

Under kommer innspillene fra publikum som har sendt dem inn ifbm. Orkdalspakken. Ett innspill per skillelinje. Publikum er informert om at dems innspill blir sammenstillt og en del av sakspapirene ifbm Orkdalspakken. Innsenders navn er ikke tatt med, og deler av tekst er utelatt, der det blir personidentifiserende å ta teksten med, uten at det gir noe nytte i forbindelse med den politiske behandlingen av saken. – Alle henvendelser til prosjektet skal være besvart og arkivert i arkivsystemet.

Hei!

Mener at du var en av de som deltok på folkemøtene i Orkland ang. Okdalspakken. Tar jeg feil håper jeg du videresender.

Undertegnede deltok på begge folkemøtene om Orkdalspakken i Orkland kommune og vil gjerne komme med en presisering angående FV 710. Det var jeg som angivelig skal ha sagt "ikke hør på de som synes det er unødvendig å gjøre noe med svingen i Ingdalsbakken". Selvfølgelig skal dere høre på dem, Det er deres oppfatning, og mener nok at pengene kan brukes bedre andre steder. Det som likevel er et faktum er at Ingdalsbakken og svingen der, er det stedet med desidert flest hendelser om vinteren. Det dreier seg først og fremst ikke om kollisjoner og alvorlige ulykker, de er fordelt over hele strekningen, men det dreier seg i stor grad om problemer tungtransporten på vinterføre har, og som derigjennom rammer medtrafikkanten. Det skjer ofte at vogntog blir stående fast, sklir og havner på tvers av vegen, o.a. Svingen er krapp og bakken bratt i utgangen og etter svingen. Det er naturlig at dette skaper trøbbel. Og det er ingen stor overdrivelse at det skjer hver gang det snør.

For personbiler er svingen og bakken normalt uproblematisk på tur opp.

For personbiler kan nevnes at utfordringen er større på vei ned. Under svært glatte forhold, og ikke minst under forhold med sterkt redusert sikt, har det skjedd mange ganger at biler har kjørt ut i svingen.

Under dårlig sikt, kombinert med mørke, følger gjerne flere bilene etter når den fremste kjører ut.

I fjor hadde vi en sak i kommunen som gjaldt skolekretsgrenser. Etter kommunesammenslåingen er det slik at Lensvik skole er definert som nærskolen til elevene bosatt på ytre deler av Geitastranda. I en høringsuttalelse fra foreldre mot flytting av elever fra skole i Råbygda til Lensvik skole, var frykten for hendelser i Ingdalen et argument som ble sterkt vektlagt.

At noen kan påberope seg at man aldri har møtt på hindringer i bakken er jo ikke det spesielt oppsiktsvekkende, det meste av tiden er jo vegen selvsagt åpen. Slik er det alle steder. Jeg har heller ikke møtt på problemer der, selv om jeg kjører der ganske ofte.

Under pausen i Rådhuset stilte jeg også spørsmålet til en av dere om det var umulig å gjøre noe med eksisterende Kalurdalstunnel, i stedet for å bygge ny. Svaret var vel ganske greit at da må vegen stenges under arbeidet. Likevel, dette er en kort tunnel, og maskinene jobber fort i dag. Er det vurdert hvor lenge vegen eventuelt må være stengt?

Hva rekker man f.eks på ei langhelg, og gjør resten ved nattstenging?

(Ser at vegen skal stenge i 4 døgn senere i år for skifte av bru over

Tennelelva) Jeg kan ingenting om dette, og dere trenger ikke svare meg på dette altså. Jeg mener bare at dagens tunnel er farlig, men at ny foreslått tunnel blir kostbar pga. lengden, og tar uforholdsmessig mye av pengene. Blir lite til andre nødvendige tiltak.

En kommentar til med det samme jeg har ordet; I Lensvika ble det også sådd tvil om trafikkallene dere opererer med er riktige. Jeg satt med en følelse av at dere og spørsmålsstiller snakket litt forbi hverandre i besvarelsen av spørsmålet. Jeg selv har ikke opplysninger om hvor trafikken er målt, men ved oppbrudd snakket jeg så vidt med han som tok opp dette.

Oppfattet av han at målingen er foretatt ved Åremen, og at det ble feil sted. Målingen bør plasseres slik at den får med seg trafikken fra Lensvika til Orkanger. Da får dere høyere tall, sa han.

Ja, han har utvilsomt rett i at trafikken er høyere desto lenger mot Orkanger en kommer. Men plassering nærmere Orkanger av den grunn er vel neppe mer riktig, da jeg går ut fra at det er mest hensiktsmessig innenfor den strekningen det er planlagt tiltak og bom. Slik som utført.

Avslutter med å si at jeg er bosatt på Kjøra på ytre del av Geitastranda. Jeg kjører derfor ikke Ingdalsbakken til daglig, men motsatt retning kjører jeg daglig. Bosted gjør at jeg naturligvis også er godt kjent langs strekningen utover. Jeg kjører ikke tungtransport.

Så jeg mener mine betraktninger omkring ovenstående er nokså nøytrale i så måte.

God helg, og lykke til med det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

Bakgrunn

På bakgrunn av et godt informasjonsmøte den 05.02.25 på Orkanger, ønsker jeg å komme med noen innspill til forprosjektet.

