

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Edmar Bakøy**

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
	Felles landbruksnemnd - Ørland/Bjugn kommuner	

Utbedring av FV 710 Brekstad - Krinsvatnet. Uttalelse fra felles landbruksnemnd.

Vedlegg:

- 1 Fv. 710 Brekstad-Krinsvatnet (Ervika-Botngård), Bjugn kommune - varsel om oppstart av reguleringsplanlegging
- 2 planavgrensning Ervika-Botngård
- 3 utkast veglinje Ervika-Botngård
- 4 Fv. 710 Brekstad-Krinsvatnet (Storkruktjønna-Høgseterhaugen), Bjugn kommune - varsel om oppstart av reguleringsplanlegging
- 5 planavgrensning Storkruktjønna-Høgseterhaugen
- 6 utkast veglinje Storkruktjønna-Høgseterhaugen
- 7 Fv. 710 Brekstad-Krinsvatnet (Ner Høgsetvatnet-Rissa grense), Bjugn kommune - varsel om oppstart av reguleringsplanlegging
- 8 planavgrensning Ner Høgsetvatnet-Rissa grense
- 9 utkast veglinje Ner Høgsetvatnet-Rissa grense
- 10 Epost

Sakens bakgrunn og innhold

Statens vegvesen ved Christian Hole har sendt ut varsel om oppstart av reguleringsarbeid for utbedringer av Fylkesvei 710 mellom Brekstad og Krinsvatnet. Utbedringene er en del av prosjektet «Ei time til byen» som er 75 % bompengefinansiert og 25 % fra staten/fylkeskommunen. Total investering i veier i dette prosjektet er i overkant av 2 milliarder kr. Av dette er ca. 150 millioner tenkt brukt i Bjugn og Ørland.

Så langt saksbehandler har fått referert har det vært et møte mellom Statens vegvesen og ledelse i Ørland og Bjugn kommuner. Det er lagt opp til at ca. 10 millioner kr skal brukes i forbindelse med ny oppstillingsplass for nytt ferjeleie på Brekstad.

Resten av midlene skal brukes på ulike strekninger i Bjugn kommune. I møte mellom kommunens ledelse og vegvesenet er det gjort en prioritering av de veipartiene det er ønskelig å utbedre.

1. Tinbubakken: Gjelder bakken opp fra Tinbua retning Ørland.
2. Høgset – Rissa grense: Gjelder svinger ved Unni og Arve Trøen. I tillegg bakke, sving og smalt parti mellom Øvre Høgsetvatn og Rissa kommunegrense.
3. Storkruktjønna – Høgseterhaugen: Gjelder strekningen fra myra nedenfor Bjugn gjenbrukstorg til toppen av bakken opp mot Tjønnsua.
4. Stuanes – Klakksdalen: Gjelder strekningen fra avkjørsel til Bjugn Industrier og nesten fram til Bjugn sentrum.

5. Lite parti ovenfor Bjugn Industrier: Gjelder svingene ved den gamle brønnen til Bjugn Industrier og vestover til utsiktspunkt mot Bjugn kirke.

Det var også flere strekninger bla. på Gjølga som var vurdert, men det er for lite midler til å gjøre noe her. Det er sannsynligvis heller ikke nok midler til å bygge alle de 5 prioriterte strekningene.

På det åpne orienteringsmøte på Statens hus i Botngård den 29. april ble det opplyst at intensjonen med veibyggingsprosjektet «Ei time til byen» blant annet er å forbedre vanskelige veipartier på Fosen og å bedre sikkerheten for trafikantene. Bygging av gangfelt er ikke lagt inn som en del av prosjektet med unntak av en liten strekning ved Mælan bru i Åfjord. Etter innspill fra Bjugn kommune blir det regulert plass for gang/sykkelsti på strekning 4, Stuanes – Klakksdalen. Det er imidlertid ikke budsjettert med gang/sykkelsti på strekningen og det betyr at det i utgangspunktet ikke er tenkt bygd.

Blant de frammøtte på orienteringsmøtet kom det likevel et helt entydig ønske om at det må bygges gang/sykkelsti sammenhengende mellom Botngård og Ervika.

Landbruk:

De fleste veistrekningene berører mest skog og utmark. Her vil det være fordelaktig at det anlegges avkjøringer og mulige opplastingsplasser for skogsvirke.

Ved Tinbubakken vil planen imidlertid legge beslag på et betydelig jordbruksareal. Veien er tenkt omlagt på dyrkamark og senket ca. 8 meter i forhold til dagens trasè. Etter våre beregninger vil veien direkte påvirke rundt 18 daa dyrkamark. I tillegg vil omkringingeliggende dyrkajord påvirkes, da det blir dårligere arrondering på restarealet. Dette vil være svært negativt for «Prestegården» gnr 30 bnr 1. Bruket har totalt 95 daa fulldyrka jord i dag. Noe av den beste og mest sammenhengende dyrkajorda på eiendommen går med hvis veien blir bygd som planlagt. En del av de framtidige skråningene inn mot veien vil muligens kunne brukes som dyrkajord etter at veiutbyggingen er ferdig.

