

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Kari-Anne Rørstad**

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
	Planutvalget - Ørland kommune	
	Kommunestyret - Ørland kommune	

Kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland - 2. gangs behandling

Vedlegg:

- 1 Plankart - revidert 01.09.15
- 2 Utsnitt av brukervennlig plankart - rådmannens forslag til endringer 01.09.15
- 3 Planbeskrivelse - revidert 01.09.15
- 4 Særutskrift Til uttalelse - kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland
- 5 Høring - kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger Ørland
- 6 Fylkeskommunens uttalelse - Kommunedelplan gang,sykel og opplevelsesveger
- 7 Høringssvar fra Statens vegvesen datert 11.8.2015
- 8 Forsvarsbyggs høringsuttalelse til kommunedelplan for gang, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland
- 9 Fylkesmannens uttalelse datert 11.8.2015
- 10 Samordnet uttalelse - kommunedelplan for gang- sykkel og turveger
- 11 Gang å sykkelvei ottersbo til opphaug - Uttalelse/Innspill
- 12 Merknader til Høring av kommuneplan for gang, sykkel- og opplevelsesveier - planid 1621201500
- 13 Uttalelse fra Ørland Travklubb - Høring til nye gang sykkelveier. Planid : 1621201500
- 14 Mindre endring av Kommunedelplan gang/sykkelveger Ørland kommune
- 15 Uttalelse til mindre endring i trasèvalg - kommunedelplan for gang sykkel og turveger - Ørland kommune - fra Fylkesmannen

Sakens bakgrunn og innhold

I møte 11.06.15 vedtok planutvalget å legge kommunedelplan for gang-, sykkel og opplevelsesveger ut til offentlig ettersyn.

Kommunedelplanen er en direkte følge av kommuneplanens samfunnsdel (2014-2026) og flere av strategiene som er vedtatt for å nå kommunens mål om 35 % befolkningsvekst. Gjennomføring av planen vil kunne bidra til å gjøre Ørland til et mer attraktivt bosted for en befolkning i vekst, det vil bidra til folkehelse og sørge for at Ørland kommune utvikles til en mer miljøvennlig og bærekraftig kommune. Utbygging av et attraktivt gang-, sykkel og turvegnett kan også bidra til næringsutvikling gjennom å være et tilbud til reiselivsnæringen og øke verdien til Ørland som turistdestinasjon.

Delplanen har flere virkemidler for å lykkes med å nå målene med planen. Den definerer

et sammenhengende sykkelvegnett mellom viktige knutepunkt i kommunen. Den søker å legge opp til flere traseer som gir en kombinasjon av opplevelse og trafikksikkerhet vekk fra biltrafikk og forurensning med særskilt vekt på strekninger som samtidig fungerer som snarveger. Den søker traseer der deler av strekningen tar i bruk eksisterende drifts- og kjøreveger for å redusere investeringskostnadene og dermed sikre raskere tilrettelegging.

Høringsperioden er avsluttet og de merknader og innspill som er mottatt i saken følger vedlagt.

Saken har også vært forelagt alle aktuelle råd og utvalg og deres uttalelser er samlet i en felles særutskrift som også er vedlagt. Politiske uttalelser skal ikke vurderes av rådmannen, Uttalelsene oppsummeres i det følgende:

Landbruksnemnda: Flere gang/sykkelveger er positivt da det vil redusere trykket på bosetting på dyrket mark nær Brekstad. Må søke å redusere arealbeslag dyrket mark og sikre at matjord som fjernes brukes til landbruksformål.

Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne: Hensynet til universell utforming, tilrettelegging for sammenhengende rideveger jf. terapiridning og folkehelse gangfelt over fylkesveg ved utkjøring fra Skankegrenda

Ungdomsrådet: Ikke vedtaksfør pga for få oppmøtte

Eldrerådet: gang/sykkelveg fra Yrjarhytta retning Kalvå. Eksisterende turveg forbi Borgklinten framgå av planen (*blir lagt inn*)

Komite for helse og velferd: Prioritere sikring av krysningspunkt hvor barn må krysse veg der det kommer anleggstrafikk, tilrettelegging for sammenhengende rideveger jf. terapiridning og folkehelse

Komite for oppvekst, kultur og idrett: Aksen Brekstad – Hovde – Flatnes må prioriteres med g/s – veg helårsdrift. Aksen Skiftkrokan – Futura barnehage må prioriteres med g/s – veg, helårsdrift.