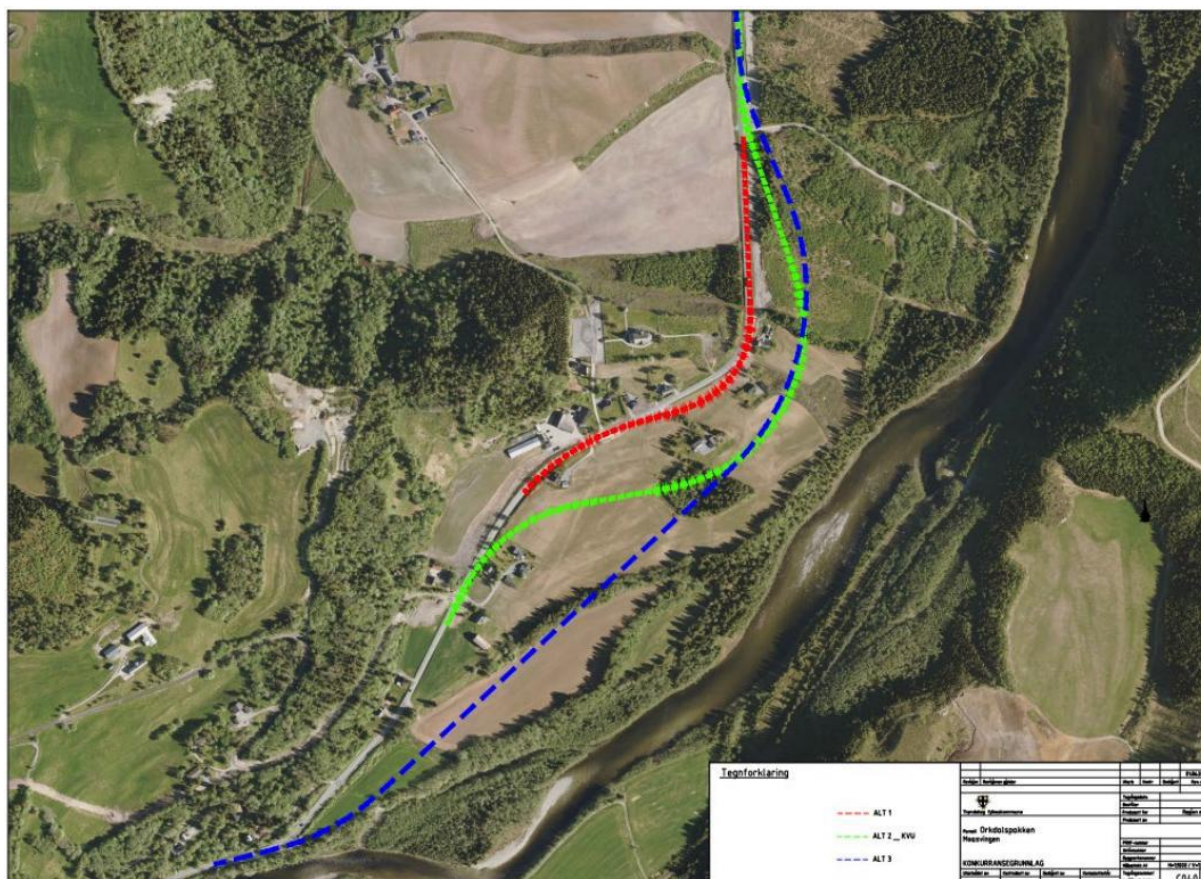
Det er i hovedsak punkt 4 – FV 65 Moasvingen jeg har innspill på, men jeg vil også dele noen tanker som angår prosjektet som helhet.

Orkland kommune er næringskommune nummer en og er en av Norges mest fremoverlente kommuner når det gjelder å tilrettelegge for nye næringsetableringer. Næringsetableringer trekker nye arbeidsplasser til kommunen og bidrar til befolkningsvekst.

Det største prosjektet som det jobbes med, er Ustmarka – et næringsområde på 6000 mål som potensielt kan gi opp mot 2000 arbeidsplasser på sikt. I tillegg har vi et område øst for Elkem Thamshavn med 500 mål for lett industri. På Grønnøra og Furumoen finnes flere mål med ledig næringsareal. Området her venter på økt krafttilgang, som er forventet å være på plass i 2028. Orkland er et viktig knutepunkt når det gjelder vei. Vi har lakseindustrien på Frøya, kampflybase på Ørland, og veien knyttes til E6 både nord og sør. På bakgrunn av dette mener jeg det er viktig å tenke langsiktig.

Vi som bor i Mobakkgrenda, nær veien, har de siste årene merket en betydelig økning i personbiltrafikk, men også i tungtransport, som er spesielt merkbart. Støy er et stort tema i folkehelsen, og vi er redde for at en massiv økning i trafikken fremover kan føre til helseplager. Dette er viktig å ta hensyn til, både med tanke på trasevalg og at denne legges så langt unna bebyggelsen som mulig. I 2025 får vi ferdigstilt gang- og sykkelvei fra Vormstad til Moe, og jeg mener det er viktig å få denne videre til Svorkmo slik at Svorkmo og Vormstad knyttes sammen for myke trafikanter på en god måte.

