen som Norge har sluttet seg til. Det gjøres få eller ingen vurderinger omkring mulige årsaker til potensiell vekst i godsmengder og hvordan fylkeskommunen og Trøndelag samlet kan bidra til å unngå en langsiktig lite bærekraftig utvikling.

Fylkeskommunen er både en tjenesteyter som har ansvar for nødvendig transportinfrastruktur, og fylkeskommunen har samtidig en rolle og et ansvar som samfunnsutvikler. I delstrategi gods er fylkeskommunen som samfunnsutvikler og endringsaktør lite synlig.

Delstrategien tar i hovedsak kun for seg hvordan fylkeskommunen kan betjene en framskrevet potensiell utvikling. Dette blir for passivt.

Delstrategien bør i større grad fokusere på å utvikle felles kunnskap om utviklingen av godsstrømmer og -mengder og om mulige tiltak som kan gjøres for å skape en bærekraftig utvikling.

#### *Delstrategi Mobilitet*

Delstrategien identifiserer fem satsinger; - digital infrastruktur, -knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur, -smart mobilitet, -gåing og sykling og -utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse.

Som nevnt i delstrategien utgjør gåing og sykling en stor andel av de korteste reisene, men har fremdeles et stort potensial for økning. En tilrettelegging for gåing og sykling er et viktig folkehelseiltak og trafikksikkerhetiltak og må utvikles i samspill med seksjon Kvalitet og seksjon Veg ifølge delstrategien. I tillegg til ovennevnte seksjoner bør dette planarbeidet gjøres i

nært samarbeid med kommunen. Dette spesielt med tanke på lokalkjennskap, samt kommunal prioritering av tiltak.

Kommunen støtter fullt ut fokuset på tilrettelegging av digital infrastruktur, og ser gjerne at dette tydeliggjøres og forsterkes.

*Delstrategi Sjø*

Ingen spesielle vurderinger knyttet opp mot delstrategien.



## Saksframlegg

### Høring - Iverksettelse av prosess for nedleggelse av Namsosbanen

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	16/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	17/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

1. Overhalla kommune stiller seg positiv til en prosess med sikte på endelig avklaring og nedleggelse av Namsosbanen.
2. Hvis banen blir vedtatt nedlagt forutsetter Overhalla kommune at Bane NOR bidrar til en god prosess for etterbruk av strekningen og at kommunen blir trukket med i prosessen.

#### Hjemmel for vedtaket er:

#### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

Ragnar Prestvik (AP) fremsatte følgende forslag til vedtak (**nytt pkt. 2 og 3**):

1. Overhalla kommunestyre stiller seg positiv til en prosess med sikte på endelig avklaring om nedleggelse av Namsosbanen.
2. Prosessen må bygge på en konsekvensutredning/mulighetsstudier om framtidig bruk av banen i næringsammenheng, fortrinnsvis mineraltransport som for tida utredes – og konsekvenser av en eventuell nedlegging. Det vises eller til uttalelse fra Region Namdal til Nasjonal Transportplan i 2017.
3. Overhalla kommunestyre forutsetter også at et eventuelt vedtak om at banen *ikke* nedlegges, innebærer opprusting og framtidig bruk av banestrekninga i et langt perspektiv. Ikke minst knyttet til tilrettelegging for overføring av gods fra veg/jernbane til sjø via Namsos havn. Ved et slikt vedtak forutsetter kommunestyret også at jernbanesporet gjennom Skogmo industripark erstattes med en ny trase utenom industriparken.
4. Hvis banen blir vedtatt nedlagt, forutsetter Overhalla kommune at Bane Nor bidrar til en god prosess for etterbruk av strekningen og at kommunen blir trukket med i prosessen.

#### Det ble punktvis avstemming:

Rådmannens forslag til pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.



Ragnar Prestvik (AP) sitt forslag til nytt pkt. 2 falt, med 5 mot 2 stemmer.  
Ragnar Prestvik (AP) sitt forslag til nytt pkt. 3 falt, med 5 mot 2 stemmer.  
Rådmannens forslag til pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

**Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:**

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.

Utsendt vedlegg:

1. Høringsbrev - Iverksettelse av prosess for nedleggelse av Namsosbanen, datert 7.2.19
2. Høringsbrev fra Skogmo industripark, datert 5.3.19

**Saksopplysninger**

Kommunen har mottatt høringsbrev fra Bane NOR SF – Iverksetting av prosess for nedleggelse av Namsosbanen (52 km).

Høringsfrist 29.3.2019.

Høringsbrevet er sendt til berørte kommuner (Grong, Overhalla og Namsos), fylkeskommunen og fylkesmannen.

Konsernledelsen i Bane NOR vedtok den 10.1.2019 å starte en prosess for å vurdere nedleggelse av Namsosbanen.

De opplyser at det vurderes som fordelaktig å legge ned banestrekningen Grong – Namsos, da den er i svært dårlig forfatning og anses som uaktuell å ta i bruk igjen. De beskriver at banen er i en så dårlig tilstand at den kan representere utfordringer i forhold til sikkerhet og ulemper for omgivelser og naboeiendommer.

Det vil kreves store beløp for å oppgradere banen til funksjonell standard, og det anses ikke å være samfunnsøkonomisk lønnsomt å oppgradere strekningen. På bakgrunn av kostnader ved istandsetting, senere vedlikehold og drift og et svakt markedsgrunnlag, vurderer Bane NOR å be om at strekningen blir formelt nedlagt og tatt ut av det nasjonale jernbanenettet.

Banegrunden kan etter nedleggelse benyttes til andre formål. Bane NOR er positivt innstilt til å diskutere etterbruk av banestrekningen med kommuner og andre interessenter. Men før man kan ta stilling til henvendelser vedrørende etterbruk av banegrunden, må det fattes en beslutning om Namsosbanen skal opprettholdes i det nasjonale jernbanenettet, eller om den skal nedlegges.

Det er samferdselsdepartementet/Stortinget som fatter formelt beslutning om Namsosbanen kan utgå av det nasjonale jernbanenettet.

