



Utvalg: Hitra kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Hitra rådhus
Dato: 15.10.2020
Tidspunkt: 11:00 – 15:10

Følgende faste medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Reprenter
Ole L. Haugen	Ordfører	AP
Ida Karoline Refseth Broholm	Varaordfører	AP
Eldbjørg Broholm	Medlem	AP
Arnt Julius Breivoll	Medlem	AP
John Lernes	Medlem	AP
Bjørn Jensen	Medlem	AP
Monica Mollan	Medlem	AP
Lars Erik Strand Vitsø	Medlem	AP
Ann Bodil Kosberg Wingan	Medlem	AP
Erlend Broholm	Medlem	SV
Jann O. Krangnes	Medlem	R
Guro-Karoline Aabakken	Medlem	R
Torfinn Stub	Medlem	V
Lars P. Hammerstad	Medlem	UAV
Arnt Magne Flesvik	Medlem	SP
Johannes Ludvik Håvik	Medlem	SP
Synnøve Aslaug Hanssen	Medlem	PP
Jan Egil Handberg	Medlem	PP
Otto Jæger Lien	Medlem	PP
Tor Johan Sagøy	Medlem	UAV
Dag Willmann	Medlem	H
Sigrid Helene Hanssen	Medlem	H
Tom Skare	Medlem	FRP
Bjørg Reitan Bjørgvik	Medlem	FRP

Følgende medlemmer hadde meldt forfall:

Navn	Funksjon	Reprenter
Per Johannes Ervik	MEDL	PP
Guro-Karoline Aabakken	MEDL	R (Etter klokken 14.30)

Følgende varamedlemmer møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Gunnar Ingolf Andresen	Per Johannes Ervik	PP
Per Magne Krangnes	Guro-Karoline Aabakken	R (Etter kl. 14:30)

Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Ingjerd Astad	Kommunedirektør
Bjarne Nygård	Politisk sekretær

Innkalling var utsendt 08.10.2020 Det fremkom ingen merknader.

Protokoll fra møte den 25.09.2020 ble godkjent som framlagt.

Synnøve Hanssen og Arnt Magne Flesvik signerer møteprotokoll fra kommunestyremøte 25.09.2020.

Guro-Karoline Aabakken (R) fratrådte møtet klokken 14:30, og Per Magne Krangnes (R) stiller som vara fra og med sak PS 102/20.

Saksliste

Utvalgssaknr.	Sakstittel / Innhold	Lukket
	Saker til behandling	
PS 96/20	Godkjenning av protokoll fra møte 25.09.2020	
PS 97/20	Høringsuttalelse Knarrlagsund bru - Hitra kommune	
PS 98/20	Høringsuttalelse hurtigbåttilbud – konsept for sambandet Trondheim – Hitra/Frøya – Kristiansund	
PS 99/20	Vertskommuneavtale for PP-tjenesten på Frøya og Hitra	
PS 100/20	Kommunal overtakelse av Ansnes havn fra Kystverket	
PS 101/20	Anbudskonkurranse boliger rus og psykisk helse.	
PS 102/20	Godkjenning av friluftsavdeling ved Fillan barnehage	
PS 103/20	Merknadsbehandling og egengodkjenning - reguleringsplan og VA-plan for Bakktun, gnr 122, bnr 36 m fl	
PS 104/20	Melding - Protokoll fra møtet i kontrollutvalget 22.06.2020	
PS 105/20	Melding - Protokoll fra møtet i kontrollutvalget 07.09.2020	
	Referatsaker	
RS 13/20	Havnerådsprotokoll 14.09.20	
RS 14/20	Havnerådsprotokoll 19.06.20	

Saker til behandling

PS 96/20 Godkjenning av protokoll fra møte 25.09.2020

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Protokoll fra kommunestyremøte 25.09.2020 godkjennes enstemmig.

Vedtak:

Møteprotokoll fra kommunestyremøte 25.09.2020 godkjennes.

PS 97/20 Høringsuttalelse Knarrlagsund bru - Hitra kommune

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Sigrid Helene Hanssen (H), Dag Willmann (H) og Tom Skare (FRP) ber i møtet om en vurdering av egen habilitet i saken. Det ble herunder vist til innholdet i e-poster om habilitetsspørsmål som var slik:

Fra Sigrid Helene Hanssen (H): «Bakgrunn for spørsmål er at jeg er daglig leder i firma Sørstuen AS som står som ansvarlig søker for utbygging av eiendommen med gnr 70 bnr 21 i Ingeborgvika i Knarrlagsundet. Utbygger og eier av eiendommen (70/21) har sendt egen høringsuttalelse til sak vedrørende reguleringsplan for ny bru i Knarrlagsundet.»

Fra Dag Willmann (H) og Tom Skare (FRP): Her ble det vist til e-post fra en person til kommunens postmottak, der det ble påstått inhabilitet i forhold til denne saken.

De tre representantene fratrådte møtet mens habilitetsspørsmålet ble avklart.

Kommunedirektøren ble bedt om en vurdering av de framkomne spørsmål om habilitet. Konklusjonen var at det ikke forelå grunnlag for å erklære inhabilitet for noen av de tre nevnte representantene.

Kommunestyret vedtok enstemmig at alle tre erklæres habile. De tre representantene tiltrådte så igjen møtet

Jann O. Krangnes (R) fremmer forslag om å stryke punkt 9 i forslaget fra formannskapet.

Dag Willmann (H), på vegne av FRP, Høyre og uavhengig Tor Johan Sagøy fremmer følgende forslag, som alternativ til innstillingen fra formannskapet:

Hitra kommunestyre har følgende høringsuttalelse til fremlagte detaljreguleringsplan for Fv 6448 Knarrlagsund bru.

Trøndelag fylkeskommune har, etter enstemmig vedtak i Hitra kommunestyre den 31.01.2019, utarbeidet et forslag til bruløsning i tråd med vedtaket i samme møte. Kommunestyrets vedtak inkluderte bygging av ny bru med gs veg, ved siden av den gamle brua. Vedtaket omhandlet også viktigheten av trafiksikkerheten for myke trafikanter, at det samtidig burde bygges gs veg gjennom Knarrlagsundet og at det hastet å få på plass ei ny bruløsning.

Hitra kommunestyre synes Trøndelag fylkeskommune har jobbet effektivt med plan, som har til hensikt å bygge ny bru over Knarrlagsundet med tilhørende vegsystemer og fortau.

Med bakgrunn i bruas beskaffenhet, restlevetid og belastning på lokalsamfunnet mener Hitra kommune det er viktig at prosjektet realiseres og igangsettes snarest mulig slik at ny bru kan åpnes innen gitte tidsrammer i 2024.

Før detaljreguleringsplan for Fv 6448 Knarrlagsund bru fremmes for politisk behandling ber vi om at følgende punkter vurderes og utredes:

1. Ny bru i Knarrlagsundet legger føringer for stedets utvikling, for bosetting og næringsliv. Sett i et 100 års perspektiv vil ei bru med kun ett kjørefelt og fortau synes lite fremtidsrettet. Ny bru bør derfor utføres med 2 kjørefelt og fortausløsning.
2. Kommunen vil, gjennom realitetsbehandling, fremme rekkefølgekrav/-bestemmelse om at det samtidig med bygging av ny bru blir bygd en trafiksikker løsning for myke trafikanter på strekningen mellom brua og oppvekstsenteret. Det vises til godkjent reguleringsplan utarbeidet for formålet, enstemmig godkjent i Hitra kommunestyre under sak 69/13. Strekningen er en av fire prioriterte strekninger i kommunen, noe som er formidlet til fylkeskommunen siden vedtaket i 2013.
3. Med bakgrunn i trafiksikkerhet bes det om at det sees på mulige løsninger som forbedrer vertiakalkuraturen på deler av strekningen mellom brua og oppvekstsenteret.