Forskjellige løsningsforslag



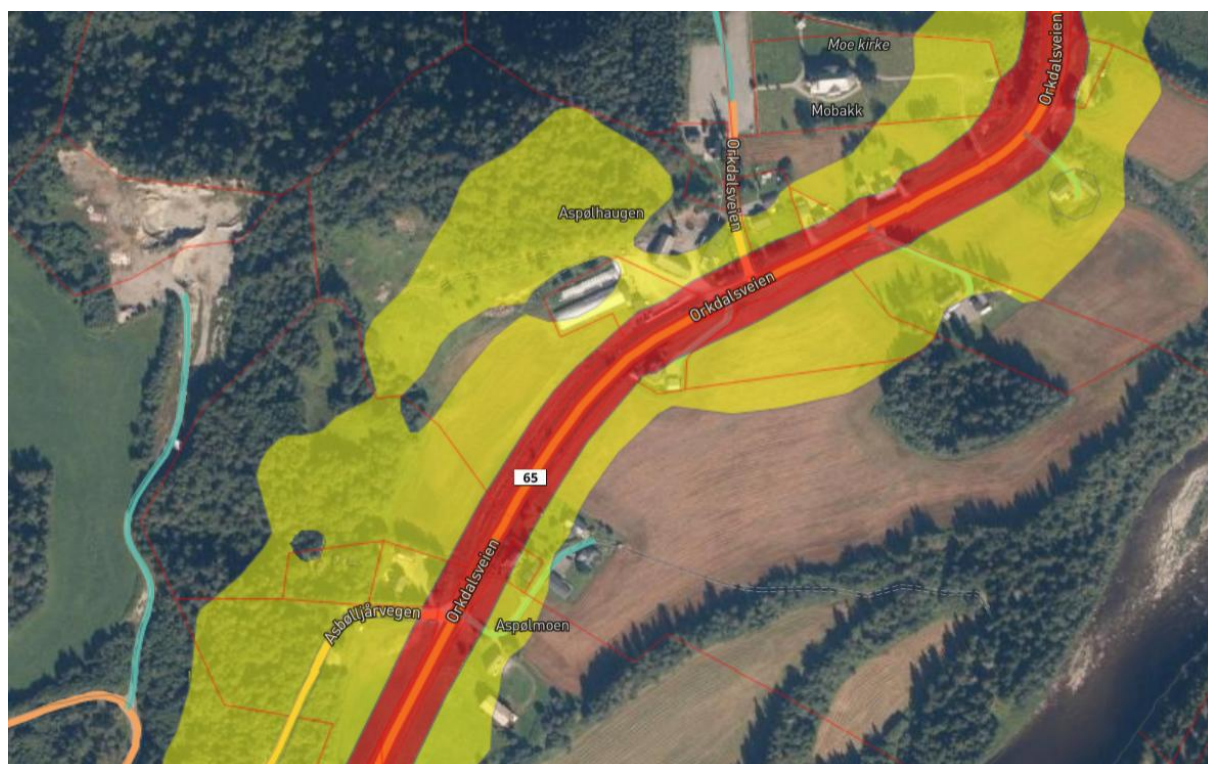
Gjennom Moe er det foreslått tre løsninger. De røde og grønne forslagene anser jeg som uaktuelle med tanke på støy og trafiksikkerhet. Det røde forslaget følger stort sett dagens trase, og her er det allerede farlige situasjoner, spesielt om vinteren. Trafikk som skal til Groven Gartneri, i retning nord, må ofte stoppe for møtende trafikk før det blir klart å kjøre over veien. Trafikken bak har liten oversikt rundt svingen, og det har vært flere påkjørsler bakfra, samt at biler har kjørt av veien for å unngå å kollider med bilen foran.

Det grønne forslaget vil komme meget nært bebyggelsen på sør-siden. Med dette forslaget vil bebyggelsen ligge innenfor den røde støysone, og Orkdalsveien 1684 ligger allerede i dag i denne sonen.

[illegible]

[- Her er tekst fjernet pga. personidentifiserende innhold, som ikke er relevant for politisk behandling av saken -]

Støy



Utklippet viser støykartlegging for vei etter T-1442 (Dok, Vegvesenet). Kartet viser at samtlige boliger berører gul sone, og noen ligger innenfor rød sone.

Det røde og grønne forslaget anser jeg som uaktuelle, da de vil gi en økt støybelastning på boligene rundt, og det skal ikke tillates boligbebyggelse innenfor rød sone.

Deler av Moe Krikegård ligger i gul sone. Stillhet på slike områder anses som en verdifull miljøkvalitet

Hei. Tenker litt når jeg kjører fram og tilbake langs fv 710 mellom Lensvika og Orkanger 😊

Det er viktig å få oppdaterte trafikk tall som grunnlag for mulig veiinvesteringer som er bompengefinansiert.

En telling foregår jo automatisk på ferga. Den er grei. Likevel burde det vært en telling som fanger opp trafikk fra Ingdalen og sørover mot Orkanger.

På Kjørmoen, ved avkjørsla til Geita, har dere en trafikk/værstasjon. Kjørmoen er også et gunstig sted for å telle døgntrafikk fordelt gjennom året. Som et tips til dere.

Det er mye større trafikk fra Lensvik - Orkanger enn Valset - Orkanger.

Hei. Jeg var på folkemøte ang Orkdalspakken forrige uke, jeg fikk ikke med meg møte i Lensvik men var på Orkanger.

Jeg har jobbet en del med dette de siste ukene da jeg er involvert i næringslivet i regionen og prater derfor med mye folk og bedrifter.

Etter å ha fordøyd møtet så er det en ting som vi virkelig lurar på å det er hvordan dere har kommet fram til de prisene som er presentert.

Ta krabbefelt i Ingdal for eksempel, her er det snakk om et krabbefelt på kanskje 400 meter til en kostnad på 92 millioner. Er det mulig å få et spesifisert regnestykke på dette?

Hva koster grunnarbeid, hva koster asfalt, hva koster administrasjon osv...

Hva skulle brua i Grinndal koste? 150 millioner? Ei bittelita bru... Nå ser jeg at det skal bli ei ny bru i Tennel på Fv710 der vinner av anbudet lå på mellom 6 og 7 millioner, her er det noe som ikke stemmer. Eller er det vi som ikke har skjønt noe her? Dere har jo tross alt jobbet med dette i 12 år så kanskje dere kan forklare dette nærmere?

Tilbakemeldingene jeg har fått er at Spesielt på Fv710 så er deres planer alt for lite til en altfor dyr penge. Forventningene lå nok på nivå med Fosenpakken og Fv714, som har blitt meget bra. Hvorfor det skal være så enorme kostnader på 710 er et stort mysterium.

Dette er en henvendelse fra Løkken Arbeiderlag.

Vi er et relativt aktivt lag, og vi arrangerer Temakvelder der vi tar opp aktuelle tema.

Vi registrerer at mange i Løkken/Svorkmo området etterspør mer informasjon om Orkdalspakken.

Dere har vært på Orkanger i samme ærend, og man kan kanskje si at man burde ha møtt opp der.

Men vi registrerer likevel mange som etterspør dette, og det kan være formålstjenlig at det arrangeres et møte på Løkken med Orkdalspakken som tema.

Temamøtene er åpne møter for alle og vi arrangerer vanligvis dette på Arbeiderstuggu som har plass til ca 40 personer. Vi kan i denne saken vurdere Malmstua som har plass til et større antall.

Spørsmålet er om du eller noen i ditt team som kjenner prosjektet godt kan komme og holde et innlegg og svare på spørsmål.

Kan førstkommande torsdag kl 18.00 passe?

Orkdalspakken og fylkesvei 65.

