

Trøndelag fylkeskommune

Postboks 2560
7735 STEINKJER

Deres ref.

Vår ref.
16682/2018/N00/THOENG

Dato
10.12.2018

REGIONANBUD 2021 OG BETYDNINGEN FOR KOMMUNESAMMENSLÅING

Ørland og Bjugn skal slå seg sammen fra 1.1.2020. Grunnlaget for utviklingen av den nye kommunen legges nå. Fylkeskommunen, som regional planansvarlig og som ansvarlig for samferdsel, er en viktig premissgiver for hvor vellykket denne utviklingen blir.

I arbeid med kommuneplaner blir kommunene pålagt en rekke føringer og begrensninger når de skal utvikle kommunene. Dette gjelder blant annet pålegg fra fylket om å legge til rette for en arealutvikling som fremmer kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk. Dette er langsiktig arbeid som krever forutsigbarhet blant annet i forhold til satsing på kollektiv.

Ørland og Bjugn ønsker å sats på aksene Brekstad-Botngård. Dette gir en god utvikling av den nye kommunen og det oppfylder statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Satsningen kommer klart frem i avtale om sammenslåing av kommunene Bjugn og Ørland datert 21.04.2016:

«Aksene Botngård-Brekstad, gjennom boligareal, bedre kollektivtransport og tilrettelegging for gående/syklende.»

Siden samferdsel er så viktig for utviklingen av den nye kommunen, er det opprettet en egen politisk gruppe for samferdsel i forbindelse med kommunesammenslåingen.

Trøndelagsplanen legges nå frem for politisk behandling i Fylkestinget. Her foreslås det blant annet:

- *Areal og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrenser*
- *Vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag*
- *Vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling*

I samferdselsstrategien vedtok Fylkestinget visjonen «Tilgjengelige Trøndelag i 2030.» Hovedelementer i strategien er «Intercity» mellom byer og tettsteder og «metro» i og rundt byer.

I brev datert 17.10.2018 fremmer Fellesnemda for Ørland og Bjugn bekymring for rutetilbud buss fra 2021. Bakgrunnen var blant annet manglende oppfølging av kollektivtrafikk vedrørende det som nå foreslås i Trøndelagsplanen og som er vedtatt i samferdselsstrategien. Spesielt gjelder dette by- og regionsenter for aksene Brekstad – Botngård.



Nå er saken om anbudsstrategi regionanbud 2021 lagt frem for politisk behandling. Vi er meget skuffet og bekymret over hvordan dette er lagt frem. Blant annet gjelder dette:

- Samferdselsstrategien er kun nevnt i forbindelse med intercity med tog
- Klimasatsing er mye omtalt, men da i sammenheng med utslipp fra kjøretøyene, ikke arealutvikling.
- Saksfremlegget nevner kun et sted betydningen av regionanbud 2021 for samfunnsutvikling. Det er i forbindelse med at AtB foreslår overordnet mål «Sikre et mobilitetstilbud i hele Trøndelag tilpasset regionale og lokale behov». Saksfremlegget går imot dette fordi det er «uavklart hvem som skal vurdere de regionale og lokale behovene» og videre at «nye bolig- og næringsområder etableres med en forutsetning om et utvidet kollektivtilbud». De ønsker at formuleringen omskrives til å være en ambisjon og ikke en forpliktelse.

I innlandet, langs E6/E39 og jernbanelinjer, blir det tatt nasjonalt ansvar for samferdsel. På kysten er det fylkeskommunen som har alt ansvar for regional og nasjonal infrastruktur og kollektivtrafikk. Utvikling går mot enda mer regionale krav og begrensninger på kommunal planlegging, blant annet fra fylkeskommunen. Når kommunen følger opp dette ved planlegging av nye bolig- og næringsområder, er det en forventning om at fylkeskommunen må ta et ansvar for konsekvensen av dette arbeidet. Gjennom regionanbud 2021 ser det ut til at fylkeskommunen i praksis fraskriver seg dette ansvaret. Konsekvensen av dette er at fylkeskommunen kan bli en bremsekloss på utviklingen og ikke en pådriver slik de burde. Spesielt gjelder dette for by- og regionsenterutvikling langs kysten der fylkeskommunen har et spesielt stort ansvar for samferdsel.

Vi vil gjenta det vi tidligere har skrevet i brev, regionanbudet for buss fra 2021 må ta hensyn til og utnytter de egenskapene som finnes for strekningen Brekstad-Botngård:

- Ved kommunesammenslåing vil den nye kommunen ha to kommunesenter som begge vil være meget viktige endepunkt.
- Strekningen er optimal for en bolig- og arealutvikling som baseres på kollektivtrafikk, men da må tilbudet være på plass fra 2021.
- En reisetiden på 25 minutter mellom endeholdeplassene gir mulighet for en kostnadseffektiv rute med faste avganger hver halvtime og med klimavennlige løsninger for drift av bussruta.
- Strekningen har en meget høy biltrafikk med ÅDT opp mot 7500. Behovet for alternativ reisemiddel er stort.
- Ruta må sees i sammenheng med behovet for å begrense unødig parkering på Brekstad. Mulighet for bymiljøavtale bør vurderes.

Når saken om anbudsstrategi for regionanbud 2021 fremmes for sluttbehandling i Fylkestinget, er det meget viktig for nye Ørland kommune at denne anbudsstrategien legger til rette for en god samfunnsutvikling med by- og regionsenter på kysten. Spesielt gjelder dette for utviklingen av strekningen Brekstad – Botngård med et metrobusstilbud basert på klimavennlig løsning og avganger hver halve time.

Med hilsen

Thor Bretting
Leder Politisk delprosjektgruppe samferdsel – Nye Ørland



Nye Forland

Dette er et elektronisk godkjent dokument.

Kopi til:
AtB AS Postboks 4308 7417 TRONDHEIM

+