Ordfører foreslår følgende avstemming. Først voteres det mellom formannskapetets innstilling punkt 1 til og med 8 og det alternative forslaget fremmet av Dag Willmann (H), på vegne av FRP, Høyre og uavhengig Tor Johan Sagøy. Deretter stemmes det over punkt 9 i formannskapetets innstilling.

Den foreslåtte avstemningsmåten ble bifalt av kommunestyret.

Ved votering fikk formannskapetets innstilling, punkt 1 til og med 8, 14 stemmer, mens forslaget fremmet av Dag Willmann fikk 11 stemmer. Formannskapetets forslag til pkt. 1-8 ble dermed vedtatt.

De som stemte for det alternative forslaget fra Høyre, FRP og uavhengig Tor Johan Sagøy var:

Tor Johan Sagøy (Uavh.)

Otto Jæger Lien (PP)

Dag Willmann (H)

Sigrid Helene Hanssen (H)

Björg Reitan Bjørgvik (FRP)

Tom Skare (FRP)

Lars Peder Hammerstad (Uavh.)

Johannes Ludvik Håvik (SP)
Arnt Magne Flesvik (SP)
Synnøve Aslaug Hanssen (PP)
Gunnar Ingolf Andresen (PP)

Kommunestyret stemte deretter for om punkt 9 i formannskapetets innstilling skal tas ut.

Det ble vedtatt med 14 mot 11 stemmer at punkt 9 tas ut.

De følgende stemte for å beholde punkt 9:

Tor Johan Sagøy (Uavh.)
Otto Jæger Lien (PP)
Dag Willmann (H)
Sigrid Helene Hanssen (H)
Bjørge Reitan Bjørgvik (FRP)
Tom Skare (FRP)
Lars Peder Hammerstad (Uavh.)
Johannes Ludvik Håvik (SP)
Arnt Magne Flesvik (SP)
Synnøve Aslaug Hanssen (PP)
Gunnar Ingolf Andresen (PP)

Vedtak:

Hitra kommune registrerer fremlagt detaljreguleringsplan for Fv. 6448 Knarrlagsundbrua med høringsfrist 9. oktober 2020 og velger å fremme følgende høringsuttalelse, før vi får reguleringsplanen til realitetsbehandling som planmyndighet. Vi viser også til kommunestyrets enstemmige uttalelse den 31.01.19 som følger vedlagt. Avledet fra dette så er vårt høringssvar slik, oppsummert:

- 1. Trafikksikkerheten for de myke trafikantene må bli langt bedre ivaretatt enn i dag. Slik det framkommer av den fremlagte reguleringsplanen og de presenterte utbyggingsplaner, så vil heller ikke dette bli løst på en god nok måte for fremtiden. Trasevalg for ny bru og den planlagte utbygging må ivareta en løsning hvor trafikksikkerheten for myke trafikanter får en avgjørende betydning.**
- 2. Ny bru med tilhørende veier vil legge sterke føringer for den framtidige utvikling av stedet Knarrlagsundet i et 50 – 100 års tidsperspektiv. Det gjelder stedets unike kvaliteter; for bosetting, næringsliv og stedets anerkjennelse og bruk knyttet til reiseliv, rekreasjon og fritidsliv. Dette må vektlegges og belyses på en bedre måte.**
- 3. Ei bru, slik den foreligger i reguleringsplanen, med kun et kjørefelt og fortau, og med lysregulering, er ikke fremtidsrettet. Det er og blir en hemsko for utvikling, og det vil utgjøre en ikke ubetydelig risikofaktor for trafikksikkerheten. Ny bru må derfor utføres med 2 kjørefelt samt fortaus løsning (6,5 + 2,5 m).**

4. Trasevalget og reguleringsplanen som er på høring, vil innebære at kommunen gjennom realitetsbehandlingen vil fremme rekkefølgekrav/-bestemmelse om at det samtidig med bygging av bru også blir bygd ny G/S-vei på hele strekningen mellom brua og oppvekstsenteret/nedkjøringen til «Knarren». Det vises her til kommunens tidligere uttalelse og til den utarbeidede og godkjente reguleringsplan for formålet. Strekningen er for øvrig en av fire prioriterte G/S-veier i kommunen, noe som er meddelt fylkeskommunen (Sør-Trøndelag fylkeskommune) allerede i 2013, dog uten at det har gitt resultater for hverken denne strekningen i Knarrlagsundet eller noen av de 3 andre prioriterte strekningene.
5. Den foreliggende reguleringsplan og dermed trasevalg må også innebære at den vertikale kurvaturen på deler av strekningen mellom brua og oppvekstsenteret blir forbedret. Argumentet for dette er også kort og godt trafiksikkerhet.
6. Kommunen ser det som en stor fordel om alternativ vest ble nærmere og bedre vurdert – teknisk, økonomisk og trafiksikkerhet – og da i god tid før endelig beslutning fattes om både reguleringsplan og utbygging. Sammenlignbare prosjekt kan tyde på at dette alternativet kan være realiserbart innenfor de budsjetterte rammer, men dette trenger kvalitetssikring.
7. I det totale bildet ville det også vært interessant å få avklart sannsynlig rest levetid for dagens bru, dersom denne nedgraderes og beholdes som G/S-bru, f.eks i kombinasjon med ny bru i vest med kun kjørebane (6,5 m). Videre: Dersom en slik nedgradering uansett fordrer noen vedlikeholdstiltak: Hvilke, når og ca kostnader? I tillegg vil det også være interessant å få avklart hvordan dette vurderes i forhold til de estimerte kostnadene med å rive og fjerne dagens bru.
8. Til slutt vil kommunen påpeke at en grundigere konsekvensanalyse ville gitt et bedre beslutningsgrunnlag. En slik konsekvensanalyse burde også belyst forskjellene i samfunnsnytte mellom trasevalgene på en bedre måte enn det som er framlagt til nå, og det burde foreligge som en naturlig del av beslutningsgrunnlaget.

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 06.10.2020

Behandling:

Det voteres over kommunedirektørens innstilling:

Innstillingen blir enstemmig nedstemt.

Ordfører legger frem forslag til høringsuttalelse.

Hitra kommune registrerer fremlagt detaljreguleringsplan for Fv. 6448

Knarrlagsundbrua med høringsfrist 9. oktober 2020 og velger å fremme følgende

høringsuttalelse, før vi får reguleringsplanen til realitetsbehandling som planmyndighet.

Vi viser også til kommunestyrets enstemmige uttalelse den 31.01.19 som følger vedlagt.