Å få pakke er stort. Det er spenning og forventning når den åpnes. Orkdalspakken var en etterlengtet pakke. Den hadde jeg faktisk ventet på i mange år. Det har tatt litt tid, men pakkens innhold har etter hvert sunket inn. Sett fra mitt ståsted, Byagrenda ved Fylkesvei 65, har pakken et magert innhold og viss jeg vil ta imot pakken, må jeg betale det aller meste av den sjøl. Jeg ønsker her å gi noen kommentarer til pakken, både det mer veitekniske og den finansielle delen.

Orkdalspakken ble gjennomgått på folkemøter holdt rundt omkring, blant annet i Lensvik og på Orkanger. Møter der vi i god demokratisk ånd ble oppfordret til å komme med innspill. På møtene kom det fram at for Fylkesvei 65 blir det stort sett anbefalt å beholde de eksisterende traseene og uten noen gang og sykkelbane. Det ble også nevnt at forprosjektet hadde trafiksikkerhet og fremkommelighet som de fremste føringer for sine konklusjoner. To føringer som ofte kan være motstridende - økt hastighet gir redusert sikkerhet. Som nabo til 65 var det skuffende å registrere at bomiljøet langs veien, ikke er et drøftingstema.

Dagens Fylkesvei 65 er egentlig den gamle grendeveien som er benket ut mellom gårdene. Samfunnsutviklinga har gitt veien en helt annen virkelighet enn det den var tiltenkt. I forprosjektet er det slått fast at Fylkesvei 65 har gjennomsnittlig daglig trafikkmengde på **5500 ÅDT** (årsdøgntrafikk). Dette er en enorm trafikkmengde og jeg vil prøve å illustrere det ved å sammenligne med kjente veistrekninger. Ved å gå inn i Statens Vegvesens kart for trafikkmengde, kan en finne ÅDT på både fylkesveier (FV) og europaveier (E).

E14 mot Sverige – 1676 ÅDT, E6 ved Berkåk – 5192 ÅDT, E6 Dovrefjell – 2146 ÅDT, E39 Sjøvasskjølen – 2384 ÅDT, FV 30 mot Røros – 1304 ÅDT, FV 950 ved Hommelvik – 5000 ÅDT.

Det finnes veier i Trøndelag med større trafikkmengde enn FV 65 fra Fannrem og sørover, men veldig mange er det ikke. Det fremstår ganske tydelig at veiens standard ikke står i forhold til trafikkmengden. Folk bor sjølsagt der de gjennom generasjoner har bodd og med en slik trafikkmengde, er det mange som opplever å ha et dårlig bomiljø og en mer utrygg hverdag.

Fylkesvei 65 går gjennom gode jordbruksområder og teigblandinga er ofte slik at hver gård har 2 teiger, fra åssida og ut til Orkla, men avdelt med Fylkesvei 65. Det kan være 200 til 400 meter mellom de 2 teigene. Denne teigblandinga medfører sjølsagt at fylkesvei 65 også blir en forflytningsvei og avlingsvei for landbruket, ikke bare en kryssende vei. Jeg har mange ganger holdt pusten når utålmodige sjåførere har ligget bak større landbruksutstyr og kjørt forbi, ofte i det en svinger av veien og redskapet svinger inn i veibanen.

Akkurat her på By har Fylkesvei 65 to bakketopper. Jeg vil tro det forverrer situasjonen vår i forhold til trafikkstøy, da særlig tungtrafikken begynner å gire og gi gass her. Da vår 2 – 300 år gamle trønderlån ble satt opp, var nok ikke ordet trafikkstøy oppfunnet. Alle våre soverom er i andre etasje og vender mot Fylkesvei 65, som er 50 meter unna. Vi prøver å ligge med åpent soveromsvindu og det går bra midt på natta. Fra rundt klokka 05.30 begynner trafikken å ta seg opp. Da blir oftest vinduet lukket, og en håper på en liten blund til. Utendørs, med trønderlåna mellom oss og FV65, trodde vi det skulle bli bra. Dessverre opplever vi at en låvebygning kaster lyden tilbake og vi må heve stemmen når vi snakker med hverandre. Det er nok mange som kan mye mer enn meg om støypåvirkning på oss mennesker, men vi føler at det er noe som sliter og forstyrrer hver dag. Når fremkommelighet og hastighet er viktige parametere i utviklinga av vår fylkesvei, blir vi ganske bekymret i forhold til støybelastninga. Både av sikkerhetshensyn og støyhensyn, har nok en senkning av hastigheten vært et ønske fra vårt ståsted.

For vårt område, anbefaler forprosjektet at det ikke bygges noen gang- og sykkelvei. På folkemøtene ble det begrunnet med at sør for Halguttu, bygger nå kommunen ut en trimvei på skuldra av elveforbygninga, planlagt opp til Vormstad. Det har i forkant av denne Orklaparken Sør, sjølsagt vært dialog mellom grunneiere og kommunen. Jeg har inntrykk av at grunneierne har møtt prosjektet med ei positiv innstilling. I prosessen ble det spurt om dette nå skulle være vår erstatning for gang- og sykkelvei langs Fylkesvei 65. Her ble det understreket at trimstien ikke hadde noe med gang- og sykkelvei langs fylkesvei 65 å gjøre. En kan bli ganske oppgitt over at grunneiernes positivitet, og dermed muligheten til å realisere Orklaparken Sør, nå blir brukt mot oss for at vi kan ferdes trygt langs veien og ikke på veien. Jeg har store problemer med å forstå hvordan Orklaparken Sør nå kan bli brukt som argument for at gang og sykkelvei ikke er nødvendig. Det er flere hundre meter med jordbruksareal mellom Fylkesvei 65 og Orkla og jeg mener det finnes 3 avlingsveier mellom Halguttu og

Vormstad. Skal barn eller voksne besøke venner i nærmiljøet, vil nok Fylkesvei 65 bli brukt som før. Jeg roper hurra for Orklaparken Sør, men den ligger stort sett langt unna Fylkesvei 65.

