

Orkanger Vel  
Jan Aage Mortensen  
7300 Orkanger  
[jan.aage.mortensen@gmail.com](mailto:jan.aage.mortensen@gmail.com)

**Til Orkdal kommune  
postmottak**

**Orkanger 08.07.2014**

## **KOMMUNEPLANENS AREALDEL, HØRINGSUTTALELSE FRA ORKANGER VEL**

### **UTVIDELSE AV HAVNA**

#### **Orkanger Vels uttalelse i stikkord:**

1. Grønøra Øst: Orkanger Vel fraråder å trekke havnevirksomhet og industri enda nærmere bomiljøet på Nerøra og rekreasjonsområdet Gammelosen.
2. Havneveien: Må stenges omgående uansett om Havna får utvide på Grønøra Øst eller ikke.
3. Rekkefølgekrav, strategi: Orkdal kommune må avvente endelig salg av nye havneområder inntil det foreligger garanti for statlig finansiering av miljøtunneler og -kulverter som reduserer ulemper med økt tungtrafikk.
4. Generelt: Utred annen mulig bruk av deler av Grønøra for å få større sysselsettingseffekt.

Orkanger Vel tar ikke opp forhold rundt Råbygd fjæra i denne høringsuttalelsen siden foreningas formålsparagraf gjelder Orkanger krets.

#### **Om de enkelte punktene**

##### **1. Grønøra Øst, utvidelse med 15 daa**

Havnas aktiviteter på Grønøra Øst ligger allerede svært nær den eldste trehusbebyggelsen på Orkanger og helt inntil Gammelosen, det mest brukte rekreasjonsområdet i Orkdal kommune. Trondheim Havn har aldri iverksatt avbøtende tiltak for å skjerme nærmiljøet.

Prinsipielt er det uakseptabelt å trekke denne type virksomhet ytterligere 50 meter mot bomiljø og friområder. Visuelt sett er dagens situasjon skjemmende, og støynivået fra selve driften ligger på grensen for tiltak. Den totale støybelastningen i området er høyere enn hva Swecos støyrapport fra mai 2013 fanger opp.

Effekten av de avbøtende tiltakene Trondheim Havn og Sweco beskriver er usikre. Det er uklart om enkelte tiltak i det hele tatt kan gjennomføres, slik som stopp i spoling av rør om natta.

Trondheim Havn har ikke dokumentert noe akutt behov for den foreslåtte utvidelsen. Trondheim Havn har heller ikke dokumentert at det er umulig å utvide med 15 daa inne havnebassenget i stedet for å bygge seg inn mot bomiljø og friområder.

Det er derimot dokumentert at utbygging og mudring vil gi betydelige skader på fugleliv og annet naturmangfold.

Utbygging vil i tillegg redusere siktsonen mot fjorden. Den siste strekningen med utsikt mot og direkte kontakt mellom Orkanger og sjøen blir beskåret. Området rett utenfor Gammelosen skal dessuten benyttes som manøverbasseng for store skip. De langsiktige virkningene på bunnforholdene/fjæra av mudring må konsekvensutredes for hvordan fjæra vil utvikle seg på lang sikt.

#### Avbøtende tiltak:

Ved en utbygging i 50 meters bredde og 300 meters lengde har Trondheim Havn antydnet at et ca 5 meter bredt belte skal settes av til beplantning/skjerming. Dette vil være altfor lite.

Dersom Orkdal kommunestyre vedtar utbygging av Grønøra Øst, ber Orkanger Vel om følgende avbøtende tiltak/skjerming:

*Det må bygges en jordvoll som danner en forlengelse av vollen mellom Gammelosen og industriområdet. Vollen må ha minst samme høyde som høyeste punkt på eksisterende skjerming.*

*Utenfor jordvollen må det anlegges tursti med raste- og fiskeplasser for å gi befolkningen tilgang til fjorden. Beplantning vil ha en forskjønnende effekt, og muligens en viss skjermende virkning dersom det plantes oppe i jordvollen.*

*Det må settes av et 15 meter bredt belte til disse tiltakene.*

*Jordvoll må bygges også om utvidelsen ikke blir gjennomført.*

Begrunnelse for arealbehov: En jordvoll med tilstrekkelig høyde vil trolig være nærmere 10 meter bred på bakkeplan. Tursti med rasteplasser som skal vedlikeholdes vil kreve ca 5 meters bredde.