Avledet fra dette så er vårt hørings svar slik, oppsummert:

1. Trafikksikkerheten for de myke trafikantene må bli langt bedre ivaretatt enn i dag. Slik det framkommer av den fremlagte reguleringsplanen og de presenterte utbyggingsplaner, så vil heller ikke dette bli løst på en god nok måte for framtiden. Trasevalg for ny bru og den planlagte utbygging må ivareta en løsning hvor trafikksikkerheten for myke trafikanter får en avgjørende betydning.
2. Ny bru med tilhørende veier vil legge sterke føringer for den framtidige utvikling av stedet Knarrlagsundet i et 50 – 100 års tidsperspektiv. Det gjelder stedets unike kvaliteter; for bosetting, næringsliv og stedets anerkjennelse og bruk knyttet til reiseliv, rekreasjon og fritidsliv. Dette må vektlegges og belyses på en bedre måte.
3. Ei bru, slik den foreligger i reguleringsplanen, med kun et kjørefelt og fortau, og med lysregulering, er ikke fremtidsrettet. Det er og blir en hemske for utvikling, og det vil utgjøre en ikke ubetydelig risikofaktor for trafikksikkerheten. Ny bru må derfor utføres med 2 kjørefelt samt fortaus løsning (6,5 + 2,5 m).
4. Trasevalget og reguleringsplanen som er på høring, vil innebære at kommunen gjennom realitetsbehandlingen vil fremme rekkefølgekrav/-bestemmelse om at det samtidig med bygging av bru også blir bygd ny G/S-vei på hele strekningen mellom brua og oppvekstsenteret/nedkjøringen til «Knarren». Det vises her til kommunens tidligere uttalelse og til den utarbeidede og godkjente reguleringsplan for formålet. Strekningen er for øvrig en av fire prioriterte G/S-veier i kommunen, noe som er meddelt fylkeskommunen (Sør-Trøndelag fylkeskommune) allerede i 2013, dog uten at det har gitt resultater for hverken

denne strekningen i Knarrlagsundet eller noen av de 3 andre prioriterte strekningene.

5. Den foreliggende reguleringsplan og dermed trasevalg må også innebære at den vertikale kurvaturen på deler av strekningen mellom brua og oppvekstsenteret blir forbedret. Argumentet for dette er også kort og godt trafiksikkerhet.
6. Kommunen ser det som en stor fordel om alternativ vest ble nærmere og bedre vurdert – teknisk, økonomisk og trafiksikkerhet – og da i god tid før endelig beslutning fattes om både reguleringsplan og utbygging. Sammenlignbare prosjekt kan tyde på at dette alternativet kan være realiserbart innenfor de budsjetterte rammer, men dette trenger kvalitetssikring.
7. I det totale bildet ville det også vært interessant å få avklart sannsynlig rest levetid for dagens bru, dersom denne nedgraderes og beholdes som G/S-bru, f.eks i kombinasjon med ny bru i vest med kun kjørebane (6,5 m). Videre: Dersom en slik nedgradering uansett fordrer noen vedlikeholdstiltak: Hvilke, når og ca kostnader? I tillegg vil det også være interessant å få avklart hvordan dette vurderes i forhold til de estimerte kostnadene med å rive og fjerne dagens bru.
8. Til slutt vil kommunen påpeke at en grundigere konsekvensanalyse ville gitt et bedre beslutningsgrunnlag. En slik konsekvensanalyse burde også belyst forskjellene i samfunnsnytte mellom trasevalgene på en bedre måte enn det som er framlagt til nå, og det burde foreligge som en naturlig del av beslutningsgrunnlaget.

Jann O. Krangnes fremmer forslag om å legge til et punkt nummer 9 til i høringsuttalelsen:

Vår etterspørsel om ekstra utredning må ikke føre til utsettelse av ferdigstilling av selve prosjektet.

Forslaget vedtas enstemmig.

Ordførers forslag til høringsuttalelse med tillegg av punkt 9 vedtas enstemmig

Vedtak:

Hitra kommune registrerer fremlagt detaljreguleringsplan for Fv. 6448 Knarrlagsundbrua med høringsfrist 9. oktober 2020 og velger å fremme følgende høringsuttalelse, før vi får reguleringsplanen til realitetsbehandling som planmyndighet. Vi viser også til kommunestyrets enstemmige uttalelse den 31.01.19 som følger vedlagt. Avledet fra dette så er vårt hørings svar slik, oppsummert:

1. Trafikksikkerheten for de myke trafikantene må bli langt bedre ivaretatt enn i dag. Slik det framkommer av den fremlagte reguleringsplanen og de presenterte utbyggingsplaner, så vil heller ikke dette bli løst på en god nok måte for framtiden. Trasevalg for ny bru og den planlagte utbygging må ivareta en løsning hvor trafikksikkerheten for myke trafikanter får en avgjørende betydning.
2. Ny bru med tilhørende veier vil legge sterke føringer for den framtidige utvikling av stedet Knarrlagsundet i et 50 – 100 års tidsperspektiv. Det gjelder stedets unike kvaliteter; for bosetting, næringsliv og stedets anerkjennelse og bruk knyttet til reiseliv, rekreasjon og fritidsliv. Dette må vektlegges og belyses på en bedre måte.
3. Ei bru, slik den foreligger i reguleringsplanen, med kun et kjørefelt og fortau, og med lysregulering, er ikke fremtidsrettet. Det er og blir en hemske for utvikling, og det vil utgjøre en ikke ubetydelig risikofaktor for trafikksikkerheten. Ny bru må derfor utføres med 2 kjørefelt samt fortaus løsning (6,5 + 2,5 m).
4. Trasevalget og reguleringsplanen som er på høring, vil innebære at kommunen gjennom realitetsbehandlingen vil fremme rekkefølgekrav/-bestemmelse om at det samtidig med bygging av bru også blir bygd ny G/S-vei på hele strekningen mellom brua og oppvekstsenteret/nedkjøringen til «Knarren». Det vises her til kommunens tidligere uttalelse og til den utarbeidede og godkjente reguleringsplan for formålet. Strekningen er for øvrig en av fire prioriterte G/S-

veier i kommunen, noe som er meddelt fylkeskommunen (Sør-Trøndelag fylkeskommune) allerede i 2013, dog uten at det har gitt resultater for hverken denne strekningen i Knarrlagsundet eller noen av de 3 andre prioriterte strekningene.

5. Den foreliggende reguleringsplan og dermed trasevalg må også innebære at den vertikale kurvaturen på deler av strekningen mellom brua og oppvekstsenteret blir forbedret. Argumentet for dette er også kort og godt trafiksikkerhet.
6. Kommunen ser det som en stor fordel om alternativ vest ble nærmere og bedre vurdert – teknisk, økonomisk og trafiksikkerhet – og da i god tid før endelig beslutning fattes om både reguleringsplan og utbygging. Sammenlignbare prosjekt kan tyde på at dette alternativet kan være realiserbart innenfor de budsjetterte rammer, men dette trenger kvalitetssikring.
7. I det totale bildet ville det også vært interessant å få avklart sannsynlig rest levetid for dagens bru, dersom denne nedgraderes og beholdes som G/S-bru, f.eks i kombinasjon med ny bru i vest med kun kjørebane (6,5 m). Videre: Dersom en slik nedgradering uansett fordrer noen vedlikeholdstiltak: Hvilke, når og ca kostnader? I tillegg vil det også være interessant å få avklart hvordan dette vurderes i forhold til de estimerte kostnadene med å rive og fjerne dagens bru.
8. Til slutt vil kommunen påpeke at en grundigere konsekvensanalyse ville gitt et bedre beslutningsgrunnlag. En slik konsekvensanalyse burde også belyst forskjellene i samfunnsnytte mellom trasevalgene på en bedre måte enn det som er framlagt til nå, og det burde foreligge som en naturlig del av beslutningsgrunnlaget.
9. Vår etterspørsel om ekstra utredning må ikke føre til utsettelse av ferdigstillelse av selve prosjektet.