For bedre å illustrere hva jeg snakker om, vil jeg fortelle om naboen min. Han har hund og prøver ofte å gå tur med den. I nærheten av nordligste bakketopp kom en trailer imot, samtidig som det kom bil den andre veien. Naboen så at traileren ikke hadde til hensikt å stoppe for fotgjenger på veien, men ville holde farten oppe i motbakken. Naboen konsentrerte seg da om å få hunden utenfor veien, mens han sto på kvitstripa. Da traileren braste forbi, nappet det i rumpetaska han hadde på ryggen. «Jeg ble stående der ei stund», som han sa etterpå. Med slike og lignende historier med oss, er det vanskelig å forstå hvorfor vi ikke skulle ha behov for noen gang- og sykkelvei. Sikkert med en god intensjon, ble det for noen år sia satt opp en del autovern langs FV65. Det har vært mange fotgjengere og syklistar som har følt på større usikkerhet etter dette. De føler seg inneklemt og utrygg mellom trafikken og autovernet. De får ikke lengre til å trekke seg utafør kvitstripa.

I forprosjektet til Orkdalspakken, starter innledninga med kapittelet Bakgrunn. I forhold til Fylkesvei 65 har også jeg min bakgrunn, men den er nok noe annerledes. I mange år pendlet min far etter FV 65 og FV 700. Jeg var og passasjer i mange år. Han var nok lite imponert over veistandarden og brukte å fortelle meg at da Gauldalsfjøret fikk jernbanen, ble Orkladalsfjøret lovt at de skulle få god vei oppetter dalfjøret. Med seinere tids mange avisoppslag om milliardatsing på ny E6 gjennom Gauldalsfjøret, begynner jeg å tro at noen må ha glemt lovnaden. I Orkdalspakken blir vi nå tilbudt et opplegg med noen flekkvise utbedringer, mot at vi betaler 80% av kostnaden sjøl. Jeg ser at ny E6 gjennom Soknedal nå har 46% andel på bompenger. Orkdalspakken forteller oss om en helt annen virkelighet og jeg har fundert på hva som egentlig er bakgrunnen for at Orkladalsfjøret har kommet så kraftig i bakleksa. For det første ble det jo aldri noe av lovnaden om en kompensasjon for et tapt jernbanespor. Dernest tror jeg det ble skjebnesvangert at vi 1. januar 2010, fikk en regionreform av riksveinettet. Denne forvaltningsreformen overførte riksveiene, som ikke var definert som stamveier, til fylkene og de ble omdøpt til fylkesveier. For å ta dette ansvaret, fikk fylkene 6,9 milliarder kroner. Jeg vil tro det var ganske enkelt å finne «hull» å gjemme disse pengene i. I dag har fylkene ca. 44 700 km med vei og staten har 10 753 km med vei. Når vi vet at alle fylker sliter med anstrengt økonomi, er det til å forstå at veistandarden blir som den er. For FV65, sørover fra Fannrem, blir dette særdeles uheldig da trafikkmengden her er større enn på de fleste andre både riks- og fylkesveier.

For alle som er nødt til å bruke FV65, enten som arbeidsvei eller andre aktiviteter for seg sjøl og familien, kan den økonomiske belastningen bli stor. På folkemøtene var de ærlige på at kalkylene ikke hadde med seg de siste prisøkninger innen vei og anlegg. De har lagt inn en tenkt bomprispassering på kr 45,- for personbil, men med en mulig feilmargin opp til 40 %. Med 40% er vi med en gang på kr 63,- og da ser en at prisen ligger i nærheten av andre FV-bommer i Trøndelag. Her er en liten oversikt. FV 715 (innkreving på ferje Flakk – Rørvik) - kr. 46. FV 710 (innkreving på ferje Brekstad – Valset) - kr. 53. FV 714 Våvatnet – kr. 76. FV 714 Vasslag kr. 96. FV 720 Malm - kr. 65. FV 17 Sprova - kr. 56.

Vi lever her på By i et bofellesskap med de 2 neste generasjonene. Da de 2 barnebarna begge er engasjerte i lagidrett, blir det mange transportoppdrag. Jeg bruker å spøke med at vi driver stort innen transportsektoren, men at det er dårlig inntjening i bransjen. Jeg tør nesten ikke tenke på kostnadene viss det skulle komme bompasseringer på vei til aktiviteter. Å bruke buss er helt uaktuelt. Fritidsaktiviteter krever privatbilen. Det gjør også barnehage og SFO. For en ung familie med 2 - 3 aktive barn, i tillegg til at kanskje begge foreldre skal kjøre til arbeid, blir bompasseringene virkelig en betydelig kostnad. Av egen erfaring med behovet, snakker vi om daglige utgifter for en slik familie på 300 – 500 kroner pr. dag. Helgene er ofte belagt med kamper og turneringer, så kostnadene ruller på da også. For å være litt forsiktig, kan vi gange disse beløpene med bare 6 og ser at kostnaden pr. uke blir rundt 1800 – 2880 kroner. Da har jeg kalkulert med en bompris på kr. 60 pr. passering, noe jeg tror er en mer realistisk framtidig passeringskostnad. Når folk kalkulerer sine familiekostnader, er det trolig månedskostnadene det er enklest å bruke. Da ser en at kostnaden for en slik familie fort kan komme opp i 7200 – 11520 kroner. Jeg vil tro de aller fleste vil si at dette påvirker familieøkonomien kraftig og jeg er ganske sikker på at en del barn vil få nei til sitt ønske om å være med på aktiviteter sammen med venner. Har vi lov til å påføre noen innbyggere, for det vil ikke gjelde alle, så store kostnader for å leve og fungere helt vanlig i det daglige? Når folk skal etablere seg og bygge en heim, vil slike daglige kostnader lett bli utslagsgivende for hvor de slår seg ned.

På folkemøtene kom spørsmålet om bomsniking opp. Folk var bekymret for at veibrukere tok i bruk omveier for å slippe å betale. Da fortalte folk fra fylkeskommunen at de hadde råd for det. Det kunne ikke inngå i prosjektet, men viss det viste seg at folk tok i bruk andre og mindre veier for å slippe å betale, var det mulig å sette opp bommer også på disse veiene etter søknad til departementet. Skulle for eksempel veien Vormstad – Solbu – Fannrem få stor økning i trafikkmengde, kunne det settes opp bom også her. Dette til tross for at det nå var et prinsipp at folk skulle ikke betale for noe de ikke fikk,

altså betale for å kjøre på en vei som ikke var påkostet og restaurert. Med de store kostnadene vi kan se for oss her, ser jeg ikke bort fra at vi kan ende opp med bommer på mulige sideveier. Da synes jeg virkelig synd på de oppsitterne som bor her og som må bruke disse veiene i det daglige og med samme veistandard som tidligere, men med bomutgifter.

