

Møte om riksveg 662 - referat 2006.02.16

Tilstede:

Kommunen: Torgeir Dahl, Jan Petter Hammerø, Jostein Bø, Oddvar Sæter, Geir Amdam
Vegvesenet: Sylfest Bell og Terje Josefsen
Bygdelaga: Michael Eklo, Hans Nordhaug (Djupdalen), Trond Haukebø, Helge Kallestad (Haukebøen), Marianne Baret (Baret/Mordal)

Innhold:

Trond H. fortalte kort historien om veien fra tidlig 1900-tall til i dag. Etterlyste kommunikasjon med kommunen som vi også har gitt uttrykk for ved diverse høringer. Bygdelaga har i lang tid argumentert for den lange tunnelen, mens de folkevalgte gikk for den korte pga økonomi. Reguleringsplanen hadde derfor den korte tunnelen som utgangspunkt. I 2004 skrev bygdelaga til kommunen for å få info om fremdrift. Da kom reguleringsplanen ut på høring som vi besvarte med nytt brev med utvidete argumenter fra 2004. Den justerte planen var så å si uendret, og bygdelaga lurte på hvordan man da skulle svare på den justerte planen. Dette møtet er et resultat av en samstemt uttalelse fra alle husstander i bygdelaga, og den frustrasjonen som føles fordi uttalelser ikke blir seriøst vurdert.

Trond H. gikk deretter over til å presentere bygdelagas lange tunnelforslag som er en variant av et tidligere forlatt forslag.

Michael E. gikk nøyere gjennom fordeler med det nye forslag sett fra Djupdalen sin side. Gikk kjapt gjennom trafikale fordeler og så over til støyproblemet. En planfri løsning vil gi en sikker på og avkjøring. Vi ønsker å redusere antall påkjørsler til riksvegen. Trafikksikring i forhold til barn blir mye bedre. Stor vegskjæringer vil kunne doble støyen ved refleksjon. Støyen vil virke ekstra forstyrende ved at den kommer som et smell ut og inn av tunnelen som er plassert rett overfor bebyggelsen. Gjennomsnittsstøyen kan tidvis bli meget høy på grunn av trafikkbildet som kommer puljevis til og fra ferger.

Trond H. gikk gjennom et utarbeidet ”faktaark” som sammenligner eksisterende plan og bygdelagas nye forslag – ser på faktorer som total tunnallengde, lengde bro, utbedring av vei og gangvei, støyforhold/bomiljø og støyskjerming. I tillegg er det et prisestimat for tunnel basert på anbud for Jordalsgrenda som sier at meterprisen er 36.000 kroner (vår stipulering), som tilsvarer 67 millioner i tunnelkostnad for det nye lange forslaget. (Vedlagt)

Michael E. gikk så inn på at det har vært vanskelig å regne pris. Det kan se ut som prisen kommunen har regnet med er ren tunnallengde uten merkostnader. Dårligere bomiljø i Djupdalen og Baret, avbøtende tiltak for støyskjerming, trafikksikkerhet ser ikke ut til å være faktorer som er lagt til grunn for valg av alternativ. Gangvei til Julneset, parkeringsplass til Kringstadsetra synes ikke å være tatt med som ”gevinst” i et utvidet regnestykke – hvor ”samfunnskostnader” er medkalkulert.

Vegvesenet: Utregningen av pris ble gjort av en ”anslagsgruppe” med kompetanse som vanligvis ikke pleier å bomme. Jordalsgrenda var spesiell fordi entreprenøren hadde oppdrag på Ormen. Prisene har endret seg og Vegvesenet vil gjøre et nytt anslag. Likeså var også prosjektet med ny tunnel på vegen til Todalen (Surnadal kommune) spesiell – og ble billig av den grunn.

Ordføreren: Har vi egentlig 70-80 millioner? Hva betyr fylkestingsvedtaket om 50 % dekning? Kommunene rundt vil ikke være med bompenger. Kommunene har etablert et selskap Gassrovik (?) AS som vil jobbe med blant annet Haukebøen. Avtale med vegvesenet om nytt anslag. Har satt full fart for klargjøring om man har finansiering. Endelig vedtak i slutten av april.

Michael E. svarer: Hvis vegvesenet gjør et nytt anslag, må merkostnader det eksisterende forslaget komme med.

Torgeir Dahl svarer: Påpeker nok en gang et fylkestingsvedtaket er uklart. Nevner at den lange tunnelen ble avvist for lenge siden...

Michael E.: Deler ut informasjonsark med støyargumenter fra Djupdalen.

Oddvar S: Nevner hvordan planarbeid foregår. Mener at ingen feil er pågått. Viser til at det lange forslaget ble avvist av enstemmig kommunestyret.

Trond H.: Hevder at de folkevalgte valgte kort tunnel pga pris utelukkende.

Marianne B.: Nevner busstopp og kryssende trafikk ved Baret. Dette er en svært uheldig og trafikkfarlig løsning

Geir A.: Gjentar Oddvar sine argument. Formelt er saken ferdig – og planen er valgt. I følge regelverket må planen eventuelt avvises av kommunestyret og så lage en ny plan...

Ordføreren: Haukebøen er førsteprioritet. Pengene kan mistes hvis planen blir utsatt.

Trond H.: Spør kommunen hvordan vi skal gå frem? Hva skal vi si til bygdelaga? Regnestykket er bare prisen for vei. Andre argument er ikke kommet fram, og våre argument og konkrete forslag er svært lite kommentert og tatt hensyn til.

Geir A.: Det blir feil å argumentere med at vegvesenet har regnet feil.

Trond H.: Sier at det er skjellig grunn til å tro at politikerne har blitt forledet ved å ikke ha alle moment klarlagt.

Ordføreren: Påpeker at man har bedt vegvesenet se på saken på nytt.

Michael E.: Påpeker igjen på at vi må få et regnestykke som viser alle elementer og som gjør en reell sammenligning mellom alternativene mulig.

Vegvesenet: Sier at prisen for Jordalsgrenda er mangelfull.

Torgeir D.: Glimrende hvis prisen blir den samme – da vil alle juble. Det viktig er å få gjennomført dette, men kvalitetssikre at det riktige valget blir gjort.

Hans N.: Påpeker at feil (for høyt) anslag for pris opprinnelig slår uheldig ut for det lange tunnelforslaget.

Geir A.: Fortsette planarbeidet, men sammenligne pris for de to forslagene.

Trond H.: Hva skal vi gjøre?

Geir: Dette møtet er nok. Dokumentasjonen som er presentert er nok sammen med tidligere høringer.

Torgeir D.: Det er klart at man kan gå veien om politikerne...

Michael E.: Vi ønsker å informere politikerne i bystyret/ formannskapet om saken slik vi ser den. Slik planen er nå, løser den flaskehalsen på Haukebøen, men skaper nye store problemer for Baret og Djupdalen som en skal leve med i uoverskuelig framtid.

Konklusjon:

1. Alle synes det lange forslaget er best – trafikalt, bomiljø- og samfunnsmessig. Er det ingen vesentlig forskjellig pris mellom det nye lange forslaget og reguleringsplanen, velger man det lange forslaget.
2. Planarbeidet fortsetter. Kommunen ber vegvesenet i det nye prisanslaget sammenligne reguleringsplanen mot det nye lange forslaget.