Innstilling:

Hitra kommune registrerer fremlagte detaljreguleringsplan for Fv. 6448 Knarrlagsundbrua med høringsfrist 9. oktober 2020 og fremmer herved høringsuttalelse.

Før detaljreguleringsplanen for Fv. 6448 Knarrlagsundbrua fremmes for politisk behandling må følgende tas hensyn til og utredes:

1. Ny bru vil legge føringene for stedet Knarrlagsunds utvikling i et 50-100 års tidsperspektiv. Ei bru med kun et kjørefelt og fortau, og med lysregulering, synes ikke fremtidsrettet. Ny bru forutsettes uansett trasevalg utført med 2 kjørefelt samt fortaus løsning. Trafikksikkerheten for de myke trafikantene må bli ivaretatt.
2. Det bes om at fylkeskommunen vurderer nærmere fremlagt dokumentasjon fra «Brualliansen 2020» og kvalitets sikrer/ vurderer den fremlagte dokumentasjonen i forhold til tekniske, økonomiske og trafikksikkerhets aspekt. Dette for å fremskaffe et best mulig beslutningsgrunnlag før endelig vedtak fattes.
3. Det signaliseres muligheten for benyttelse av et rekkefølgekrav knyttet opp imot bygging av gang- og sykkelveg mot oppvekstsenteret, samt utbedring av problembakken «Dovrebanen» dersom ny bru bygges ut i tråd med fremlagt reguleringsplan.

PS 98/20 Høringsuttalelse hurtigbåttilbud – konsept for sambandet Trondheim – Hitra/Frøya – Kristiansund

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Hitra kommunestyre viser til Trøndelag fylkeskommune sin utredning for framtidig konsept på hurtigbåtsambandet Trondheim – Hitra/Frøya – Kristiansund, og gir følgende uttalelse:

- 1. Hitra kommune opprettholder innholdet i høringsuttalelse gitt i vedtak PS 37/20. *Norges framtid er verdiskaping som knytter seg til bærekraftig bruk og utnyttelse av havets areal og ressurser. Her har kysten av Trøndelag og Nordmøre allerede en solid posisjon, med mange muligheter til å være verdensledende. Dette fordrer imidlertid at man blir mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Store deler av Trøndelagskysten mangler et gjennomgående hurtigbåttilbud. En vesentlig forbedring av sjøverts samferdselstilbud på kysten må dermed gis langt større prioritet. Dette vil også kunne bli et nytt og godt egnet tilbud for unike opplevelser for folk som søker gode og autentiske opplevelser.***

Hitra og Frøya har de senere år vært blant Trøndelags største vekstkommuner, både i forhold til folketall og sysselsettingsvekst. For Hitra og Frøya er det i dag slik at den geografiske utstrekning for de to kommunene også definerer bo- og arbeidsmarkedet. I alle fall når man definerer dette som et område det er mulig å nå innen dagpendling. Ørland kommune har gjennom etableringen av kampflybasen styrket Trøndelagskystens attraktivitet som bo- og arbeidsmarked, men dette er i dag ikke tilgjengelig for øyregion for ordinær dagpendling. I tillegg har Ørlandet en kommersiell flyrute til/fra Oslo, som må bli mulig å bruke for folk og næringsliv i øyregion. Det ligger altså et uforløst potensiale i å knytte øyregionen og Fosen tettere sammen.

Dagens kollektivtilbud er på ingen måte tilfredsstillende. Hverken internt på Hitra og Frøya, eller til og fra øyregionen. Hurtigbåttilbudet betyr at enten kommer du for seint, eller du må dra for tidlig. I tillegg er det billettpriser som, på hurtigbåten, har et nivå som overhode ikke ville blitt akseptert i «det øvrige kollektive Trøndelag».

- 2. En pendlerrute tur/retur Sistranda på Frøya, via Sandstad på Hitra, som korresponderer med pendlerruter via både fly og hurtigbåtavgang fra Brekstad i Ørland kommune vil muliggjøre:**
 - a. Tjenestereiser og pendling til og fra Brekstad og Trondheim**
 - b. Korrespondanse med fly fra Ørland lufthavn**
 - c. Utvidet bo- og arbeidsmarked, både for øyregion og Fosen**
 - d. Deltakelse i heldagsmøter i Trondheim, innenfor mer ordinære tidsrammer**
 - e. Studier i Trondheim, eller motsatt i øyregion**

- f. Tidlig fly fra Værnes lufthavn
 - g. Det forutsettes at reiselivet i øyregionen får et tilbud som tilfredsstillende deres behov for tilgjengelighet og fleksibilitet.
3. Dagens kollektivtilbud for kommunene er på ingen måte tilfredsstillende for å redusere sårbarheten og øke attraktiviteten som bo- og arbeidsmarked. Med dagens begrensede mulighet for pendling inn og ut av regionen med kollektivtransport, vil man ikke kunne bidra til en bærekraftig omstilling eller ta ut potensialet til økt verdiskaping fra de marine og maritime næringer.
 4. Både på kort og lang sikt må tilbudet med tidlig avgang og sein ankomst – til/fra Ørland og Trondheim - med hurtigbåt realiseres. Samtidig må Kystekspresen som by til by tilbud opprettholdes og gjøres mer tilgjengelig og attraktiv for de som er reisende på strekningen Ørland-Kristiansund. Dette vil også styrke muligheten for å benytte Kvernberget flyplass i Kristiansund.
 5. De siste 10-12 årene har Hitra og Frøya hatt en høy befolknings- og sysselsetningsvekst. Dette er en utvikling som forventes å fortsette. Den kan understøttes betydelig gjennom en forbedring av samferdselstilbudet fra øyregionen og Fosen til/fra Trondheim og langs kystaksen fra Leka i nord til Kristiansund i sør. Det er betydelige muligheter og behov som ligger foran oss, både for nasjonen og regionen. Det må derfor innebære en offensiv satsing på å forbedre både person- og godstransporten på sjøveien.
 6. Det er først og fremst persontransport som muliggjør dagpendling i et større geografisk område som blir viktig. Både arbeidstakere, næringsliv og skoleelever/studenter må prioriteres. I tillegg er det viktig å tilrettelegge tilbudet med hurtigbåt slik at det blir mer attraktivt og tilgjengelig for reiseliv og opplevelser på kysten. Sistnevnte bør med andre ord kunne foredles gjennom å oppfylle det gamle slagordet for Kystekspresen: «Der opplevelsen starter».
 7. Det foregår et omfattende arbeid for å utvikle Hitra Industripark og kysthavn som et sentralt knutepunkt i regionen. Et av hovedprosjektene er å utvikle et energisenter for blant annet å tilby fylling av fremtidens drivstoff – dette kan bidra til at fylkeskommunen oppnår målet om utslippsfrie hurtigbåter.
 8. Å bidra til utvikling av person- og godstransport på sjø er viktig for å levere på bærekraftmålene, vi må jobbe mot en grønn og effektiv havinfrastruktur
 9. Det er viktig at fylkeskommunen opprettholder størrelsen på båtene på dagens nivå for opprettholde sikkerhet og regularitet.
 10. Av de tre konseptene som foreligger fra fylkeskommunen anser Hitra kommune at vi som minimum kan akseptere forslag 1. Men det må utvikles til å bli en enda bedre løsning for riksvei 1 og “beinveien i leia” Det er unaturlig for Hitra at tilbudet bygges ned når man forventer omfattende utvikling og vekst i regionen.