Jeg har i det jeg så langt har skrevet, prøvd å samle informasjon relatert til Orkdalspakken og da særlig sett fra mitt ståsted eller bosted – Byagrenda, ca. 5,5 km sør for Forve bru. Jeg har og prøvd å ta fram erfaringer fra et langt liv, 50 meter fra FV65. Jeg er imponert over all informasjon som ligger ute på nettet, både fra stat og fylkeskommune. Det som særlig særmerker «min del av Fylkesvei 65», er den enorme trafikkmengden. Som tidligere nevnt så finnes det veier med like stor eller enda større trafikkbetlastning, men de ligger for Trøndelag sin del, inntil eller i Trondheim by. Disse har sterkt reduserte fartsgrenser og oftest et gang- og sykkelfelt, for å ha en tilfredsstillende trafiksikkerhet. Hvorfor «min fylkesvei», med landbrukstrafikken i tillegg, blir vurdert annerledes, forstår jeg ikke.

Jeg klarer ikke å se for meg at trafikkmengden vil gå ned i åra som kommer. Veien ligger nå der den ligger og vil fortsette å ha den samme bruken fra landbruket. I den grad oppfordringene om økt fysisk aktivitet som gåing og sykling, blir tatt alvorlig, vil disse heller øke enn avta. Med de flekkvise utbedringene som er foreslått, vil følelsen av trygghet og sikkerhet bli heller dårligere enn bedre. Med den trafikkbetlastninga vi har her, må det bygges en ny vei. Det vil jeg tro at planavdelinga i Fylkeskommunen og har sett, da de akkurat for dette området har tegnet inn en ny vei. Denne er tegnet inn mot dalsida mot vest. De har i sine vurderinger sagt at de synes dette trasevalget har såpass mange minussider ved seg, at de har valgt det bort. Jeg ser at det kan være utfordringer å finne trase for en ny vei oppetter dalen. Denne skal sjølsagt ha både bedre trafiksikkerhet og framkommelighet enn den eksisterende og den bør gi et bedre miljø for de som bor i nærheten av veien, og det gjør jo de aller fleste ettersom det er en utrettet grendevei. En tunell i fjellet ville sjølsagt løst de fleste utfordringer, men jeg registrerer at alternativet ikke er nevnt. Ellers vil jeg gjerne nevne at for noen år sia, så jeg et kart med ny vei inntegnet oppetter dalen. Her var det tegnet inn ny vei langs vestsida av Orkla. I dag er så å si hele Orkla forbygd og «den største jordtausa i dalen» har ikke tatt ny jord på mange, mange år. Skulle ny vei bli bygd langs elva, måtte den i tilfelle kommet på og vest for elveforbygninga. Dette arealet blir nok kategorisert som dyrkamark, men jeg kan nok si av egen erfaring - det er ikke her vi tar de største avlingene. På baksida av forbygninga er det lagt opp en kraftig rank av elvagrus og denne blir sjølsagt både skrinnet og tørr de fleste sesonger. Sånn sett vil den nok være bedre egnet som veifundament enn åker. Et annet moment, som er vesentlig for meg, er at her vil det være svært lite bebyggelse å komme i kontakt med og som kraftig kan forringe bomiljøet for folk. Da dagens trase går helt ut til Orkla ved Halguttu, vil det være enkelt å vurdere om hele strekningen fra Forve bru og sørover til Vormstad skulle bli lagt mot Orkla eller bare deler av den. Ved et slikt trasevalg ville og kostnaden ved utbedring av Halguttu bli eliminert (estimert til 29 ev. 57,5 mill.kr.) og pengene kunne heller legges i ny vei. Her vil jeg tro framkommeligheten og kunne få et pluss da veimyndighetene sikkert kunne sette høyere hastighet, da det ville være lite med bebyggelse og få innpåkjørslar å ta hensyn til.

En bieffekt av et slikt trasevalg ville være at gammel FV65 kunne omklassifiseres til lokalvei. Her kunne hastigheten settes ned og trafikkmengden ville bli svært liten i forhold til dagens. Jeg ser for meg at da ville behovet for egen gang- og sykkelbane bli mindre påkrevet og pengene kunne heller brukes på ny vei. Med liten trafikkmengde og liten hastighet, ville trafiksikkerheten få seg et løft og bomiljøet bli mange hakk bedre.

Jeg skjønner at det må arbeides mye med planene og tas mange politiske avgjørelser, før ny FV65 kan være kjørbær. De fleste reaksjoner som har nådd mitt øre så langt, har gått på kostnaden for de som må bruke strekningen i det daglige. Jeg synes virkelig det er sørgelig at vårt dalføre blir så stemoderlig behandlet. Her håper jeg at mange politikere kan engasjere seg. Det oppleves ganske urettferdig at vilkår og kostnader folk blir påført er helt forskjellige alt etter om det er stat eller fylke som har ansvaret for veien. I Orkdalspakken ligger også FV 701, Gjølme – Valset og videre til Ørland og Norges Hovedflyplass for forsvaret. Sørfra er det 2 veier, nedover Gauldalsfjøret eller nedover Orkladalsfjøret. Med tanke på beredskapen, burde Orkladalsfjøret få en kraftig oppgradering.

Jeg tillater meg å spinne litt mer i tankerekka stat/fylkeskommune. Det har lenge vært diskutert flere løsninger for E39 gjennom nedre del av Orkladalen. E39 lagt i kulvert under dagens trase forbi Shell og Amfi Orkanger, har vært nevnt. Ny vei over den fine dyrkamarka sør for St.Olav Orkanger, har vært nevnt. Det ble bygd fin vei helt opp til Forve bru, for noen år sia, da dette var E39. Denne veien går helt ut til Orkla, like nord for Forve bru. Viss staten hadde bygd bru over elva her og bygd tunnel videre opp til Gangåsvatnet og til dagens E39, kunne fylkeskommunen ha glemt ny Forve bru. I Orkdalspakken er det beregnet ny Forve bru og prisene varierer fra 251 millioner til 420 millioner. Med ny E39-bru nord for dagens Forve bru, kunne denne kostnaden blitt spart og brukt på eventuell ny vei eller en langt billigere gang- og sykkelbru ved Forve. Kunne staten kommet oss i møte på denne løsningen, hadde fylkeskommunens prosjekt, ny FV65, sett litt bedre ut.