Videre prosess:

1. Etter høringsrunden vil ny sak legges frem til konsernledelsen i Bane NOR med anbefalt konklusjon om Namsosbanens fremtid.
2. Saken oversendes deretter eventuelt til Samferdselsdepartementet.
3. Ved en eventuell beslutning om nedleggelse, overføres saken til Bane NOR Eiendom med mandat om å igangsette prosess om etterbruk av banestrekningen.

-----  
Namsosbanen ble åpnet i 1934. Det har nå gått 40 år siden persontransporten på Namsosbanen ble avvirket i 1978. Strekningen mellom Grong og Skogmo hadde transport av korntog fram til 2005.

Kommunen har ved flere anledninger etterspurt en avklaring om Namsosbanen, og da etter henvendelser fra lokale interesser med tanke på bygging innenfor jernbanens areal, samt arealer som ligger opp mot dyrket mark. Tilbakemeldingen fra Bane NOR har fram til nå vært at så lenge jernbanen ikke er formelt nedlagt, så forholder de seg til dette i sine uttalelser til kommunen og til private henvendelser. Det vil si blant annet at de kan inngå avtaler om bruk av jernbanens arealer, samt at en byggegrense på 30 meter skal overholdes.

I forbindelse med planprogrammet for ny gang- og sykkelveg fra Barliakorsen – Ryggahøgda, ble det i regionalt planforum (vinteren 2018) stilt spørsmål til fylkeskommunen om de ville ta et initiativ til å få avklart om muligheten for å ta i bruk Namsosbanen til gang- og sykkelveg. I den forbindelse tok fylkesråden for samferdsel initiativ til et møte med jernbanedirektoratets ledelse 20.5.18. Og i en oppsummering til kommunen har fylkeskommunen gitt følgende tilbakemelding:

*Før Trøndelag fylkeskommune tar standpunkt til en eventuell overtakelse må flere forhold utredes, og hvor det er 3 hovedspørsmål:*

- *Hvilke tiltak trengs for å rydde bort jernbaneanlegg, og hvilke sikringstiltak trengs for konstruksjoner på banen som eventuelt skal bestå?*
- *Hvilken etterbruk er mest aktuell?*
- *Hvilke økonomiske risiko og forpliktelser kan en overtakelse medføre?*

#### Opprydding

- *Tekniske installasjoner*
- *Skinner, sviller og plattformer*
- *Bruer, stikkrenner, dreneringsanlegg*
- *Forurensset grunn*
- *Kunnskapsgrunnlag om geologi, kunstbygg dreneringsanlegg og rassikring*

#### Etterbruk

- *Bruke traseen til kjøreveg, gang- og sykkelveg eller tilbakeføring til landbruk/natur?*
- *Kan det være aktuelt med annen etterbruk?*

Namdal regionråd ga en uttalelse til Nasjonal transportplan i 2017, hvor det sto blant annet følgende:

- *Beslutning om nedlegging av Namsosbanen må bygge på konsekvensutredning/mulighetsstudier om framtidig bruk av banen i næringsssammenheng, fortrinnsvis mineraltransport – og konsekvenser av eventuell nedlegging.*
- *Vi forutsetter at et vedtak om eventuell videreføring av banen også innebærer opprusting og framtidig bruk av banestrekninga i langt perspektiv, ikke minst tilrettelegging for overføring av gods fra veg/jernbane til sjø via Namsos havn.*
- *Vi forutsetter at formell nedlegging av Namsosbanen vil medføre forenklinger i kommunenes planlegging og bruk av tilstøtende arealer.*

Det foreligger tidligere markedsundersøkelser og vurderinger om Namsosbanens beskaffenhet og mulig transportoverføring til banen, gjort av lokale interessenter (Namsos Industriforening, kommunene mfl) fra 2001 og 2008/2009, samt Jernbaneverket.

I 2009 beregnet Jernbaneverket at en opprusting av Namsosbanen ville koste mellom 150 og 200 millioner kroner. Med vesentlig økt forfall av banen siden da må en anta at dette beløpet har steget vesentlig i løpet av de 10 årene som har gått siden anslagene ble gjort.

Skogmo Industripark AS har i styremøte 5.3.19 oversendt en høringsuttalelse og hvor de har meldt ønsker om å ta i bruk området (ca. 20 daa), og hvor de gir uttrykk for at jernbanearealet hindrer en utvikling av industriområdet, jfr. vedlagt høringsuttalelse. De stiller seg positive til en nedleggelse av Namsosbanen.

## **Vurdering**

Kommunen tar de signaler som er kommet fra Bane NOR om at banen er i svært dårlig forfatning og anses som uaktuell å ta i bruk igjen. Dette oppfattes som en faglig begrunnet vurdering.

Med bakgrunn i oversendt høringsbrev, har kommunen etterspurt en tilbakemelding fra Bane NOR om hvilke konsekvenser prosessen med en nedleggelse kan innebære. Sentralt i en

eventuell nedleggelse vil være om hva som vil/kan skje med ansvars-/eiendomsforholdet til jernbanearealet og om sviller, bruer og sikringstiltak vil måtte fjernes, m.v.

Bane NOR har gitt tilbakemelding på at det etter en eventuell beslutning om nedleggelse, så vil saken bli overført til Bane NOR Eiendom som vil starte en prosess om etterbruk av grunn og infrastrukturen. De kan derfor ikke på nåværende tidspunkt si noe konkret om etterbruken og tidsperspektivet på prosessen.

Ved en nedleggelse av jernbanen kan en vurdere hva eventuelle frigitte arealer kan gi av muligheter for kommunen i en overordnet areal- og mobilitetsplanlegging, samt i forbindelse med detaljregulering av sentrumsområder, og da spesielt Skogmo, Ranemsletta og Hunn.

En etterbruk av hele eller deler av banestrekningen gjennom kommunen vil i hovedsak kunne gi muligheter for en tilbakeføring av arealer til næringsformål, landbruksformål, utbyggingsområder, gang- og sykkelveg, kjøreveg, samt muligheter for å ta i bruk hele eller delstrekninger med tanke på turisme. For videre utvikling av Skogmo Industripark vil en beslutning om nedleggelse gi ønsket forutsigbarhet og alternativ bruk av båndlagte arealer.

Det er over tid foretatt flere beregninger og lønnsomhetsvurderinger knyttet til bruk av banen i næringsammenheng. Det er konstatert flere ganger at det vil være svært kostnadskrevende med en opprusting til funksjonell standard og at det neppe vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å oppgradere strekningen.