## **2. Havneveien**

*Havneveien danner en barriere mellom Orkanger/Gammelosen og friområdet ved Terna/sjøen. Bruken av Havneveien representerer både en ulykkesrisiko og et folkehelseproblem. Veien må stenges for gjennomgangstrafikk omgående.*

Det er nå dokumentert at trafikkbelastningen er stor, og den har trolig vært økende i lang tid. Norconsults rapport viser at tungtrafikken på Havneveien vil øke ytterligere med økt aktivitet på Grønøra/Havna.

I perioder er det praktisk talt kontinuerlig tungtrafikk langs Havneveien. Trafikkstøyen kommer på toppen av den havnerelaterte støyen som beskrives i Swecos rapport. Trafikken representerer en reell sikkerhetsrisiko i tillegg til at den skaper utrygghet.

Dagens bruk av Havneveien forringer verdiene som er skapt i Gammelosen. Nordre del av friområdet er etter hvert uegnet for opphold. Fortsatt gjennomgangstrafikk vil gjøre videre utvikling og dugnadsarbeid nord i Gammelosen bortkastet.

Utvidelse av Grønøra Øst mot tettbebyggelsen og gjennomgangstrafikk på Havneveien er begge tiltak som strider mot grunnleggende verdier vedtatt av Orkdal kommunestyre i kommuneplanens samfunnsdel. Det gjelder generelt prioriteringen av folkehelse og miljø, og spesifikt innsatsen mot støy som et helseproblem.

*Et vedtak om både å utvide havna og samtidig holde Havneveien åpen vil fullstendig undergrave de verdiene Orkdal kommune sier man skal styre etter.*

### **3. Rekkefølgekrav for vegutbygging**

Orkdal kommune og Orkanger som knutepunkt er allerede en viktig transportkorridor i Midt-Norge. Særlig tungtrafikken vil øke betydelig med utvidelse av virksomheten på Havna. Transport til og fra havna må gå med trailere gjennom tettbebyggelsen på Orkanger siden vi ikke har tilknytning til jernbane, og heller ikke tunneler/kulverter som bringer trafikken under bakken

Til tross for dette finnes det ingen planer for utbygging av vegnettet vårt i Nasjonal Transportplan. Derimot foreligger det et vedtak om å arbeide for en bomring som skal finansiere avbøtende tiltak. Lokalbefolkningen skal betale for at Orkanger/Råbygda løser en oppgave for storsamfunnet/Midt-Norge.

I en slik situasjon vil det være svært uheldig om Orkdal kommune imøtekommer ønskene fra Trondheim Havn uten forbehold. Da mister lokalsamfunnet sitt eneste kort i forhandlinger med storsamfunnet/staten.

*Orkdal kommune må ha økonomiske garantier med tidsfrister for konkrete utbyggingsprosjekt før Trondheim Havn får utvide i en slik skala som Havna ber om:*

*\* Trafikken må i tunnel forbi Orkanger og i kulvert på Bårdshaug, eller alternativ løsning bygd på samme prinsipp.*

*\* Myke trafikanter må sikres trygg, planfri kryssing på Grønøra mellom Orkanger og Råbygda.*

*\* Det må bygges gang- og sykkelbru ved siden av Grønørbrua.*

### **4. Generelt om Havnas planer**

Omregulering, utvidelse og salg som foreslått innebærer at Orkdal kommune overlater store deler av næringsutviklinga i kommunen til et interkommunalt havneselskap. Den beregnede sysselsettingsgevinsten er relativt beskjeden målt opp mot mengden areal som skal avstås.