Jeg håper mange politikere, både lokalt, regionalt og nasjonalt, vil engasjere seg og poengtere de store utfordringer folk kan få i sitt daglige virke, alt etter veiklassifisering og fylkesøkonomi.

By, primo mars 2025.

Hei.

Ønsker å gi mine betraktninger rundt deler av Orkdalspakken.

1. Bomstasjoner midt i en kommune MÅ unngås. Dette har vi erfaring med i Orkland. Ref Lakseveien og bom ved Våvatnet. Bomstasjonen ble faktisk et hinder for å få bemanna sykehjemmet i Snillfjord med kvalifisert personell, noe som førte til nedlegging.

Ellers er det for de som bor på «feil» side av bommen, en ekstra økonomisk belastning ved å komme seg på jobb, levere barn på skole og delta på fritidsaktiviteter.

De som har valget, vil etablere seg innsiden av bommen. Gjelder både private og næring. Det har med andre ord en sentraliserende effekt. Bom på kommunegrensene er det eneste fornuftige, om man absolutt må ha bom.

2. Utbedringene av FV 710 er både påkrevet og ønsket av befolkningen, og vil føre til økt trafiksikkerhet. Så det bør være en grei sak.

3. De utbedringene som er skissert i resten av Orkland kommune gir liten eller ingen økning i trafiksikkerheten. Kun en liten forbedring for tungtrafikken som kan kjøre LITT fortere, og kanskje sparer noen få minutter/sekunder. For den lette trafikken er vegen mer enn god nok, men det er den som i hovedsak skal betale.

Det som imidlertid hadde økt trafiksikkerheten betraktelig, er å fått etablert gang og sykkelbaner.

Det ville vært positivt for alle, også tungtrafikken da de hadde fått bedre flyt i kjøringa. Betalingsviljen ville også økt betraktelig med enn sånn vinkling på prosjektet. Men da måtte det vært en sammenhengende og helhetlig plan med fokus på de myke trafikantene.

4. Så med dagens fragmenterte plan, er det kun FV 710 man bør gå videre med for Orkland sin del. Resten bør skrotes først som sist.

Hei.

Mine tanker rundt Forve-Storås-Meldal:

- Bompenger og sentraliseringseffekt må på blokka
 - Bompenger er usosialt og rammer de som har minst fra før, og de som er i etableringsfasen med barn som skal hit og dit på aktiviteter
 - Hvem er veistandarden et problem for? Er økt fart målet? Det kan synes som delprosjektene kun har som mål å bedre forholdene for tungtrafikken. Litt større fart og mulighet for å spare noen få minutter.
 - Er strekningene det er snakk om spesielt ulykkesutsatt? Ikke mitt inntrykk.
 - Myke trafikanter er nevnt i mandatet på lik linje med lett og tung transport. Kan ikke se at det er en god plan for gang og sykkelveier, nesten ikke tenkt på i det hele tatt. Å få bort myke trafikanter fra vegen vil styrke sikkerheten for disse, og gjøre kjøring med tunge doninger mer behagelig og redusere drivstoff-forbruket.
 - Mellom gartneriet og Svorkmo er det en strekning som heter Tronvollkleivan. (ikke tatt med i prosjektet) Det er en strekning det er livsfarlig å ferdes som myk trafikanter.
- Moesvingen litt lenger nord er ufarlig i sammenligning.
- Like før du kommer til siste rettstrekninga før Å om du kommer nordfra, er ikke tatt med. (Snoen) Et farlig punkt/strekning som er på linje med Tronvollkleivan. Brua over Resa på Å er ufarlig i sammenligning.
 - Forve bru må ut av prosjektet til man vet hva som skjer med E39 og kryssing av Orkla.
 - Prosjektene på Fv 710 kan med fordel gjennomføres, men resten bør skrotes for Orkland sin del.
 - I det hele tatt virker prosjektet lite gjennomtenkt. Hvis det først skal gjøres noe, må man inn med nye øyne og ta HELE mandatet inn over seg. (inkl myke trafikanter) Da må man se på de farlige punktene, ikke de ufarlige som Halguttusvingen, Moesvingen, Kryss Meldal, Brua ved Å osv.
-

Etter å ha tenkt litt så måtte jeg bare sende en mail. (Mann kan ikke klage om en ikke har sagt noe)

Alt her er mine personlige tanker/meninger og spørsmål. Som daglig pendler til Orkanger så må jeg si meg både negativ og positiv til denne pakken. Jeg har meste tanker om stykket mellom Storås og Rindal, da det er der jeg mest meninger om.

Første tanke er at som en normal arbeidende så synes jeg 3500,-kr i mnd er nokk å betale for disse utbedringen, man føler dessverre at det er mye for lite utbedrende for en pendlende bilist. Måtte vell være over 1000 passerende for at det var noe vits med bom og det var 1200 på grensen? Husker jeg riktig? Så det skal ikke mye til at det faller under, om det blir for mye å betale er det jo ikke sjokkerende om noe trafikk avtar. Bare en tanke.

Om vi begynner fra Storås og tar bakken der, ja det er ok å rette ut den da den kan utgjøre noe prakt på vinterstid og det blir enklere for tung transport som kommer fra sør. Mitt store spørsmål angående bakken er, hvem godkjenner nydyrking? Fylket eller stat? Alle som kjører hver dag ser jo at det pågår nydyrking av jorde der, så hvem betaler da utbetaling av matjord når vei kommer over det nydyrkete partiet?

Er det vi bom betalere/pendlere som må ta den regningen også? Om vei har vært i tankene så mange år vist på folkemøtet er det spesielt at det gitt tillatelse for dyrking. Dette er noe av mine tanker angående bakke.