Samlet sett vil det ha stor betydning for den langsiktige utviklingen av Overhalla å få avklart de områdene som jernbanetraseen i dag legger beslag på, og hvor områdene per i dag ikke kan brukes aktivt til andre mulige samfunnsnyttige formål som nevnt ovenfor. Slik er det trolig også for nabokommunene Grong og Namsos.

Etter rådmannens oppfatning er vi nå kommet til et punkt hvor det er naturlig og tilrådelig å trekke en endelig konklusjon om Namsosbanens framtid. En nedleggelse av banen har, etter rådmannens syn, et større positivt potensiale for Overhallas videre utvikling enn det å beholde status quo slik det har vært i flere tiår. Namsosbanens tilstand oppleves å bli stadig raskere forverret, og svaret på spørsmålet om eventuell nedleggelse vil etter hvert gi seg selv.

Rådmannen vil tilrå at Overhalla kommune nå støtter forslaget om nedleggelse. Overhalla kommune imøteser en videre prosess som kan avklare mulighetene for alternative anvendelser av områdene som Namsosbanen i dag legger beslag på.



## Saksframlegg

### Navnesak i Overhalla kommune - Nytt vegnavn innenfor reguleringsplan Skageåsen III, trinn IV.

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	18/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	18/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

Forslag til adressenavn på veg i boligfeltet Skageåsen III, trinn IV kunngjøres i hht. stadnamnlovens regler og oversendes Språkrådet for uttalelser til skrivemåten.

Adressenavn	Type	Status	Beliggenhet
Storberrevegen	Vegnavn	Vedtatt	Veg østover mot Høydebassenget

#### Hjemmel for vedtaket er:

#### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

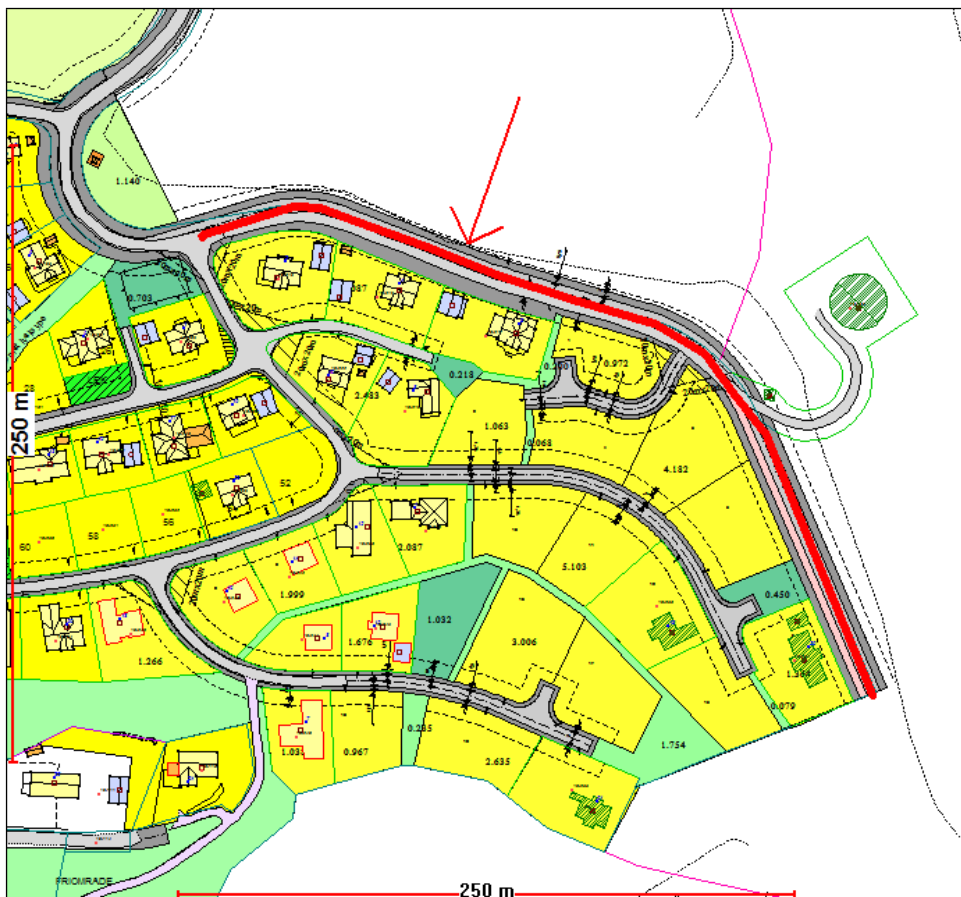
#### Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.

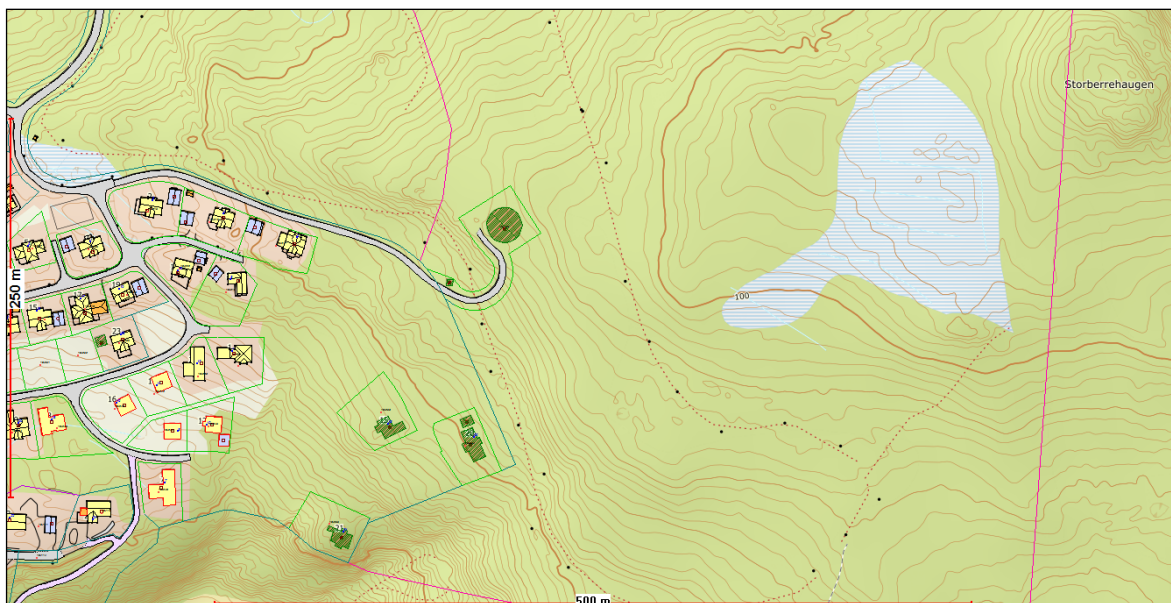
#### Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
------	------	--------	----------