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 13.10.2020

Behandling:

Sigrud Helene Hanssen (H) fremmer følgende forslag til et punkt 2g.:

Det forutsettes at reiselivet i øyregionen får et tilbud som tilfredsstillende deres behov for tilgjengelighet og fleksibilitet.

Forslaget blir enstemmig vedtatt.

Innstillingen, med tillegg av punkt 2g., vedtas enstemmig.

Vedtak:

Hitra kommunestyre viser til Trøndelag fylkeskommune sin utredning for framtidig konsept på hurtigbåtsambandet Trondheim – Hitra/Frøya – Kristiansund, og gir følgende uttalelse:

1. Hitra kommune opprettholder innholdet i høringsuttalelse gitt i vedtak PS 37/20. *Norges framtid er verdiskaping som knytter seg til bærekraftig bruk og utnyttelse av havets areal og ressurser. Her har kysten av Trøndelag og Nordmøre allerede en solid posisjon, med mange muligheter til å være verdensledende. Dette fordrer imidlertid at man blir mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Store deler av Trøndelagskysten mangler et gjennomgående hurtigbåttilbud. En vesentlig forbedring av sjøverts samferdselstilbud på kysten må dermed gis langt større prioritet. Dette vil også kunne bli et nytt og godt egnet tilbud for unike opplevelser for folk som søker gode og autentiske opplevelser.*

Hitra og Frøya har de senere år vært blant Trøndelags største vekstkommuner, både i forhold til folketall og sysselsettingsvekst. For Hitra og Frøya er det i dag slik at den geografiske utstrekning for de to kommunene også definerer bo- og arbeidsmarkedet. I alle fall når man definerer dette som et område det er mulig å nå innen dagpendling. Ørland kommune har gjennom etableringen av kampflybasen styrket Trøndelagskystens attraktivitet som bo- og arbeidsmarked, men dette er i dag ikke tilgjengelig for øyregion for ordinær dagpendling. I tillegg har Ørlandet en kommersiell flyrute til/fra Oslo, som må bli mulig å bruke for folk og næringsliv i øyregion. Det ligger altså et uforløst potensiale i å knytte øyregionen og Fosen tettere sammen.

Dagens kollektivtilbud er på ingen måte tilfredsstillende. Hverken internt på Hitra og Frøya, eller til og fra øyregionen. Hurtigbåttilbudet betyr at enten kommer du for seint, eller du må dra for tidlig. I tillegg er det billettpriser som, på hurtigbåten, har et nivå som overhode ikke ville blitt akseptert i «det øvrige kollektive Trøndelag».

2. En pendlerrute tur/retur Sistranda på Frøya, via Sandstad på Hitra, som korresponderer med pendlerruter via både fly og hurtigbåttavgang fra Brekstad i Ørland kommune vil muliggjøre:
 - a. Tjenestereiser og pendling til og fra Brekstad og Trondheim
 - b. Korrespondanse med fly fra Ørland lufthavn
 - c. Utvidet bo- og arbeidsmarked, både for øyregion og Fosen
 - d. Deltakelse i heldagsmøter i Trondheim, innenfor mer ordinære tidsrammer
 - e. Studier i Trondheim, eller motsatt i øyregion
 - f. Tidlig fly fra Værnes lufthavn
 - g. Det forutsettes at reiselivet i øyregionen får et tilbud som tilfredsstillende deres behov for tilgjengelighet og fleksibilitet.
3. Dagens kollektivtilbud for kommunene er på ingen måte tilfredsstillende for å redusere sårbarheten og øke attraktiviteten som bo- og arbeidsmarked. Med dagens begrensede mulighet for pendling inn og ut av regionen med kollektivtransport, vil man

- ikke kunne bidra til en bærekraftig omstilling eller ta ut potensialet til økt verdiskaping fra de marine og maritime næringer.
4. Både på kort og lang sikt må tilbudet med tidlig avgang og sein ankomst – til/fra Ørland og Trondheim - med hurtigbåt realiseres. Samtidig må Kystekspresen som by til by tilbud opprettholdes og gjøres mer tilgjengelig og attraktiv for de som er reisende på strekningen Ørland-Kristiansund. Dette vil også styrke muligheten for å benytte Kvernberget flyplass i Kristiansund.
 5. De siste 10-12 årene har Hitra og Frøya hatt en høy befolknings- og sysselsettingsvekst. Dette er en utvikling som forventes å fortsette. Den kan understøttes betydelig gjennom en forbedring av samferdselstilbudet fra øyregionen og Fosen til/fra Trondheim og langs kystaksen fra Leka i nord til Kristiansund i sør. Det er betydelige muligheter og behov som ligger foran oss, både for nasjonen og regionen. Det må derfor innebære en offensiv satsing på å forbedre både person- og godstransporten på sjøveien.
 6. Det er først og fremst persontransport som muliggjør dagpendling i et større geografisk område som blir viktig. Både arbeidstakere, næringsliv og skoleelever/studenter må prioriteres. I tillegg er det viktig å tilrettelegge tilbudet med hurtigbåt slik at det blir mer attraktivt og tilgjengelig for reiseliv og opplevelser på kysten. Sistnevnte bør med andre ord kunne foredles gjennom å oppfylle det gamle slagordet for Kystekspresen: «Der opplevelsen starter».
 7. Det foregår et omfattende arbeid for å utvikle Hitra Industripark og kysthavn som et sentralt knutepunkt i regionen. Et av hovedprosjektene er å utvikle et energisenter for blant annet å tilby fylling av fremtidens drivstoff – dette kan bidra til at fylkeskommunen oppnår målet om utslippsfrie hurtigbåter.
 8. Å bidra til utvikling av person- og godstransport på sjø er viktig for å levere på bærekraftmålene, vi må jobbe mot en grønn og effektiv havinfrastruktur
 9. Det er viktig at fylkeskommunen opprettholder størrelsen på båtene på dagens nivå for opprettholde sikkerhet og regularitet.
 10. Av de tre konseptene som foreligger fra fylkeskommunen anser Hitra kommune at vi som minimum kan akseptere forslag 1. Men det må utvikles til å bli en enda bedre løsning for riksvei 1 og “beinveien i leia” Det er unaturlig for Hitra at tilbudet bygges ned når man forventer omfattende utvikling og vekst i regionen.

Innstilling:

Hitra kommunestyre viser til Trøndelag fylkeskommune sin utredning for framtidig konsept på hurtigbåtsambandet Trondheim – Hitra/Frøya – Kristiansund, og gir følgende uttalelse:

1. Hitra kommune opprettholder innholdet i høringsuttalelse gitt i vedtak PS 37/20.
Norges framtid er verdiskaping som knytter seg til bærekraftig bruk og utnyttelse av havets areal og ressurser. Her har kysten av Trøndelag og Nordmøre allerede en solid posisjon, med mange muligheter til å være verdensledende. Dette fordrer imidlertid at man blir mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Store deler av Trøndelagskysten mangler et gjennomgående hurtigbåttilbud. En vesentlig forbedring av sjøverts samferdselstilbud på kysten må dermed gis langt større prioritet. Dette vil også kunne bli et nytt og godt egnet tilbud for unike opplevelser for folk som søker gode og autentiske opplevelser.

