

SAKSFRAMLEGG**Saksbehandler: Thomas Engen**

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
16/1	Formannskapet - Ørland kommune	13.01.2016

Høringsuttalelse til Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030

Vedlegg:

- 1 Følg brev Høring samferdselsstrategi for Fosen
- 2 Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 Høringsversjon
18.12.2015

Sakens bakgrunn og innhold

Bakgrunnen for samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 finner en i Sør-Trøndelag's Strategiplan 2015 – 2018. Her står det (s174):

«Fosen-regionen er i en særstilling innenfor samferdsel i Sør-Trøndelag, med to hurtigbåtforbindelser, to fergeforbindelser og to veiforbindelser. Dette gjør Fosen krevende både økonomisk og operativt.»

Videre står det vedrørende veg (s174):

«Hovedforbindelsen på Fosen er «Fosenvegene», som fylkeskommunen etter initiativ fra et samlet regionråd, nå oppgraderer for 2 mrd. kr. i et spleiselag mellom fylkeskommunene og bilistene gjennom bompenger. Prosjektet ivaretas av selskapet Fosenvegene AS. For å sikre en helhetlig vurdering og prioritering kanaliserer STFK alle nye veitiltak på Fosen gjennom Fosenvegene AS. Fosenvegernes omfang og lokale forankring medfører at prosjektets interesser er en viktig faktor for en samferdselsstrategi for Fosen.»

I oppsummeringen i samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 er følgende beskrevet (s3):

«Gjennom en 'samferdselsstrategi for Fosen' ønsker fylkeskommunen å tydeliggjøre mål og muligheter for en ønsket og styrt utvikling av samferdselstilbudet til, fra og på Fosen. Strategiens oppgave er å signalisere valg og prioriteringer som kan bidra til gode og helhetlige samferdselsløsninger - for hele Fosen. Målet er å få mest mulig og best mulig samferdsel til hele Fosen innenfor det økonomiske og praktiske handlingsrommet som til enhver tid finnes.»

I kapittel for formål med strategien står det blant annet (s4):

- Denne strategien skal først og fremst bidra til at fylkeskommunen som sentral og premissgivende aktør for samferdselsløsningene på Fosen satser målrettet og forankret i Fosen-regionens egne mål og behov. Dette krever gjennomtenkte prioriteringer innenfor en begrenset økonomi.
- Det vil alltid være en kamp om ressurser. Gjennom planlegging og samordning kan det være mulig å løse flere oppgaver og dermed unngå for mange sub-optimale løsninger. Det er fylkeskommunens mål å gi best mulig samferdsel for hver samferdselskrone som brukes.

- *Strategien vil identifisere behov for tiltak og der det er mulig også foreslå konkrete løsninger. Endelige valg av løsninger og endelig dimensjonering av tiltak vil i imidlertid bli foretatt i forbindelse med anbuds- og innkjøpsarbeid, gjennom årlige behandlinger av handlingsprogram og budsjett og gjennom politisk behandling av enkeltsaker som løpende legges fram.*

Samferdselsstrategi for Fose skal i hovedsak forholde seg til perspektivene «tjenestetilbud», «klima» og «økonomi». Strategiens tidshorisont er fram mot år 2030. Følgende tema skal belyses (s4-5):

- Veg: Fv 710, 715, 717
- Ferje: Flakk-Rørвик og Brekstad-Valset
- Hurtigbåt: Trondheim-Vannvikan og Trondheim-Brekstad med mellomstopp
- Buss: Bussruter internt på Fosen(kommunesentra) og til/fra Fosen
- Knutepunkt: ferjekai, trafikk-knutepunkt, park&ride og informasjonsløsninger

Gjennom vedtak i Fylkesutvalget om Mandat for ferjeandbud 2019 la fylket føringer for ferjedrift frem til minimum 2027. For Flakk – Rørвик gjelder en kontrakt mellom STFK og Fjord 1 ut 2018, mens det for Brekstad-Valset er en kontrakt mellom AtB og Norled ut 2016, og mellom AtB og Boreal i perioden 2017-2018.

I samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 er Brekstad-Valset beskrevet å *«bidrar til kortere transportveier mellom Ørlandsområdet og områder sør for Trondheim»*. Samtidig er det kun beskrevet at betydningen av sambandet begrenset til å være beskrevet som *«viktig med hensyn til vekst og utvikling av næringsaktivitet mellom Ørlandsområdet og Orkdalsregionen, Øyregionen og områder som kan nå sørvestover langs E39.»* Dagens kapasitet er beskrevet som *«tilfredstillende»*, men at kapaiteten i perioden 2017-2018 *«bør forbedres»*.