Kart over regulert boligområde:



Norgeskart:



### Saksopplysninger

Adresseringsprosjektet i Overhalla kommune er fullført, men må vedlikeholdes med nye adressenavn.

Veg til høydebassenget nord for Skageåsen boligfelt blir adkomstveg til noen av de nye tomtene som bygges ut, og kan bli aktuell østover for videre privat boligutbygging.

Tidligere navnekomite er kontaktet for å få kommentar til navneforslaget, men har ikke respondert.

Navneforslaget er hentet fra området lenger øst, hvor *Storberrehaugen* ligger.

Grunneier er forespurt, og synes det er et godt forslag.

*Storeberrehaugen* er registrert i Sentralt stedsnavnregister (SSR), som navn på terrengdetalj. Navnet har status vedtatt (V) skrivemåte.

*Status Godkjent(G) brukes for skrivemåter av navn som omfattes av reglene i lov om stadnamn, som var i offentlig bruk (på kart, vegskilt eller annen offentlig dokumentasjon) før ikrafttreden av lov om stadnamn den 1.7.1991, og der det ikke seinere er gjort et vedtak etter reglene i loven. (Mange navn har en uproblematisk og udiskutabel skrivemåte slik at det ikke er nødvendig å ta opp navnesak for å få fastsatt korrekt skrivemåte etter lov om stadnamn.) Disse navna vil bli stående med status G.*

*Alle skrivemåter som har vært i offentlig bruk før lov om stadnamn trådte i kraft 1.7.1991, har pr. definisjon status "godkjent" inntil det ev. blir gjort vedtak etter lov om stadnamn.*

*Vedtatt(V) brukes for navnevedtak etter lov om stadnamn for et enkelt stedsnavn. Når en skrivemåte for et stedsnavn har fått status V, skal denne skrivemåten brukes etter eget initiativ i all offentlig sammenheng.*

## Vurdering

Når navnesak er tatt opp skal saken kunngjøres og Språkrådet skal ha gitt tilråding til skrivemåten før endelig vedtak fattes.

## Lovverk

Adressenavn er stedsnavn etter definisjonen i lov om stadnamn, § 2.

Skrivemåten fastsettes derfor ut fra regelverket i lov om stadnamn, § 4:

*"Der ikkje anna er fastsett i denne lova, skal det ved fastsetjing av skrivemåten av stadnamn takast utgangspunkt i den nedervde lokale uttalen. Skrivemåten skal følgje gjeldande rettsskrivingsprinsipp for norsk og samisk."*

Rådmann anbefaler at nytt vegnavn i Overhalla kommune kunngjøres iht. stadnamnlovens regler og oversendes Språkrådet for uttalelser til skrivemåten.

Etter høring og uttalelser er mottatt, legges adressenavnet fram til behandling.

Følgende adressenavn legges til kunngjøring og oversendelse Språkrådet:

<u>Adressenavn</u>	<u>Type</u>	<u>Status</u>	<u>Beliggenhet</u>
Storberrevegen	Vegnavn	Vedtatt	Veg østover mot Høydebassenget



## Saksframlegg

### Sluttbehandling - Reguleringsplan for Fuglår steintak

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	19/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	19/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, vedtas reguleringsplan for Fuglår steintak, datert 1.2.2018, sist endring av reguleringsbestemmelser, 3.12.2018, med følgende endringer og vilkår:

#### Reguleringsbestemmelsene

Følgende bestemmelse tas inn som ny § 2.9:

- Steintaket skal være fullført istandsatt innen 5 år etter endt uttak.

#### Vilkår

- Kommunen skal få oversendt driftsplan før endelig godkjenning av Direktoratet for Mineralforvaltning (DMF).
- Det skal i driftsplanen beskrives nærmere hvordan masser ved innfylling skal håndteres i driftsfasen.
- I driftsplanen skal sikrings/buffersonen på 10 meter mellom reguleringsgrensen og uttaksgrensen beskrives nærmere med tanke på bevaring av eksisterende vegetasjon og nødvendig sikringstiltak i driftsfasen. I tillegg skal steintaket til enhver tid være forsvarlig sikret med nødvendige gjerder og skilt. Nødvendig sikringstiltak skal vurderes fortløpende i driftsperioden.
- Det skal være dialog med reinbeitedistriktet om behov for stans i drift eller redusert drift når reinen beiter i området. Dette tas inn som eget punkt i driftsplanen.

#### Hjemmel for vedtaket er:

#### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

#### Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.



Utsendte vedlegg:

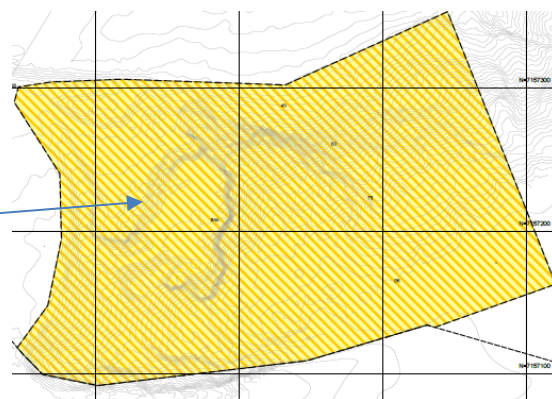
1. Særutskrift FOR-sak 85/18, 3.12.2018 - 1.gangs behandling av reguleringsplan for Fuglår steintak
2. Planbeskrivelse, datert 1.2.18 (oppdater etter endelig høringsuttalelse kulturminner 15.10.18)
3. Reguleringsplankart, datert 1.2.18
4. Reguleringsbestemmelser, datert 1.2.18, sist rev. i henhold til vedtak i FOR-sak 85/18, 3.12.18