Så kommer vi til Holtbrua, ikke sikker på riktig skrivemåte på den. Etter å ha pendlet i 6år så har jeg ikke lest eller hørt om noe alvorlig ulykke på den broen. Som bom betaler synes jeg det er bortkastet penger å bruke en formue på å bytte ut den, er ikke så mye trafikk i døgnet der. Det blir ikke akkurat Sluppen krysset og en flaskehals.

Men ja, det er uoversiktlig. Hadde det ikke vært en tanke å sprengt og senket terreng rundt bro så det har blitt mulig å se på begge sider av bro, uansett hvilken retning man kommer. Da hadde det blitt en mye bedre passering av bro, med bedre gli.

Får man også fyllmasse til å utbedre andre plasser. Legger med et bilde som viser min tanke.



Det var mine tanker om de punktene som er tenkt utbedret, så min mening er positiv til bakken og negativ til bro.

I stedet for bru er det heller skulle vært utbedret veibane her og der. Vi har en smal sving med bro rett opp for Storås f.eks, der er det så smalt at det ikke er gul stripe engang. Noe feil dosert er den også.

Hele partiet mellom Holtbrua og den andre er jo feil dosert. Det burde vært rettet opp, på det partiet er det jo flere ulykker enn på bro. Så har vi svingen sør for YX (Tex) som ble oppgradert i 2021/2022?, den er jo fullstendig feil dosert. Sitter med hjertet i halsen om en møter lastebil i den svingen. Rett og slett uforståelig at det bygges på en slik måte på 2020 tallet.

Kan ikke nevne alt, for alt er ikke oppnåelig. Det skjønner alle. Men min tanke om dette prosjektet er at det må tenkes grundig igjennom, se på helheten hva som brukeren er tjent med. Det er tross alt pendleren som stort sett betaler bom avgiften som kommer inn.

Hei. Takk for et godt info møte om mulig utbedring av fv 710 i går kveld.

Stort engasjement og oppmøte. Som viser hvor viktig denne veien er for samfunnet vårt.

Håper vi kommer i gang med utbedring så snart som mulig. Det er viktig for oss som kjører denne veien flere ganger daglig.

Vi holder på å utvikle framtidens næringsliv på Orkanger. I den forbindelse er veiene svært viktig da folk må komme seg på arbeid og det skal være fri flyt av varer og tjenester.

Hei. Noen synspunkter på bomveifinansiert R65 . Dette er ett prosjekt vi tar sterk avstand fra. Det rammer dypt urettferdig innad i kommunen , store ekstra utgifter ved nødvendig kjøring for de som bor sør for bommen. Arbeidskjøring og sport / kulturaktiviteter. Økte transportutgifter for både bedrifter og transportaktører. Det snakkes videre om ett levende Orkanger sentrum , med aktiviteter for helebefolkningen i kommunen .Det oppfordres vel ikke akkurat til dette ved ett slikt prosjekt , der alle som bor utenom sentrum må passere en bom for å delta. Så til det såkalte nytteprinsippet i dette forarbeidet, dette stemmer dårlig med å plassere bommen på By da passering av det dyreste delprosjektet (Forve bru) ikke koster noe dersom du ikke skal sørover. Undertegnede er grunneiere ved Mosøysvingen (som dere kaller Moasvingen). Her er det planlagt å rasere 50-60 mål prima jordbruksareal og skog. Dette for å spare inn en 10-15 sekunder på strekningen Storås - Vormstad. Dette er også ett område som er ett yndet tilholdssted for både små og spesielt storvilt høst og vinterstid, dette går dårlig i lag med ny vei og full fart. Lurer også på om de som har vurdert konsekvensene ved å blå linje .har de i det hele tatt vært her og sett ?. Det er mange strekninger på strekningen Fannrem - Storås som er mye verre enn Mosøysvingen. Ta Halghuttusvingen , den er det anbefalt å gjøre lite med og i samme trase. Det samme gjelder Tronvollkleiva nord for Svorkmo her skal det ikke gjøres noe. . Videre utbygging av boligområder sør for bommen vil også lide sterkt under dette. Det som virkelig hadde hjulpet på trafiksikkerheten er gang og sykkelvei oppover hele dalføret. Nei stopp dette prosjektet , bruk ikke mere av våre skattepenger på dette. Kostnadene står ikke i det hele tatt i samsvar med det vi får igjen. Vi får ingen ny vei , bare litt flekking og rasering av dyrket mark. Nei vi håper dere som styrer og steller ser hvor feil dette blir på alle vis. (kostnadene blir også garantert mye høyere).

jeg vil bare si tusen takk for at du tok deg tid til å presentere prosjektet for oss i kveld. En veldig bra presentasjon (hørte den også i kommunestyret, men like interessant i dag). Gode tilbakemeldinger fra de som deltok, en engasjert gjeng - beklager en del politiske spørsmål, men de var nok mest rettet mot oss i kommunestyret.

Takk for at du stilte opp i dag, vi setter stor pris på det!

Hei, jeg hadde dessverre ikke mulighet til å komme på info møtet som var sist uke, vil bare si att jeg er positiv til utbedring av vei, når det gjelder bom-plassering på fv65 så er jeg sterkt imot plassering på By, det vill ramme oss som bor å jobber i området her daglig såpass hardt att det blir ett problem. Bompengeplassering på BY vil også splitte bygda, og ha en negativ effekt for vormstad-svorkmo og generelt retning gamle Meldal , Vormstad har boligfelt med byggeklare tomter, næringsareal som gradvis bygges ut , innbyggerne får også sannsynligvis ett Biogassanlegg som er sterkt uønsket som nærmeste nabo, dette i kombinasjon med bom på BY tror jeg vill stagnere den positive utviklingen som er på Vormstad, boligtomtene blir sikkert ikke enklere og selge, nå eier ikke jeg boligtomter oppå der, men eier ei næringstomt og ønsker fortsatt positiv utvikling på Vormstad.

Bompenge må kreves inn på kommunegrensen.

Ønsker bekreftelse på mottatt mail.