Planen betyr at Orkdal kommune tar imot arealkrevende virksomhet som gir relativt få arbeidsplasser, men som avgir støy og genererer tungtrafikk. Havna kan til gjengjeld frigjøre områder i Trondheim der det skal komme virksomheter med et høyt antall kompetansesarbeidsplasser og attraktive bolig- og forretningsområder (kommunedelplan for Nyhavna).

Trondheim Havn ønsker åpenbart å sikre seg mest mulig areal på Orkanger så fort som mulig, noe som er en god strategi sett fra Havnas synspunkt.

Trondheim Havn har ingen alternative tomter, og har det travelt. Orkdal kommune har i realiteten god tid, og kan utrede annen bruk av tomtene om man ønsker det. Det vil bli knapphet på slike næringsområder. Kommunen mangler et scenario for alternativ utnyttelse av deler av disse arealene..

Dette er ytterligere et argument for å holde igjen inntil man eventuelt har forpliktende avtaler med staten om vegutbygging og andre avbøtende tiltak.

Orkdal kommune bør også vurdere nøye hva slags effekt utbygging uten gode, avbøtende tiltak vil ha for arbeidet med å markedsføre kommunen som et attraktivt sted å flytte til. I verste fall vil Orkdal kommune tape i stedet for å vinne attraktivitet.

## **SENTRUMSUTVIKLING**

Det foreligger massiv, forskningsbasert dokumentasjon på at bymessige sentra med korte avstander og et mangfold av tilbud og møteplasser skaper attraktive kommuner. Ørland kommunes ”ti bud for bolyst” er ett konkret eksempel på hvordan en kommune velger å ta denne kunnskapen inn over seg.

Orkdal kommune har i en årrekke vedtatt gode planer for sentrumsutvikling, men neglisjert dem i praktisk politikk. Orkanger Vel har vært engasjert i dette emnet i ti år. I høringsuttalelsen begrenser vi oss til to momenter:

### **1. Rød strek:**

*Ingen form for detaljhandel må tillates utenfor den røde streken i kommuneplanen. På Laksøra/Beitøra må heller ikke hagesenter tillates i denne omgang.*

Orkdal kommune må nå knesette prinsippet i praksis om at den nye byen skal bygges innenfra. Sterke, økonomiske interesser vil hevde at kommunen i så fall går glipp av potensielle etableringer. Sentrumsutvikling og -planlegging krever imidlertid mot til å si nei på kort sikt for å oppnå gevinster for lokalsamfunnet på lang sikt. Sentrum må fortettes **før** en oppmyking utenfor rød strek.

**Bårdshaug Øst** er et område som bør prioriteres for utvikling før Laksøra/Beitøra. Bårdshaug Øst er sentrumsnært. Området danner en lite flatterende innfallsport til byen Orkanger. Det har i dag virksomhet som både genererer støy og visuell forurensing i boligområder. Dette er virksomhet som med fordel kunne ha vært plassert utenfor rød strek, på Grønøra eller Laksøra/Beitøra.

### **2. Sentrumsgata/bykjerne**

*Orkdal kommune må utarbeide en plan med konkrete tiltak for å stimulere sentrumsgata på Orkanger.*

Ved siden av Idrettsparken, hallene og Gammelosen er handlegata vårt fremste aktivum for å gjøre Orkanger til en attraktiv by. En god bykjerne tilbyr et mangfold av møteplasser og opplevelser på dag og kveld. Den er pulserende.

En rekke tettsteder har mistet et vitalt sentrum, fordi all handel er flyttet til kjøpesentre.

Orkanger har fortsatt en kvalitet det er viktig å ta vare på, men handlegata er sårbar. Vi risikerer en gradvis dreining fra handel/kafé til kontorbygg med kort åpningstid og lite besøk.

Orkdal kommune har et særlig ansvar for å stimulere handlegata både gjennom regulering og ved etablering av egen virksomhet, som flerbrukshus.

For styret i Orkanger Vel

Jan Aage Mortensen

leder