

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Tine Søfteland**

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

Høring - kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger Ørland

Vedlegg:

1. Kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland datert 01.06.15
2. Høringsutgave - kommunedelplan - plankart
3. Fylkeskommunens uttalelse - Kommunedelplan gang-, sykkel- og opplevelsesveger
4. Samordnet uttalelse – kommuneplan for gang-, sykkel- og turveger
5. Fylkesmannens uttalelse datert 11.8.2015
6. Forsvarsbyggs høringsuttalelse til kommunedelplan for gang-, sykkel- og opplevelsesveger i Ørland
7. Høringssvar fra Statens vegvesen datert 11.8.2015

Sakens bakgrunn og innhold

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

Delplanen vil gjelde for hele Ørland kommune, og vil omfatte eksisterende og nye traseer for gang/sykkelveier mellom befolkningssentrene og andre viktige målpunkt. Planen inneholder et plankart, samt en planbeskrivelse med konsekvensutredning, ROS-analyse og planbestemmelser.

I planen er det lagt opp til 7 hovedruter med ulike tilknytningsruter. Rutene er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen og konsekvensutredningen. Her står det også hvor mye dyrkajord som blir beslaglagt for de ulike alternativene. Totalt legger planen opp til en omdisponering av dyrkajord på minimum 62 dekar. Mesteparten av arealet er klassifisert som svært god jordkvalitet iht. jordsmonnkartleggingen på Ørlandet i 2013 og 2014.

Delplanen er i tråd med visjoner og satsingsområder i kommuneplanens samfunnsdel. Den er samtidig i tråd med regionale og statlige mål om satsing på folkehelse, herunder økt tilrettelegging for miljøvennlig transport.

En av hovedmålsettingene i planarbeidet har vært å sikre utbygging der potensialet for bruk er størst for å bidra til å få flere til å velge sykkel framfor bil. Det er derfor en tydelig prioritering av strekninger mellom større befolkningskonsentrasjoner der forventet fremtidig vekst også er vektlagt.

En annen viktig målsetting har vært å se på muligheten for å finne traseer som kombinerer trafikk sikre forbindelser mellom tettsteder med muligheten for opplevelser på turen. På denne måten oppnår en mer av samme investering: trafikk sikkerhet, transport og opplevelser for lokale og tilreisende. Slike løsninger vil, der de erstatter gang/sykkelveg langs hovedveg, også spare mye dyrka mark.

En har også sett på muligheten for å finne snarveger som gir raskere forbindelser, samtidig som man reduserer investeringsbehov. Snarveger gir trafikk sikkerhet og vil ofte også kunne spare dyrka mark.

Kommunen har fått svært gode tilbakemeldinger fra statlig og fylkeskommunalt holdt for arbeidet med en slik helhetlig plan, og har hatt nær dialog med disse i forbindelse med utarbeidelsen gjennom møter og skriftlige innspill. Videre har kommunen gjennomført en rekke innspillmøter med bl.a. FAU og grunneiere som blir berørt av de typiske «opplevelsesvegene».

Administrasjonens vurdering

Kommunedelplan for gang, sykkel- og opplevelsesveier er en direkte følge av kommuneplanens samfunnsdel (2014-2026) og flere av strategiene som er vedtatt for å nå kommunens mål om 35 % befolkningsvekst. Den bidrar til å gjøre Ørland til et mer attraktivt bosted for en befolkning i vekst, den bedrer folkehelsen til Ørland kommunes befolkning, den sørger for at Ørland kommune utvikles til en mer miljøvennlig kommune, og den kan 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 og tilrettelegger for et sammenhengende sykkelvegnett mellom viktige knutepunkt i kommunen. Den søker å legge opp til flere traseer som gir en kombinasjon av opplevelse og trafikk sikkerhet 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.

Prosessen har hatt en tett tempoplan, fra oppstart som ble vedtatt av planutvalget 11.09.2014 til planprogram som ble vedtatt 23.04.2015 og frem til endelig plan som ble lagt fram til førstegangsbehandling 11.06.2015. Samtidig har planen hatt stort fokus på medvirkning. Det har vært gjennomført befarings- og systematisk registrering basert på lokal kunnskap.

De fleste innspill er tatt til følge, og en vil ha videre dialog med grunneiere, samt regionale og statlige aktører i det videre planarbeidet.

Kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner har vært brukt for å stipulere fremtidig befolkningstetthet. Det er knyttet usikkerhet til når tettstedene vil nå disse befolkningstallene.

En viktig del av planen har vært å gjøre en prioritering av traseene. Kommunens egne prioriteringer bør være et viktig signal overfor aktører som skal finansiere eller medfinansiere utbygging. Prioritering kan være noe krevende all den tid finansieringskildene kan være ulike. Dette er omtalt i plandokumentet. Det er også viktig at det settes av midler i kommunale budsjetter til drift og vedlikehold av de traseene som kommunen har ansvar for.

Det er ikke foretatt kostnadsberegninger av de ulike strekningene. Dette ville blitt et for omfattende og usikkert arbeid, særskilt for strekninger langs hovedvegnettet - da en gjennom reguleringsplanene må ta stilling til de konkrete løsninger (gang/sykkelveg, fortau, side av veg, grunnforhold etc.).

Kommunedelplan for gang,- sykkel- og opplevelsesveger i Ørland har blitt oversendt råd og utvalg til uttalelse.

Utbygging av gang-, sykkel- og turveier vil legge beslag på over 62 dekar fulldyrket jord, det meste klassifisert som svært god jord. For enkelte ruter er ikke arealbeslaget tallfestet. I tillegg er en del areal allerede ferdig regulert på strekningen Uthaug - Hårberg. Som følge av utbyggingen av kampflybasen har mye fulldyrket arealer i Ørland blitt regulert til andre formål, noe som har redusert driftsgrunnlaget for gårdbrukerne i kommunen betydelig. I jordsmonnkartleggingen som ble foretatt i 2013 og 2014 er store deler av Ørlandet klassifisert som svært god dyrkajord. Jorda er lettdrevet og har ofte god arrondering. Det er allerede stor etterspørsel etter dyrkajord i kommunen. En utbygging av gang- og sykkelstinettet vil legge beslag på en god del dyrkajord. Da er det viktig at en forsøker å finne løsninger som reduserer omdisponeringen. Trasevalg og hvor bred veien er, samt nærhet/plassering til veien vil ha betydning for dette. I tillegg må dyrkajorda som blir tatt av tas vare på og benyttes som jordforbedring av dyrkajord andre steder i kommunen.

Det er viktig å være klar over at plankart og bestemmelser er juridisk bindende, noe planbeskrivelsen ikke er. Dette betyr for eksempel at hvis dyrkajorda skal tas av og benyttes andre steder til dyrkajord må det stå i bestemmelsene til planen.

Lederens innstilling

Lederen legger fram sin innstilling i møtet.