Hitra og Frøya har de senere år vært blant Trøndelags største vekstkommuner, både i forhold til folketall og sysselsettingsvekst. For Hitra og Frøya er det i dag slik at den geografiske utstrekning for de to kommunene også definerer bo- og arbeidsmarkedet. I alle

fall når man definerer dette som et område det er mulig å nå innen dagpendling. Ørland kommune har gjennom etableringen av kampflybasen styrket Trøndelagskystens attraktivitet som bo- og arbeidsmarked, men dette er i dag ikke tilgjengelig for øyregion for ordinær dagpendling. I tillegg har Ørlandet en kommersiell flyrute til/fra Oslo, som må bli mulig å bruke for folk og næringsliv i øyregion. Det ligger altså et uforløst potensiale i å knytte øyregionen og Fosen tettere sammen.

Dagens kollektivtilbud er på ingen måte tilfredsstillende. Hverken internt på Hitra og Frøya, eller til og fra øyregionen. Hurtigbåttilbudet betyr at enten kommer du for seint, eller du må dra for tidlig. I tillegg er det billettpriser som, på hurtigbåten, har et nivå som overhode ikke ville blitt akseptert i «det øvrige kollektive Trøndelag».

2. En pendlerrute tur/retur Sistranda på Frøya, via Sandstad på Hitra, som korresponderer med pendlerruter via både fly og hurtigbåttavgang fra Brekstad i Ørland kommune vil muliggjøre:
 - a. Tjenestereiser og pendling til og fra Brekstad og Trondheim
 - b. Korrespondanse med fly fra Ørland lufthavn
 - c. Utvidet bo- og arbeidsmarked, både for øyregion og Fosen
 - d. Deltakelse i heldagsmøter i Trondheim, innenfor mer ordinære tidsrammer
 - e. Studier i Trondheim, eller motsatt i øyregion
 - f. Tidlig fly fra Værnes lufthavn
3. Dagens kollektivtilbud for kommunene er på ingen måte tilfredsstillende for å redusere sårbarheten og øke attraktiviteten som bo- og arbeidsmarked. Med dagens begrensede mulighet for pendling inn og ut av regionen med kollektivtransport, vil man ikke kunne bidra til en bærekraftig omstilling eller ta ut potensialet til økt verdiskaping fra de marine og maritime næringer.
4. Både på kort og lang sikt må tilbudet med tidlig avgang og sein ankomst – til/fra Ørland og Trondheim - med hurtigbåt realiseres. Samtidig må Kystekspresen som by til by tilbud opprettholdes og gjøres mer tilgjengelig og attraktiv for de som er reisende på strekningen Ørland-Kristiansund. Dette vil også styrke muligheten for å benytte Kvernberget flyplass i Kristiansund.
5. De siste 10-12 årene har Hitra og Frøya hatt en høy befolknings- og sysselsettingsvekst. Dette er en utvikling som forventes å fortsette. Den kan understøttes betydelig gjennom en forbedring av samferdselstilbudet fra øyregionen og Fosen til/fra Trondheim og langs kystaksen fra Leka i nord til Kristiansund i sør. Det er betydelige muligheter og behov som ligger foran oss, både for nasjonen og regionen. Det må derfor innebære en offensiv satsing på å forbedre både person- og godstransporten på sjøveien.
6. Det er først og fremst persontransport som muliggjør dagpendling i et større geografisk område som blir viktig. Både arbeidstakere, næringsliv og skoleelever/studenter må prioriteres. I tillegg er det viktig å tilrettelegge tilbudet med hurtigbåt slik at det blir mer attraktivt og tilgjengelig for reiseliv og opplevelser på kysten. Sistnevnte bør med andre ord kunne foredles gjennom å oppfylle det gamle slagordet for Kystekspresen: «Der opplevelsen starter».
7. Det foregår et omfattende arbeid for å utvikle Hitra Industripark og kysthavn som et sentralt knutepunkt i regionen. Et av hovedprosjektene er å utvikle et energisenter for blant annet å tilby fylling av fremtidens drivstoff – dette kan bidra til at fylkeskommunen oppnår målet om utslippsfrie hurtigbåter.
8. Å bidra til utvikling av person- og godstransport på sjø er viktig for å levere på bærekraftmålene, vi må jobbe mot en grønn og effektiv havinfrastruktur

9. Det er viktig at fylkeskommunen opprettholder størrelsen på båtene på dagens nivå for opprettholde sikkerhet og regularitet.
10. Av de tre konseptene som foreligger fra fylkeskommunen anser Hitra kommune at vi som minimum kan akseptere forslag 1. Men det må utvikles til å bli en enda bedre løsning for riksvei 1 og "beinveien i leia" Det er unaturlig for Hitra at tilbudet bygges ned når man forventer omfattende utvikling og vekst i regionen.

PS 99/20 Vertskommuneavtale for PP-tjenesten på Frøya og Hitra

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

**Vertskommuneavtalen for PP-tjenesten for Frøya kommune og Hitra kommune vedtas som
framlagt.**

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 29.09.2020

Behandling:

Leder av utvalg for oppvekst ba om at det gjøres følgende endring i saksframlegget:

Der det står «alle tre kommunene» endres det til å stå «begge kommunene».

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Vertskommuneavtalen for PP-tjenesten for Frøya kommune og Hitra kommune vedtas som
framlagt.

Saksprotokoll i Utvalg for oppvekst - 15.09.2020

Behandling:

Utvalget ber om at saksframlegget endres så det står «... begge kommunene ...» istedenfor «...
alle tre kommunene ...».

Med ovennevnte endring vedtas innstillingen enstemmig.

Vedtak:

Vertskommuneavtalen for PP-tjenesten for Frøya kommune og Hitra kommune vedtas som
framlagt.

Innstilling:

Vertskommuneavtalen for PP-tjenesten for Frøya kommune og Hitra kommune vedtas som
framlagt.

PS 100/20 Kommunal overtakelse av Ansnes havn fra Kystverket

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Hitra kommune imøtekommer henvendelsen fra Kystverket av 11.05.2020 om vederlagsfri overtakelse av Kystverkets eksisterende moloanlegg i Ansnes Havn.

Hitra kommune ber om at Kystverket transporterer sine rettigheter på eiendommene 87/5, 87/8, 87/20 og 87/71 til Hitra kommune, slik som skissert i oversendelsen av 11.05.2020.

Ved overtakelse av moloanlegget vil Hitra kommune bidra til å styre utviklingen i området i offentlig regi.

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 13.10.2020

Behandling:

kommunedirektør ber om at det legges til følgende punkt til innstillingen:

kommunedirektøren bes følge opp saken med å overføre moloanlegget til Ansnes Båtforening, jfr. henvendelse av 12.08.2020. Det gjøres oppmerksom på at det eksisterer private rettigheter som beheftes ved moloanlegget.

Formannskapet stemmer over den opprinnelige innstillingen.

Enstemmig vedtatt

Formannskapet stemmer over kommunedirektørens tilleggspunkt.

Ingen stemmer for kommunedirektørens forslag. Forslaget er dermed falt.

Vedtak:

Hitra kommune imøtekommer henvendelsen fra Kystverket av 11.05.2020 om vederlagsfri overtakelse av Kystverkets eksisterende moloanlegg i Ansnes Havn.

Hitra kommune ber om at Kystverket transporterer sine rettigheter på eiendommene 87/5, 87/8, 87/20 og 87/71 til Hitra kommune, slik som skissert i oversendelsen av 11.05.2020.