Ikke utsendte vedlegg (kan ses i planarkivet på kommunens hjemmeside):

1. Vedlegg til planbeskrivelsen 4-17
2. Forslag til driftsplan



Oversiktskart



Reguleringsplan  
(Planid 5047 174420160002)



Flyfoto over området (NVEs brakkerigg vist til venstre)

### Saksopplysninger

Forslag til reguleringsplan har vært lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 19.12.18 – (7.2.19) 18.2.2019. Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Namdalsavisa og på kommunens hjemmeside. Naboer, rettighetshavere og offentlige fagmyndigheter ble varslet særskilt per brev datert 14.12.2018. På grunn av at Namdalsavisa glemte avtalt innrykk den 19.12., ble høringsfristen forlenget til 18.2.2019.

Det er mottatt 4 høringsuttalelser innen fristen som var satt til (7.2.19) 18.2.2019. Følgende har gitt uttalelse; Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Sametinget og Fylkesmannen i Trøndelag.

Plankonsulent er oversendt et sammendrag av innkomne uttalelser, samt uttalelsene i sin helhet per e-post 19.2.19. Kommentarer fra plankonsulent mottatt 25.2.19, og foreslåtte endringer i planbestemmelsen og vilkår er drøftet per telefon 25.2.19/26.2.19.

Det foreligger ingen varslet innsigelser til planen, kun faglige råd.

### Vurdering

Sammendrag av innkomne høringsuttalelser gitt med en fortløpende vurdering:

*Statens vegvesen, brev datert 19.12.18*

Ingen merknader til planområdet. I forbindelse med oppstart ga de en tilbakemelding om at avkjørselen fra fv.17 til steintaket er dårlig utformet, og at denne må utbedres slik at siktkrav på minst 4 x 115 meter kan oppnås. Dette er omtalt i planbeskrivelsen og de forutsetter at avkjørselen utbedres.

Vurdering:

Er ivare tatt i plandokumentet.

*Trøndelag fylkeskommune, brev datert 1.2.19*

Planforslaget vil være i tråd med kommuneplanens arealdel og er vist som et eksisterende og framtidig område for råstoffutvinning – steinuttak.

Har ingen avgjørende merknader til planen. Viser til uttalelsen fra Statens vegvesen, vedr. forholdet til fv.17.

Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner:

Ved planoppstart ble det gjennomført en overflaterregistrering. Det ble ikke observert automatisk fredete kulturminner som tiltaket vil komme i berøring med. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kml.

Vurdering:

Aktsomhets- og meldeplikten er ivaretatt i reguleringsbestemmelsenes § 1.3.

*Sametinget, brev datert 1.2.19*

Kan ikke se at det er fare for at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Ingen spesielle merknader. Minner om kml § 8 annet ledd, hvis det likevel under arbeid i marken kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående. Forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vurdering:

Aktsomhets- og meldeplikten er ivaretatt i reguleringsbestemmelsenes § 1.3.

*Fylkesmannen i Trøndelag, brev datert 4.2.19*

*Landbruk:* Faglig råd om at det inntas en tidsfrist i bestemmelsene for fullført istandsetting etter endt uttak.

*Reindrift:* Det er viktig at man har dialog med reinbeitedistriktet om det vil være nødvendig å redusere eller stanse drift når reinene beiter i området.

*Klima og miljø:* (pkt. 2.6) Faglig råd om at det tas inn bestemmelser som ivaretar at det ved innfylling, så må massene være rene, samt at det tas inn bestemmelser for å sikre tilfredsstillende håndtering av masser med fremmede arter. anbefaler at det innarbeides reguleringsbestemmelser som sikrer at det bevares en vegetasjonssone/etableres en buffersone rundt bruddkanten. I planbeskrivelsen fremgår det at levetiden er noe usikker, da etterspørselen vil variere. De gir likevel faglig råd om at det inntas en tidsfrist for steintaket.

*Samfunnssikkerhet:* Påpeker at ROS-analysen med fordel kunne henvist til kilder og gjennomførte undersøkelser der dette er aktuelt, kommer ikke fram av sjekklisen om det er gjort vurderinger og hva som ligger bak fargene i sjekklisen. Det ville styrket analysen om det ble vist til vurderinger og undersøkelser, og påpeker at en ren sjekklise uten videre beskrivelse ikke er å anse som en ROS-analyse.

Det framkommer også av planbeskrivelsen at det er gjort vurderinger og undersøkelser, men kun som sammenfattet tekst og ikke en fullverdig beskrivelse. De støtter seg likevel på at dette i sammenheng viser at samfunnssikkerhet er vurdert, og fremmer derfor ikke innsigelse til planforslaget, til tross for manglende eller svært mangelfull ROS-analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, jfr. pbl § 4-3. Påpeker at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen iht. plan- og bygningslovens § 4-3.

Oppsummering av faglige råd

1. Det bør inntas en tidsfrist i bestemmelsene for fullført istandsetting etter endt uttak.
2. Det bør innarbeides bestemmelser som sikrer at tilførte masser er rene.
3. Det bør innarbeides bestemmelser som sikrer tilfredsstillende håndtering av masser med fremmede arter.
4. Det bør innarbeides en tidsfrist for steintaket.

Vurdering:

Landbruksavdelingen faglige råd om å ta inn en bestemmelse om tidsfrist for istandsetting etter endt uttak, tas til følge. Følgende ny § 2.9 tas inn i planbestemmelsene: Steintaket skal være fullført istandsatt innen 5 år etter endt uttak.

Reindriftsavdelingens merknad tas til følge, og det gis vilkår om at det skal være dialog mellom driver og de som utøver reindrift i området. Dette tas inn som eget punkt i driftsplanen.

