

Høringsuttalelse (KF-239)



Referansenummer: 68UXPB

Registrert dato: 09.04.2021 13:47:58

Innledning

Uttalelsen gis

☒ Personlig

Opplysninger om innsender

Fornavn

Torunn

Etternavn

Herje

Adresse

Njords vei 57

Postnummer

7035

Poststed

TRONDHEIM

Telefon

90067836

E-post

toruherj@online.no

Uttalelse

Har du/dere fått tilsendt høringssaken i adressert sending fra kommunen

☒ Nei

Navn på høringssaken

☒ kommuneplanens samfunnsdel 2021-2033

☐ detaljregulering kråksundet

☐ Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Aure kommune 2021 - 2028

Uttalelse

- ☒ Jeg ønsker å helt eller delvis uttale meg i tekstfelt under
- ☐ Jeg har min fulle uttalelse i egne dokumenter som jeg ønsker å laste opp som vedlegg

Uttalelse til saken

Jeg uttaler meg som grunneier på Romundset, gnr. 61, bnr 5, 6 og 7. Skardsøya.

Kommuneplanens samfunnsdel er et viktig styringsverktøy og skal gi retningslinjer for hvordan kommunens egne mål og strategier skal gjennomføres i kommunal virksomhet og ved medvirkning fra andre offentlige organer og private.

Ndg energi og klima fokuserer planen på at Aure kommune sammen med innbyggere og næringslivet skal ha fokus på bærekraftig utvikling. Denne samhandlingen er viktig jfr. pkt 6 og referansen til FNs bærekraftsmål 17. Høsten 2019 ble det gjennomført en folkeavstemming om vindkraft på Skardsøya i Aure. Kommunens innbyggere ga klart uttrykk for at de ikke ønsket vindkraftutbygging (vel 70% nei). Dette er et viktig premiss for kommunens framtidige strategier og tiltak og må innarbeides i planen.

Under overskriften Infrastruktur og samferdsel trekkes fergeforbindelsen mellom Aure og Hitra fram som et svært viktig samferdselstiltak for hele regionen. Dette krever oppgradering av fylkesveg 680. Som det framgår av Møreforskning sin rapport er dette ett samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt begrunnet primært i de besparelser fergesambandet vil representere for brukerne n.d.g. reisetid og reisekostnader.

Trafikktellingene som er foretatt, viser at 50% av trafikken vil være langdistansereiser med bil – nordmenn (arbeids- og tjenestereiser – samt reiseliv). Dette utgjør i gjennomsnitt ca. 80 slike reiser pr. dag gjennom hele året. Videre vil godstransport og varedistribusjon forvente å utgjøre mellom 15 og 20%. 10% av trafikken vil være trafikk til flyplassen i Kristiansund. Økt turisttrafikk i sommersesongen vil representere ca. 20 reiser daglig i sesongen mm.

Med den nye fergeruten skal denne trafikken – mellom 100 og 150 biler daglig, og med tiden trolig langt flere – nå benytte fylkesveg 680, blant annet den smale veien over Skardsøya. Størstedelen vil være langdistansetrafikk. Dette kommer naturligvis i tillegg til eksisterende trafikk, ikke minst gasstrailere fra Tjeldbergodden. Tellingene viser en ADT

(årsdøgnetrafikk) i 2019 på over 726 biler, hvorav tungtransport utgjør ca. 11% (jfr. Trafikkdata.no).

Vegen representerer allerede i dag store utfordring miljømessig og med hensyn til trafikksikkerhet for eiendommene langs denne strekningen. På Skardsøya ligger bebyggelsen og matjorda i en relativ smal stripe langs sjøen. Her går også vegen, som i sin tid ble anlagt for å binde disse gårdene på øya sammen. Med utbyggingen av Tjeldbergodden og bruene ble trafikken fra Tjeldbergodden kanalisert over Skardsøya. Den gamle bygdevegstraseen fikk funksjon som gjennomgangstrafikkåre for blant annet mye tungtrafikk. Dette til grunneiernes fortvilelse, da de mente det både var uheldig å redusere matjord og komplisere driften på brukene her – og at trafikk så kloss inntil bebyggelsen ville representere store miljøutfordringer og trafikkfare. Jorda ble ekspropriert fra de fleste grunneierne langs hele strekningen. Deres antagelser har vist seg å være helt reelle. Det må nevnes at grunneierne den gang tilbød seg å avstå grunn i utmarka til ny veitrase, men dette ble ikke imøtekommet.

Som de fleste er jeg opptatt av en bærekraftig og positiv næringsutvikling i kommunene og at dette må være til det beste for alle i kommunen. Samhandling er et viktig - og overordnet punkt i Samfunnsplanen. En naturlig konsekvens av det er at det gjennomføres en utredning av de konsekvenser den ønskede og planlagte trafikkøkningen vil ha for eiendommene langs traseen mellom broene på Skardsøya og innbyggerne som bor her. Med de meget negative erfaringer som allerede er høstet bør en utredning av alternative traseer følge parallelt med planarbeidet.