Ved overtakelse av moloanlegget vil Hitra kommune bidra til å styre utviklingen i området i offentlig regi.

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 01.09.2020

Behandling:

Ordfører fremmer følgende forslag:

Saken utsettes inntil det foreligger nærmere prinsipielle avklaringer i forhandlingene mellom staten og fylkeskommunene om avhendinger av fiskerihavner.

Ordførers forslag enstemmig vedtatt

Vedtak:

Saken utsettes inntil det foreligger nærmere prinsipielle avklaringer i forhandlingene mellom staten og fylkeskommunene om avhendinger av fiskerihavner.

Innstilling:

Hitra kommune imøtekommer henvendelsen fra Kystverket av 11.05.2020 om vederlagsfri overtakelse av Kystverkets eksisterende moloanlegg i Ansnes Havn.

Hitra kommune ber om at Kystverket transporterer sine rettigheter på eiendommene 87/5, 87/8, 87/20 og 87/71 til Hitra kommune, slik som skissert i oversendelsen av 11.05.2020.

Ved overtakelse av moloanlegget vil Hitra kommune bidra til å styre utviklingen i området i offentlig regi.

PS 101/20 Anbudskonkurranse boliger rus og psykisk helse.

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

- 1. Hitra kommunes tiltak med «Bofellesskap Rus og Psykisk Helse» gjennomføres som planlagt og beskrevet i avholdt anbudskonkurranse.**
- 2. Økonomisk ramme for utbyggingen, eksklusive tom, settes til 25 800 000 inkl. mva. Investeringskostnaden er i tråd med rammene nedfelt i investeringsbudsjettet for 2020-2023.**
- 3. Tiltaket finansieres slik:**

- Investeringstilskudd gjennom Husbanken:	4 700 000,00
- Forsikringsoppgjør etter brannen på tomten	
- (ubundne investeringsfond):	6 000 000,00
- Momskompensasjon:	4 000 000,00
- Finansiering gjennom annet låneopptak:	11 100 000,00
- 4. Tiltaket gjennomføres så langt det er relevant etter kommunens vedtatte retningslinjer for gjennomføring av bygge- og anleggsprosjekter. Administrasjonen v/byggherre foretar vurderinger og kontroll og eventuelle nødvendige endringer i prosjektets utførelse.**
- 5. Driftskonsekvenser som følge av tiltaket beregnes og tas inn ved budsjettbehandlingen for det aktuelle budsjettår.**

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 13.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

- 1. Hitra kommunes tiltak med «Bofellesskap Rus og Psykisk Helse» gjennomføres som planlagt og beskrevet i avholdt anbudskonkurranse.**
- 2. Økonomisk ramme for utbyggingen, eksklusive tom, settes til 25 800 000 inkl. mva. Investeringskostnaden er i tråd med rammene nedfelt i investeringsbudsjettet for 2020-2023.**
- 3. Tiltaket finansieres slik:**

- Investeringstilskudd gjennom Husbanken:	4 700 000,00
---	---------------------

- Forsikringsoppgjør etter brannen på tomten
- (ubundne investeringsfond): 6 000 000,00
- Momskompensasjon: 4 000 000,00
- Finansiering gjennom annet låneopptak: 11 100 000,00

4. Tiltaket gjennomføres så langt det er relevant etter kommunens vedtatte retningslinjer for gjennomføring av bygge- og anleggsprosjekter. Administrasjonen v/byggherre foretar vurderinger og kontroll og eventuelle nødvendige endringer i prosjektets utførelse.
5. Driftskonsekvenser som følge av tiltaket beregnes og tas inn ved budsjettbehandlingen for det aktuelle budsjettår.

Innstilling:

1. Hitra kommunes tiltak med «Bofellesskap Rus og Psykisk Helse» gjennomføres som planlagt og beskrevet i avholdt anbudskonkurranse.
2. Økonomisk ramme for utbyggingen, eksklusiv tom, settes til 25 800 000 inkl. mva. Investeringskostnaden er i tråd med rammene nedfelt i investeringsbudsjettet for 2020-2023.
3. Tiltaket finansieres slik:
 - Investeringstilskudd gjennom Husbanken: 4 700 000,00
 - Forsikringsoppgjør etter brannen på tomten
 - (ubundne investeringsfond): 6 000 000,00
 - Momskompensasjon: 4 000 000,00
 - Finansiering gjennom annet låneopptak: 11 100 000,00
4. Tiltaket gjennomføres så langt det er relevant etter kommunens vedtatte retningslinjer for gjennomføring av bygge- og anleggsprosjekter. Administrasjonen v/byggherre foretar vurderinger og kontroll og eventuelle nødvendige endringer i prosjektets utførelse.
5. Driftskonsekvenser som følge av tiltaket beregnes og tas inn ved budsjettbehandlingen for det aktuelle budsjettår.

PS 102/20 Godkjenning av friluftsavdeling ved Fillan barnehage

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Guro-Karoline Aabakken (R) fratrer møtet klokken 14:30.

Per Magne Krangnes (R) stiller som vara Guro-Karoline Aabakken (R).

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Hitra kommunestyre godkjenner Friluftsavdelingen ved Fillan barnehage etter bestemmelsene i Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler.

Saksprotokoll i Hitra formannskap - 29.09.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Hitra kommunestyre godkjenner Friluftsavdelingen ved Fillan barnehage etter bestemmelsene i Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler.

Saksprotokoll i Utvalg for oppvekst - 15.09.2020

Behandling:

Enstemmig som innstillingen.

Vedtak:

Hitra kommunestyre godkjenner Friluftsavdelingen ved Fillan barnehage etter bestemmelsene i Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler.

Innstilling:

Hitra kommunestyre godkjenner Friluftsavdelingen ved Fillan barnehage etter bestemmelsene i Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler.

PS 103/20 Merknadsbehandling og egengodkjenning - reguleringsplan og VA-plan for Bakktun, gnr 122, bnr 36 m fl

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Hitra kommunestyre egengodkjenner i henhold til plan og bygningslovens §§12-10 og 12-12, samt naturmangfoldlovens §7, reguleringsplan og VA-plan for Bakktun, gnr 122, bnr 36 m fl, på følgende vilkår:

- 1. Avkjørsel til eiendommen fra Fylkesveien må utformes i tråd med Statens vegvesen sine krav til sikt og geometrisk utforming. Følgende tilføyes i bestemmelsenes §3.1: «Avkjørsel fra FV må utformes i tråd med føringene i håndbok N100 mht siktkrav og geometrisk utforming.»**
- 2. Støyutredning er gjennomført, og denne omfatter vurdering av ulike skjermingsalternativer. Bestemmelsenes §1.5 endres til følgende: «Støy. Alle boenheter skal ha støynivå mindre enn Lden 55 dB på uteplass og utenfor rom til støyfølsom bruk. Utenfor soverom skal maksimalt støynivå i nattperioden (kl 23-07) ikke overstige L5AF 70 dB. Detaljerte støyvurderinger og valg av avbøtende tiltak (støyskjerming) skal foreligge ved søknad om rammetillatelse. Maksverdiene for støy gjelder også for uteoppholdsareal.»**
- 3. Bussholdeplassen endres til kantstopp i samsvar med merknad fra Trøndelag Fylkeskommune, og flyttes øst for avkjørselen fra FV.**
- 4. Administrasjonen pålegges å rette opp plankart og bestemmelser i henhold til godkjent vedtak, samt å kunngjøre godkjenningen på foreskrevet måte.**

Saksprotokoll i Utvalg for plan, landbruk og miljø - 14.10.2020

Behandling:

Enstemmig som innstillingen.