Klima- og miljøvernavdelingens faglige råd om å ta inn bestemmelser som sikrer at tilførte masser er rene og at det sikres en tilfredsstillende håndtering av masser med fremmede arter, vurderes godt nok ivaretatt i planbestemmelsens § 2.6. Det gis i tillegg et vilkår i vedtaket at det i driftsplanen skal beskrives nærmere hvordan masser ved innfylling skal håndteres i driftsfasen. Når det gjelder en anbefaling å ta inn en bestemmelse som sikrer at det bevares en vegetasjonsone rundt bruddkanten, så vurderes dette til å være godt nok ivaretatt gjennom driftsplanen. Det gis også et vilkår at det i driftsplanen skal beskrives nærmere hvordan sikrings/ buffersonen på 10 meter mellom reguleringsgrensen og uttaksgrensen skal opprettholdes med tanke på bevaring av eksisterende vegetasjon. I tillegg skal nødvendig sikringstiltak i driftsfasen beskrives. Forutsetningen er at steintaket til enhver tid være forsvarlig sikret med nødvendige gjerder og skilt, og at nødvendig sikringstiltak skal vurderes fortløpende i driftsperioden. En tidsfrist som angir når steintaket skal være ferdig og avsluttet vil være vanskelig å sette da uttaksvolumet per år vil være avhengig av en etterspørsel i markedet. Steintaket ligger svært skjermet til og vurderes til ikke å samme behov for en avslutning som er tidfestet, kontra et massetak som ligger mer eksponert til og nært boligbebyggelse. Faglig råd om å innarbeide en tidsfrist for steintaket, tas derfor ikke til følge.

Samfunnssikkerhetsavdelingens merknader tas til etterretning. Den ROS-analysen som er gjort i denne planen vurderes som tilstrekkelig, men det vil ved senere planer tas inn vurderingen for ROS-analysen.

#### Vurderinger i henhold til Naturmangfoldloven

Naturmangfoldlovens §§8-12 er vurdert. Det ble ikke funnet miljøverdier som er registrert i Naturbasen og artsdatabanken som vurderes å ha store negative miljømessige konsekvenser. Det er heller ikke kommet merknader eller faglige råd i forbindelse med offentlig ettersyn, og som gir grunnlag for en ny vurdering i henhold til Naturmangfoldloven.

#### Sammendrag og tilråding

Det har ikke framkommet merknader til planforslaget som tilsier at reguleringsplanen ikke kan godkjennes med de endringer og vilkår som er gitt i vedtaket. Foreslåtte endring i reguleringsbestemmelsene er vurdert til ikke å være av vesentlig karakter slik at planen må legges ut til nytt offentlig ettersyn.

Tiltaket vil ikke komme i konflikt med viktige registrerte natur- og miljøverdier.

Ut fra ovennevnte vurderinger anbefales det at forslag til reguleringsplan for Fuglår steintak, vedtas med de endringer og vilkår gitt i vedtak.



## Saksframlegg

### Gatelys standardheving - finansiering

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	20/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	20/19	26.03.2019

### Rådmannens innstilling

1. Overhalla kommune vedtar å gjennomføre opprusting og oppgradering av kommunale gatelys.
2. Dette gjøres innenfor en kostnadsramme på 3 700 000 eks mva. Prosjektet lånefinansieres og får følgende finansiering:

art	ansvar	tjeneste	prosjekt	beløp
02300	6040	33401	0570	3 700 000
04290	6040	33401	0570	925 000
04290	8000	85010	0906	- 925 000
09100	8100	88000	0906	- 3 700 000

### Hjemmel for vedtaket er:

### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

### Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:

Rådmannens forslag til vedtak vedtas.

## Saksopplysninger



*Illustrasjonsbilde*

Overhalla Kommune har i dag 579 gatelys, spredt over hele kommunen. I hovedsak består det kommunale lysnettet av 4 typer armaturer, fra de eldste HQL-armaturene etablert på 1970- og 80-tallet, til de nyeste smartled-lysene, hvor de første satt i bruk høsten 2017.

Nesten 55 % av lysene våre i dag er av type HQL (bruker kvikksølvholdig damp som lyskilde) og type SON 70/150w (benytter natriumgass under høytrykk som lyskilde). I dag er det i hovedsak kun SON-armatur og -pærer å få tak i, da HQL-pærer ikke er tillatt solgt etter 2015 og er derfor ute av produksjon. Tilgangen på servicemateriell har derfor vært avhengig av gamle lager hos leverandører/samarbeidspartnere de siste to årene.

De resterende lysene består av LED armaturer, samt et mindre antall med smart LED

Antall lyspunkter i kommunen  
fordelt på type

Type	ANTALL
HQL	89
SON 70W	83
SON 150W	132
LED	211
Smartled	64
<b>Sum</b>	<b>579</b>

304 (52%) av lysene er dermed av annen type enn LED/smartled. En levetidsundersøkelse på våre lyspunkt utført fra 2016 viser at de fleste eldre HQL-armaturene har en estimert rest levetid på mindre enn fem år, og de fleste SON-lysene ble estimert til mindre enn ti år. I 2018 ble det utført en ny tilstandsundersøkelse som bekrefter resultatet fra 2016. Ut fra denne undersøkelsen ble gatelysene kategorisert i tre kategorier basert på tilstand og levetid, hvor kategori 1 er de med kortest levetid og dårligst tilstand.

Fordeling av lys (LED/smartled holdt utenom) i de forskjellige kategorier:



	Son 70	Son 150	HQL
1	25		39
2	16	86	50
3	42	44	

De nyeste LED og smart-led lysene er utelatt fra denne oversikten. Da det ikke vil være aktuelt å skifte disse nå, siden de er forholdsvis nye og er strømeffektive. En tar sikte på å oppgradere eksisterende strekninger med LED (ikke smartled) til «smart» styring av hele lys-strekk integrert i en helhetlig løsning.

Strømforbruket har ligget forholdsvis flatt de tre siste årene på mellom 155 000 – 175 000 kr pr år. Vedlikeholdskostnadene, og da spesielt kostnadene til oppstart av lysene på høsten, har økt betraktelig det siste året. Siden 2015 er det brukt omtrent 65 000-70 000 kr pr år, med til dels store svingninger fra år til år. I 2018 endte det på 166 000 kr (tall fra regnskapet). I hovedsak lå de største reparasjonsbehovene på de eldste armaturtypene. Totalt i 2018 ble det brukt 322 000 kroner til strøm og vedlikehold.