Komite for plan, drift og landbruk: Gangfelt over fylkesveg ved avkjørsel til Skankegrenda

Rådmannen skal ikke foreta vurderinger av politiske innspill, men knytter noen generelle kommentarer til hva delplanen kan styre: Gang/sykkelplanen omhandler i all hovedsak gang/sykkelveger, sikrer arealer og prioriterer. Andre trafikksikkerhetstiltak som har direkte tilknytning til en ny trase er allikevel kommentert i planbeskrivelsen under «planlagt tiltak» og kan tilføyes der. I revidert plan som nå er fremmet for 2. gangs behandling har rådmannen tilføyd «evt. gangfelt» over fylkesveg ved avkjørsel til Skankegrenda. Vi er i gang med en helhetlig vurdering av tiltak for å bedre dette krysset i samråd med Statens vegvesen. Komiteen har også satt opp dette som tiltak som skal prioriteres for aksjon skolevegmidler.

For øvrig vil andre trafikksikkerhetstiltak på vegnettet hører naturlig til kommunens trafikksikkerhetsplan som snart skal revideres, evt. anleggsplan som Forsvarsbygg skal utarbeide i forbindelse med anleggstrafikk inn til ØHF.

Til opplysning vil eventuelle nye gang/sykkelveger som nå legges inn i delplanen medføre at planen må sendes på ny høring og dermed trekkes for kommunestyret.

Administrasjonens vurdering

Merknader fra regionale/statlige myndigheter:

Delplanen har vært godt mottatt av stat og fylkeskommune. Tilrådninger mottatt fra Fylkesmannen, Statens vegvesen og Forsvarsbygg har i all hovedsak blitt innarbeidet i planen. Dette gjelder bl.a. klargjøring og bruk av begrepet sykkelveg i planen, klarere skille mellom turveg og gang/sykkelveg i forhold til krav til standard, bestemmelse om at matjord som berøres av utbygging skal utnyttes i nærområdet og Forsvarsbyggs tilråding om at det bør henvises til FV 239 som foretrukket rute for gående og syklende fra Grande til Brekstad pga. fremtidig støybelastning på FV 241.

Merknader fra private:

Det har vært merknader fra private til et par av traseene. Dette gjelder bl.a. bit av rute 4.1; Ottersbo – Røstadhaugan via Rusaset og rute 2.0; snarvegsløsning bak travbane og gjennom Skankegrenda (Ottersbo – Skiftkrokan).

Innledningsvis vil det bemerkes at realisering av nye traseer som skal bygges ut direkte med bakgrunn/hjemmel i kommunedelplan er avhengig av grunneieravtale. Dette er gjennomført for de nye turvegene som allerede er bygd fra Austrått mot Rusaset, via Mølla, langs Balsneselva og ned mot Hovsfjæra. Det er derfor et mål å ha færrest mulige merknader hengende på traseer som blir vedtatt i planen. Det er imidlertid tilrådelig å unngå for store kompromiss med viktige strategier og hovedgrep i planen. Uløste merknader må derfor drøftes videre i etterkant av planvedtak for å se om man kan komme til enighet.

Eier av gnr. 82, bnr. 101 har ytret skepsis til planlagt trase. Det er avholdt møte, der senere konklusjon har vært at han ikke ønsket ikke bruk av sin eiendom til formålet. Han mener traseen bør legges til eksisterende veg (Lundamyravegen). Eier har samtidig gitt klart uttrykk for at han mener kommunen bør gi tilskudd til drift av den private veggen pga. mye trafikk. Dette gjelder slik vi oppfatter det uavhengig av om det er kryssing av eller økt sykling langs vegbane generelt. Merknaden er ikke fremmet skriftlig.