Flakk Rørвик er beskrevet som et *«hovedsmand»*, og at det har *«tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikken og bruken av ferje nr 3 kan trolig optimaliseres»*. Utfordringene er *«håndtering av ferie og helgetrafikk»*.

Dagens kontrakt for hurtigbåt går frem til 2022. Vedrørende hurtigbåt er det for Trondheim-Brekstad lagt opp til en diskusjon om *«rutestrekningen løpende må sikres kapasitet i tråd med etterspørselen.»* For Trondheim-Vannvikan diskuteres *«utfordring med dette sambandet er mye ledig kapasitet utenfor pendlertidspunktene»* og endring fra et *«samband som i dag stort sett betjener lokal pendling mellom området Rissa/Leksvik og Trondheim sentrum bør sambandet Trondheim-Vannvikan utvikles til et samband som betjener et bredere publikum til/fra Fosen.»*

Eksisterende kontrakt for buss i regionen går frem til 2021. For buss er det beskrevet at *«skoleskyss er premissgivende faktor for det meste av landbasert kollektivtilbud på Fosen»*. Skoleskyss er åpen for bruk av allmennheten. Det diskuteres videre om det er mulig gjennom informasjonssystemer å tilgjengeliggjøring også annen transport som *«tilrettelagt skoleskyss, tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT), pasientreiser og for eksempel kommunale helsereiser.»*

For knutepunkt diskuteres generelt å legge til rette for god overgang mellom bil og kollektiv. Det anbefales å *«etablere gratis parkeringsmuligheter der dette understøtter samkjøring og overgang til kollektivreise»* mens en ønsker å *«avgiftsbelegge parkeringsarealer der kapasiteten er begrenset og der de tilrettelegger for omgåelse av bom og ferjeavgift. I 2015 gjelder dette parkeringsarealer ved ferjeleiene på Rørвик og Flakk og ved Krinsvatn.»*

I Transportplan Sør-Trøndelag 2014-23 ble det foretatt en prioritering av hvilke veier som er de viktigste fylkesveier. Listen deler opp i 1. og 2. prioritet og veier i Trondheim. Gjennom Veistrategi for Sør-Trøndelag 2016-30, vedtatt i Fylkestinget i desember 2015, er det bestemt at metodikken videreføres og skal ligge til grunn for framtidig prioritering av innsatsen. I Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 er det lagt opp til en ny prioritering gjennom Fosenvegene.

Tabellen under viser gammel og ny prioritering:

Strekning	Prioritet transportplan ST 2014-2023	Forslag gjennom Fosenvegene for perioden 2016-2030
Fv 710 Orkanger – Botngård (Brekstad)	1	2
Fv 715 Ila – Åfjord	1	1
Fv 710 (Brekstad) Botngård-Krinsvatnet	-	1
Fv 717 Rørvik-Rissa	2	1
Fv 715 Åfjord-Osen	2	2

Vedørende Fv 710 og Fv 715 står det følgende i samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 (s22-23):

- «Fv 710 Brekstad- Krinsvatn og 715 over Fosen mot Flakk-Rørvik binder sammen og betjener aktivitet på hele Fosen inklusiv transport mellom Fosen og alt omland. Fv 710 Orkanger-Valset har en viktig funksjon i forhold til raskere transportvei mellom Ørlandsområdet og Orkanger, E39-sør og FV714. Isolert sett må det derfor jobbes med oppgradering av begge veistrekningene, men i en innbyrdes prioritering mellom disse to veistrekningene vil FV715 være den veistrekningen på og til Fosen som underbygger flest helhetlige løsninger for hele Fosenområdet.»
- «Flere forhold underbygger at ferdselsårene inn til Flakk-Rørvik bør være prioritert; Hovedtyngden av trafikken vil fortsatt gå over sambandet, det å få tungtrafikk til/fra Fosen til å bruke E6-sør i størst mulig utstrekning er riktig mht trafiksikkerhet og tilstand på veinett. Kapasiteten på Fv710 bør inntil den er utbedret være forbeholdt lokale transportbehov mellom Ørland og Orkanger og trafikk som benytter seg av E39-sør og Fv714.»
- «For utbedring av veinett mellom Flakk og Klett bør strekningen Flakk – Ila på Fv715 prioriteres. Utbedring av denne veistrekningen vil løse et større omfang av samferdselsbehov enn hva veien via Spongdal løser.»

Veistandarden nord på Fosen mot Nord-Trøndelag er også kort omtalt (s23):

- «Det er dårlig veistandard også på den nordlige tilførselsveien mellom Osen – Sjøåsen.»
- «En oppgradering av denne veistrekningen forutsettes løst gjennom Fosenvei-samarbeidet. En oppgradering av denne veistrekningen løses gjennom Fosenpakke1, delpakke 3.»