Når standarden på det kommunale gatelysnettet skal heves, skjer dette i tråd med kommunens klima og miljø plan.

*"Ved rehabilitering/utskifting av eksisterende anlegg og lyspunkt skal lavenergi/LED anvendes"*

Oversikt over gjennomsnittlig strømforbruk gamle og nye armaturer: (tall fra regnskap, fakturaer fra NTE og styringssystemet til smartled).

- Son150w/HQL gjennomsnittlig årsforbruk på 786 KWh per lys per år.
- LED gjennomsnittlig årsforbruk på 185 KWh per lys per år.
- Smartled Gjennomsnittlige årsforbruk på 88 KWH per lys per år.

Ut fra disse eksemplene skiller de strømeffektive LED-lysene seg veldig ut. I tillegg ser man også forskjellen mellom LED- og smartled-lysene, noe som skyldes den utvidet muligheten for styring av lys (individuell av/på og dimming) og tenningsid.

Leverandøren sier *"Reduser energiforbruket med opptil 50- 90% med smart LED gatebelysning"*. Våre tall bekrefter opp mot 90% energibesparelse.

I tillegg til energibesparelsen må man også se på levetiden. LED er kjent for vesentlig lengre levetid enn eldre teknologier, med et estimat på 60- 70 000 timer/ 15 år. Smart Led går et skritt videre. De har mulighet for individuell styring og kontroll med påfølgende økt levetid. Det opereres med 100 000 timer/25 år på denne type lys.

Til sammenligning er levetiden for en natriumlampe på ca 16 000 timer/ 5 år, og endel kortere for kommunens eldste HQL-lys.

Kostnaden for et Smart-led armatur ligger på 8500-10 000 inkludert montering, eks mva. For skifte av lyktestolpe i tillegg ligger samlet kostnad rundt 23 500 kr pr lyspunkt.

For å skifte pære i et SON- eller HQL-armatur koster dette minst 2500 kr for hver gang, og ofte vesentlig mer. Beregnet ut fra levetid så skiftes det pærer 5 ganger i de eldre armaturene til en kostnad på anslagsvis minimum 12 500 kr eks. mva, i samme levetidslengde som for Smartled-armaturene. Med 302 lyspunkter vil dette fort utgjøre over 3,7 mill kroner over 25 år.

Samtidig skal det være mulig å redusere vedlikeholdsposten med anslagsvis (nøkternt anslått) ca. 2 mill. kr. løpet av lysenes levetid 25 år (feilsøk, liftleie etc). I tillegg kommer reduserte energikostnader som følge av en strømreduksjon på opp mot 210.000 KWh per år. Det estimeres

en kostnad på 3 700 000 kroner eks mva for å kunne gjennomføre oppgraderingen til smartled. I dette ligger da også nødvendig utskifting av eldre stolper der det er behov for det.

Totalt vil da 302 eldre armaturer og en del stolper bli skiftet ut med nye moderne Smartled. Gatelysnettet i kommunen vil da kun bestå av energieffektiv LED belysning med lang levetid.

## **Vurdering**

Rådmannen ser det både økonomisk og miljømessig som smart og riktig å investere i foreslått løsning med smartled-teknologi. Selv om oppgraderingen har en forholdsvis høy startkostnad ser man i totalbildet at denne kostnaden vil være inntjent godt innenfor levetiden til lyspunktene, samtidig som man får en vesentlig energieffektivisering og en bedre tjeneste overfor innbyggerne. Vi reduserer da samlet energibruk til gatelys i Overhalla med 75%, selv om vi allerede har ca 48% andel energieffektive LED-lys.

Smart-led gir muligheter for økt styring og kontroll som igjen gir resultater i form av redusert energiforbruk, samtidig som en får lang levetid og lave vedlikeholdskostnader.

Med de styringsmulighetene som ligger i hvert enkelt lyspunkt gir dette også muligheter for bedret trafiksikkerhet og bedre lys for brukere av belyste trafikkarealer. En kan eksempelvis sørge for sterkere belysning ved vegkryss og steder hvor gående/syklende krysser vegen, mens man på mindre kritiske steder kan dimme ned på tider av døgnet med mindre behov. Kommunen får også mer fleksible løsninger gjennom «skreddersydd» styring av lysene ut fra behov, og en slipper å måtte leie inn ekstern bistand hver gang noe ønskes endret.

Potensialet i besparelse i form av redusert energiforbruk er som nevnt stort. Store er også besparelsene man kan regne med på vedlikeholdsutgiftene. Pr i dag brukes store ressurser på å feilsøke på hvert enkelt lyspunkt. Med individuell styring av hvert enkelt lyspunkt får en veldig gode forutsetninger for å bli varslet automatisk om feil og å kunne feilsøke fra styringsprogrammet.

Samlet sett ser man at foreslått oppgradering av våre gatelys både har en meget god økonomisk lønnsomhet, det reduserer energibehovet vesentlig og det vil gi en bedre tjeneste til innbyggerne.

Kostnadsoverslaget er ut fra erfaringstall. Det er markedet som skal prise dette i en anskaffelse, så «riktig pris» har man først etter anbudsrunde. Tiden vil vise om man får avvik den ene eller andre retningen.

Ved vedtak vil anskaffelse bli igangsatt første halvår og montering skal da være mulig å gjennomføre før mørketiden til høsten.

## **Miljømessig vurdering**

I et miljøperspektiv er det et miljøløft for kommunen når man skifter til smarte gatelys med individuell styring.





## Saksframlegg

### Søknad om kjøp av areal regulert til landbruksformål på Skage industriområde - Anita L. og Marius Vold.

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Overhalla formannskap	21/19	12.03.2019
Overhalla kommunestyre	21/19	26.03.2019

#### Rådmannens innstilling

1. Anita Lindsetmo Vold og Marius Vold får kjøpe 45,6 daa regulert landbruksareal på Skage industriområde som tilleggsjord til tilgrensende eiendom.
  - Arealet selges til kr 14/m<sup>2</sup>.
  - Kjøper betaler alle gebyr og omkostninger med salget.
2. Salget gjennomføres under forutsetning av godkjent nydyrkingsplan og innvilget konsesjon.

#### Hjemmel for vedtaket er:

#### Behandling i Overhalla formannskap - 12.03.2019

Behandlet.