Rådmannen tilråder at traseen justeres. Ny turveg kan ikke bygges uten grunneier samtykke. Nye berørte grunneiere har fått seg endringen forelagt og har bekreftet at de ikke har prinsipielle innvendinger til justert løsning. Endring av traseen medfører en noe ugunstig omveg og nedbygging av ca. 1.2 daa dyrka mark, men vil være til fordel for viltinteressene. Skulle man komme til enighet med grunneier om en mindre justering av den opprinnelige og mest optimale trase før utbygging, tar man opp dette på nytt.

Justert trase er oversendt de offentlige høringsinstansene til ny forenklet høring før 2. gangs behandling for å sikre fremdrift i planarbeidet. Fylkeskommunen og Fylkesmannen har ikke hatt vesentlige merknader til justeringen. Statens vegvesen har gitt uttrykk for at de ikke rekker å gi uttalelse før saken oversendes til 2. gangs behandling. Deres uttalelse må derfor ettersendes.

Det er også mottatt merknad fra eier av gnr. 81, bnr. 15 – som eier en bit av eksisterende privat veg langs foten av Rusasetfjella som inngår i hovedforbindelse rute 4.1: Ottersbo – Røstadhaugan (parsell ofte benevnt som revfarmene). Eier påpeker at dette er en veg som benyttes til både til kjørende og ridende hester, og at denne veggen fra Mølla til de gamle revfarmene er beste vegen å trene på. Han har forståelse for at det kan være uheldig å kombinere gang/sykkel og hest, men ønsker å påpeke at han er mot bruk av veggen inntil det blir funnet alternativ trase der hester kan ferdes uten kollisjon med andre interessegrupper.

En er ikke i stand til å løse alle tema i forbindelse med delplanen. Det er et godt hestesportmiljø på Opphaug, og det er en realitet at hest og sykkel kan være en uheldig kombinasjon, og at ridning, travkjøring ikke minst kan medføre ekstra slitasje på vegnettet avhengig av vegens beskaffenhet. Dette temaet vil måtte drøftes videre med interessegruppene og må løftes politisk som egen sak. En kan samtidig nevne at Røstad sameie som eier vesentligste del av vegstrekningen er positive til tiltaket.

Det er også mottatt merknader fra Ørland travklubb og Skankegrenda velforening om snarvegløsningen bak travbanen. Vi ser at sykling langs eksisterende grusveg slik den ligger inn til klubbens klubbhus kan være uheldig dersom denne brukes mye til hest. Snarvegen mellom Ottersbo og Skankegrenda er imidlertid et viktig grep i planen der man kan spare mye dyrka mark, sikre effektiv løsning og raskere gjennomføring pga. lavere investeringskostnader. Rådmannen tilråder at hovedgrepet fastholdes i planen, men at man i etterkant viderefører dialogen med travklubben og eier av tilgrensende landbrukseiendom om det finnes løsninger som kan aksepteres.

Rådmannen velger imidlertid å justere traseen noe ved at den legges i grensen mellom travklubbens eiendom og tilgrensende landbrukseiendom. Denne strekningen må uansett reguleres, og evt. vurderes i sammenheng med reguleringsplan for Nordlund som er under utarbeidelse.

Skankegrenda velforening mener at bredden på vegen tilsier at det er uforsvarlig å blande biltrafikk med økt gang/sykeltrafikk. De mener gang/sykkelvegen bør legges langs fylkesvegene via Vestråtkrysset. Rådmannen forstår at det kan knyttes bekymring til økt ferdsel. Blandet trafikk på denne typen veger er imidlertid valgt løsning i håndbok N100. Det vises også til Statens vegvesens sykkelhåndbok: «Ved små trafikkmengder, lav fart og liten andel tunge kjøretøy kan sykkeltrafikk og motorkjøretøyer benytte samme kjørefelt. Løsningen gir god sikkerhet for de syklende ved de er synlige i gatebildet». En slik vurdering forutsetter at det ikke blir økt biltrafikk gjennom området. Økt oppmerksomhet ved utkjøring fra avkjørsler blir naturlig nok en konsekvens.

Rådmannens innstilling

Rådmannen vil på bakgrunn av saksdokumentene foreslå at planutvalget fremmer saken for kommunestyret med følgende

INNSTILLING:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11-15 godkjenner kommunestyret kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland, datert 01.06.15, sist revidert 01.09.15 med tilhørende planbeskrivelse.