Vedtak:

Hitra kommunestyre egengodkjenner i henhold til plan og bygningslovens §§12-10 og 12-12, samt naturmangfoldlovens §7, reguleringsplan og VA-plan for Bakktun, gnr 122, bnr 36 m fl, på følgende vilkår:

- 1. Avkjørsel til eiendommen fra Fylkesveien må utformes i tråd med Statens vegvesen sine krav til sikt og geometrisk utforming. Følgende tilføyes i bestemmelsenes §3.1: «Avkjørsel fra FV må utformes i tråd med føringene i håndbok N100 mht siktkrav og geometrisk utforming.»**
- 2. Støyutredning er gjennomført, og denne omfatter vurdering av ulike skjermingsalternativer. Bestemmelsenes §1.5 endres til følgende: «Støy. Alle boenheter skal ha støynivå mindre enn Lden 55 dB på uteplass og utenfor rom til støyfølsom bruk.**

Utenfor soverom skal maksimalt støynivå i nattperioden (kl 23-07) ikke overstige L5AF 70 dB. Detaljerte støyvurderinger og valg av avbøtende tiltak (støyskjerming) skal foreligge ved søknad om rammetillatelse. Maksverdiene for støy gjelder også for uteoppholdsareal.»

3. Bussholdeplassen endres til kantstopp i samsvar med merknad fra Trøndelag Fylkeskommune, og flyttes øst for avkjørselen fra FV.
4. Administrasjonen pålegges å rette opp plankart og bestemmelser i henhold til godkjent vedtak, samt å kunngjøre godkjenningen på foreskrevet måte.

Innstilling:

Hitra kommunestyre egengodkjenner i henhold til plan og bygningslovens §§12-10 og 12-12, samt naturmangfoldlovens §7, reguleringsplan og VA-plan for Bakktun, gnr 122, bnr 36 m fl, på følgende vilkår:

1. Avkjørsel til eiendommen fra Fylkesveien må utformes i tråd med Statens vegvesen sine krav til sikt og geometrisk utforming. Følgende tilføyes i bestemmelsen §3.1: *«Avkjørsel fra FV må utformes i tråd med føringene i håndbok N100 mht siktkrav og geometrisk utforming.»*
2. Støyutredning er gjennomført, og denne omfatter vurdering av ulike skjermingsalternativer. Bestemmelsen §1.5 endres til følgende: *«Støy. Alle boenheter skal ha støynivå mindre enn Lden 55 dB på uteplass og utenfor rom til støyfølsom bruk. Utenfor soverom skal maksimalt støynivå i nattperioden (kl 23-07) ikke overstige L5AF 70 dB. Detaljerte støyvurderinger og valg av avbøtende tiltak (støyskjerming) skal foreligge ved søknad om rammetillatelse. Maksverdiene for støy gjelder også for uteoppholdsareal.»*
3. Bussholdeplassen endres til kantstopp i samsvar med merknad fra Trøndelag Fylkeskommune, og flyttes øst for avkjørselen fra FV.
4. Administrasjonen pålegges å rette opp plankart og bestemmelser i henhold til godkjent vedtak, samt å kunngjøre godkjenningen på foreskrevet måte.

PS 104/20 Melding - Protokoll fra møtet i kontrollutvalget 22.06.2020

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Kommunestyret tar protokoll fra møtet i kontrollutvalget 22.06.2020 til orientering.

Innstilling:

Kommunestyret tar protokoll fra møtet i kontrollutvalget 22.06.2020 til orientering.

PS 105/20 Melding - Protokoll fra møtet i kontrollutvalget 07.09.2020

Saksprotokoll i Hitra kommunestyre - 15.10.2020

Behandling:

Innstillingen vedtas enstemmig.

Vedtak:

Kommunestyret tar protokoll fra møtet i kontrollutvalget 07.09.2020 til orientering.

Innstilling:

Kommunestyret tar protokoll fra møtet i kontrollutvalget 07.09.2020 til orientering.

Referatsaker

RS 13/20 Havnerådsprotokoll 14.09.20

RS 14/20 Havnerådsprotokoll 19.06.20

Spørsmål fra Lars P. Hammerstad (Uavh.)

Spørsmål til ordfører

ønskes besvart i kommunestyremøte 15.10.2020

Jeg viser til kommunestyrets mange vedtak om oppmerking av veg, gangfelt, parkeringsplasser, innføring av enveiskjøring og påbudt kjøreretning på parkeringsplassen ved «Bergebygget» i Fillan sentrum.

Deriblant også vedtak om innkjøp av eget kommunalt utstyr for å sørge for at nødvendig oppmerking skulle kunne gjennomføres raskt og effektivt.

I denne sammenhengen ber jeg som kommunestyrerepresentant, om at ordfører orienterer kommunestyret, om hva han som ordfører har gjort for å følge opp disse sakene.

1. Hva har ordfører gjort og hva er ordførers oppgave for å følge opp kommunestyrets vedtak i sakene?
2. Hvordan vil ordføreren følge opp sakene for at de skal bli gjennomført slik kommunestyret har vedtatt?
3. Hvilken tidsramme ser ordføreren for seg er rimelig tid på å gjennomføre kommunestyrevedtak, og når kan kommunestyret forvente at vedtakene skal være slutført som forutsatt?

Svar fra ordfører

Jeg er litt undrende til spørsmålene. Fordi, jeg trodde at representantene i denne forsamlingen inkludert spørsmålsstiller er kjent med rollefordelingen i en kommune som styres etter formannskapsmodellen – rollefordelingen mellom folkevalgt og administrasjon.

Til samtlige tre konkrete spørsmålene så blir mitt svar, kort og godt:

1. I siste kommunestyre svarte jeg slik på en interpellasjon, sitat:
«...viktig, først og fremst, å gjøre oppmerksom på at arbeidsdelingen er slik: Kommunestyret og andre lovlig valgte organ under kommunestyret vedtar, innenfor lovverk og sine rammer, mens kommunedirektøren er ansvarlig for å gjennomføre vedtakene.»
2. Av dette, og av Kommunelovens paragraf 6-1 så følger det at spørsmålene ikke er relevant for ordførerens rolle – ikke relevant i forhold til ordførerens myndighet og oppgaver.
3. Av kommunelovens paragraf 13-1, 3. ledd, så står det derimot slik om kommunedirektøren – myndighet og oppgaver:
«Kommunedirektøren skal påse at vedtak som treffes av folkevalgte organer, blir iverksatt uten ugrunnet opphold».

Og dette er lovens bestemmelser, og dette er arbeidsdelingen og rolleforståelsen som må respekteres. Kort og godt!

Når det er sagt: Jeg forventer selvsagt at kommunedirektøren følger opp de vedtak som er fattet. Om kommunedirektøren vil eller kan gi utfyllende svar? Det overlater jeg herved til henne.

Svar fra kommunedirektør

Ut fra det svaret som ordfører nettopp har gitt, er det ikke nødvendig for kommunedirektøren å gå nærmere inn på arbeidsfordelingen mellom politisk nivå og kommunedirektøren.

Siden spørsmålet ikke var rettet til kommunedirektøren, vil jeg komme tilbake med informasjon når jeg har fått undersøkt spørsmålene nærmere.