Ellers berøres dyrkajord av det planlagte gangfeltet på Stuaneset. Dette vil berøre ca. 5 daa dyrkamark på eiendommen Stuanes gnr 29 bnr 1. I Klakksdalen planlegges veien å bli lagt mer rett, og vil delvis gå over dyrkamark. Her vil det gå med ca. 3 daa dyrkamark og to mindre jordstykker deles i to hvis det blir bygd ny vei.

På gården Høgset på Elveng vil ca. 1,5 daa dyrkamark bli berørt hvis dagens sving eventuelt rettes ut.

Vilt:

De fleste av de foreslåtte veistrekningene ligger på steder der det ferdes mye dyr av forskjellige slag. Her vil det være viktig at det legges til rette for at viltet kan krysse veien på en tryggest mulig måte. Dette kan gjøres ved at terrenget inn til veien flates ut og ryddes for vegetasjon.

Veikantene bør planeres ut slik at de blir lettere å vedlikeholde med kantslått. Veigrunn bør erverves tilstrekkelig langt ut (min. 10 meter).

Det er aktuelt å lage «viltkulvert» på de mest brukte vilttrekkene.

Utvidelse flystripe Ørland hovedflystasjon.

Forsvaret ønsker å utvide flystripa på Ørland hovedflystasjon med inntil 600 meter. Her vil det trenge betydelige mengder med sprengt fjell. Det bør være mulig å se to offentlige prosjekter under ett ved å ta overskuddsmasse fra veibygging på strekningen fra Tinbubakken til Stuanes.

Folkehelsevurdering

Dersom prosjektet lykkes i å bedre sikkerheten vil det ha en klar positiv innvirkning på folkehelsen. Dette gjelder spesielt hvis det bygges gang/sykkelsti slik kommunene ønsker.

Administrasjonens vurdering

Veistrekningen mellom Botngård og Brekstad er den mest trafikkerte veistrekningen på Fosen i dag. Det er sannsynligvis også den strekningen som vil ha størst vekst i trafikken. Det er derfor viktig å prioritere denne i forbindelse med den pågående veiutbedringen. Sikkerheten er viktig og det satses på at folkehelse skal telle med i alle offentlige beslutninger. Derfor vil tilrettelegging for gående og syklende være riktig også i denne sammenheng.

1. Tinbubakken: Den valgte løsningen med å legge hele prosjektet inn på dyrkamark er helt uakseptabelt fra et landbrukssynspunkt. Det vil nærmest medføre en rasering av dyrkajorda på «Prestgården» da inngrepet skjer på det største jordstykket på gården. Det vil også medføre dårligere arrondering på den gjenværende jorda. Det er usikkert hvor god kvalitet det blir på jorda som blir anlagt i veiskråningene. Gården forvaltes i dag av et dødsbo, og vi er usikre på om hvordan saken blir fulgt opp i den situasjonen som eiendommen står i nå.
Veien bør heller legges i fjellet ovenfor Tinbua slik at den holder høyden fra toppen av Tinbubakken. Det bør tas ut så mye fjell at eventuell rasfare minimaliseres. Uttaket bør kombineres med å ta ut masse til Ørland hovedfystasjon slik at det blir plass til både vei og gang/sykkelsti på samme nivå.
2. Høgset – Rissa grense: Planen for utretting av svinger på Elveng ved Unni og Arve Trøen ser ok ut. Her er det mye kryssing av hjortevilt, og det må tas grep i forhold til dette.
Planen for utbedring av partiet mellom Øvre Høgsetvatn og Rissa kommunegrense ser ikke optimalt ut. Det vil medføre en gedigen fylling ned mot Nordelva som ødelegger en del skogsmark, blir et skjemmende sår i landskapet og som kanskje ikke er helt god for miljøet ved elva. Her bør en se en gang til på alternativ løsning.
3. Storkruktjønna – Høgseterhaugen: Strekningen fra myra nedenfor Bjugn Gjenbrukstorg forbi Kruktjønna ser bra ut. Det bør lages avkjøringer til begge sider ved tjønna. I tillegg bør det tas grep for å tilrettelegge for kryssende vilttrekk i området.
Strekningen opp bakken mot Tjønnstua bør legges mer i østlig retning slik at det blir mindre total stigning og mindre behov for fylling. Dette medfører at den nye veien kommer inn på eksisterende vei først ved Tjønnstua. Økt kostnad gjør at denne bakken bare bør ombygges hvis det er økonomi til det.
4. Stuanes – Klakksdalen: Kryssing av dyrkamark ved Klakksdalen må kunne aksepteres da dette er den beste løsningen. Ved Stuanes bør veien legges om slik at den kommer nedenfor fulldyrka mark. Den bør legges så langt ned at den også kommer nedenfor bebyggelsen ved avkjørsel til Bjugn Industrier. På de strekningene som bygges bør det også bygges gang og sykkelsti i samme slengen. Dette vil gi en stor besparelse i totale anleggskostnader.
Ved svingene ved den gamle brønnen til Bjugn Industrier og vestover bør det kunne tas ut fjell til bruk på Ørland hovedflystasjon. Det vil da bli plass til gang/sykkelsti.

Lederens innstilling

Legges fram på møtet.