Trond Petter Ristad (SP) foreslo endring av pkt. 1, første strekpunkt:

**Arealet selges til kr 1,50/m<sup>2</sup>.**

Det ble stemt over forslaget som ble enstemmig vedtatt.

#### Innstilling i Overhalla formannskap - 12.03.2019, enst.:

Rådmannens forslag til vedtak, med Trond Petter Ristad sitt forslag til endring av pkt. 1, vedtas.

#### Dokumenter i saken, ikke vedlagt

Type	Dato	Tittel	Adressat
I	14.01.2014	Ønske om tilbakekjøp av utmark	Anita og Marius Vold
X	18.03.2014	Særutskrift - Søknad om kjøp av	

---

areal på Skage industriområde til bruk som landbruksareal. Anita Lindsetmo Vold og Marius Vold.

---

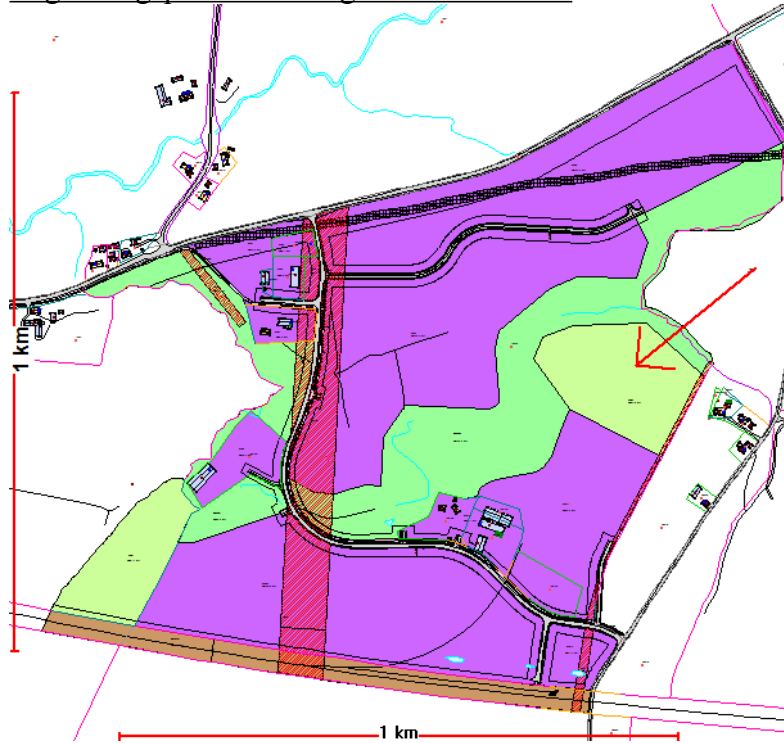
I 23.01.2019 kjøp av areal på Skage industriområde

---

Marius Vold og Anita L. Vold

---

### Reguleringsplan over Skage industriområde



### **Saksopplysninger**

Anita Lindsetmo Vold og Marius Vold søkte i 2014 om å få kjøpe regulert industriareal på Skage industriområde. Omsøkt areal grenser til eiendom de eier og driver.

Ved behandling av saken ble det vedtatt å sette i gang reguleringsendring av planen fra 1979 og utsette søknad om kjøp.

Søknad om kjøp skulle vurderes i sammenheng ved ny plan.

Ny plan er vedtatt, og det er regulert 45,6 daa til landbruksformål i nord-øst på planområdet. I hht planbestemmelsene er det tillatt med nydyrking på område regulert til landbruksformål.

Nydyrking skal uansett godkjennes i hht *Forskrift om nydyrking*. Nydyrking skal skje etter plan godkjent av kommunen, jfr. forskriftens § 4.

### Tomtepris

Salg av industriareal på Skage industriområde, har vedtatt pris på kr 80/m<sup>2</sup>.

Salg av eiendom til landbruksformål skal være i hht konsesjonslovens bestemmelser vedrørende særlige forhold for landbrukseiendommer, jfr. § 9 a.

Dette salget vil være konsesjonsbelagt.

Overhalla kommune kjøpte grunn til tomt for nytt høydebasseng i Skageåsen i 2016 til kr 35/m<sup>2</sup>.

Arealet var skogvokst. Arealet ble kjøpt som formål å etablere et anlegg og er ikke direkte sammenliknbart med denne saken men nevnes som et utgangspunkt.

Fra landbrukskontoret er det opplyst at oppdyringskostnad kan settes til kr 10 000/da.

### **Vurdering**

Reguleringsendringen ble gjennomført som følge av søknad om kjøp av tilleggsareal, og 45 daa av tidligere industriformål ble omregulert til landbruksformål.

Selv om arealet er omregulert, må nydyrking og salg godkjennes etter forskrift og lovverk.

En forutsetning vil være at nydyrkingen godkjennes og konsesjon innvilges. Innvilget konsesjon tilsier at avtalt pris *tilgodeser en samfunnsmessig forsvarlig prisutvikling*, jfr konsl. § 9a.

Dette er en unik sak med kjøp av tidligere regulert industriareal til nydyrking. Jordbruk har andre momenter knyttet til inntjening og utnyttelse av arealet. Pris tilsvarende kjøp av areal til høydebasseng på kr 35/m<sup>2</sup>, dette er siste tilsvarende omsetning i området for lignende areal. Dette er ikke direkte sammenliknbart og man har grunn til å tro at dette blir en noe kostbar grunn til landbruksareal. En salgspris i denne sammenhengen kan danne presedens i en senere sak.

Etter en helhetsvurdering tilrås det at arealet kan selges for 14 kr pr m<sup>2</sup>, som vil gi en sum på 638.400 kr eks aktuelle avgifter.

Rådmannen tilrår at salget gjennomføres under forutsetning av at søker får nydyringsplan godkjent i hht *Forskrift for nydyrking* og at konsesjon innvilges.

### **Miljømessig vurdering**

Formålet med *Forskrift for nydyrking* er å sikre at nydyrking skjer på en måte som tar hensyn til natur- og kulturlandskap. Det skal legges vekt på hensynet til miljøverdier som biologisk mangfold, kulturminner og landskapsbildet. Det skal for øvrig legges vekt på å sikre driftsmessig gode løsninger.