Videre er Trondheimsfjordbrua omtalt. Her står det blant annet (s23):

- «Denne samferdselsstrategien for Fosen tar ikke stilling til gjennomføring eller realismen i disse prosjektene. Prosjektene vil være store og tunge og vil legge bånd på store ressurser så fremt de realiseres. For fylkeskommunen er det viktig at lokale interesser både på Fosen og i Trondheimsregionen løfter og driver fram den tidlige utredningen og planleggingen av prosjektene.»
- «Fylkeskommunen er generelt positiv til å erstatte varige driftskostnader med engangs investeringer. Fylkeskommunen forutsetter at de salderte driftskostnadene til båt og ferje som erstattes minus de drift- og vedlikeholdskostnader til ny bru dekker investeringskostnadene innenfor en akseptabel nedskrivningstid.»

Det er i et eget kort kapittel diskutert fremtidige Fosenpakker etter at Fosenpakke 1, delpakke 1,2 og 3 er gjennomført. Det er beskrevet: *«Innholdet i eventuelle nye «Fosenpakker» og et initiativ til å løfte disse fram må komme fra og være forankret i regionen og hos den enkelte kommune.»*

Det er presentert et forslag til videre Fosenpakker (s24):

- Fosenpakke 2: *Tilførselsveier Flakk - Ila samt restutbedringer av de parseller av hovedvegnettet på Fosen som ikke ble prioritert i pakke 1.*
- Fosenpakke 3: *Trondheimsfjordbrua kombinert med bru over Stjørnfjorden for å tilrettelegge for hurtig kommunikasjon fra/til kampflybasen.*

Til sammenligning presenterte Fosenvegene 5 alternativer ideer til drøfting for Fosenpakke 2 (videreføring av bompenger) i en workshop om fosenstrategi samferdsel gjennomført 18.08.15,:

1. *Istandsetting og oppgradering av alle fylkesvegene Kr. 1 – 2 milliarder*
2. *Alle grusveger asfalteres Kr. 500 mill*
3. *Rassikring i Stoksund og Roan Kr. 500 millioner*
4. *Bru over Trondheimsfjorden (estimert kostnad i 2012 kr 11,4 milliarder)*
5. *Kystvegen Roan – Rørvik m/ bru over Stjørnfjord Kr 5.8 milliarder (2010)*
6. *Ev. andre viktig fellesprosjekt?*

Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 legger også føringer hvem og hvordan en skal gjøre videre prioriteringer på fylkesveger på Fosen (s24):

«Det organiserte samarbeidet gjennom Fosenvegene AS bør fortsatt være Fylkeskommunens og Fosen-kommunenes organ og instrument for å ivareta en best mulig prioritert og målrettet utbygging av veinettet til/fra/på Fosen.»

I tillegg til å diskutere positive tiltak som vegutbygging, er det i samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 også diskutert begrensinger og negative tiltak. Dette er først og fremst knyttet til trafikk til/fra Fosen. To forslag er beskrevet (s26 og 33):

- *«Inntil veinettet mot sambandet B-V er oppgradert og ivaretar nødvendig sikkerhet og tilstrekkelig bæreevne bør Tungtrafikk til/fra Fosen til/fra aksen Trondheim E6-sør søkes å ledes til sambandet Flakk-Rørvik. Dette gjennom takstvirkemiddel og/eller legge inn skiltebegrensninger som følge av teknisk og trafikksikkerhetsmessige begrensninger i veinettet.»*
- *«Takster for Tunge kjøretøy i sambandene F-R og B-V må vurderes opp mot tilstand og kapasitet på veinettet rundt ferjestrekningene.»*

Folkehelsevurdering

Innledningen i samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 dekker betydning av strategien for Folkehelsen (s3): *«Bolyst og næringsutvikling på Fosen står og faller med gode samferdselsløsninger både innad i Fosen-regionen og inn/ut av Fosen-regionen.»*

Administrasjonens vurdering

Det er mange positive sider ved en samferdselsstrategi for Fosen. Det belyses blant annet hvor viktig samferdsel er for bolyst og næringsutvikling. Det diskuteres kapasitetsutfordringer på kort sikt for ferje og hurtigbåt på enkelte strekninger. Det belyses også mulige satsingsmuligheter for å styrke tilbudet på andre strekninger.

Samtidig er det en rekke prinsipielle utfordringer med dokumentet. En av hensiktene er å prioritere innenfor et begrenset økonomisk handlingsrom. Det skal bidra til at viktige prioriteringer og overordnede behov blir ivaretatt videre framover for hele Fosen-området. Hele Fosen har en sterk tilknytting til Trondheim, men Ytterkanter i nord har sterk tilknytting mot regioner i Nord-Trøndelag, mens Ørland og delvis Bjugn har sterkere tilknytting mot Orkdalsregionen. Det er heller ikke de samme utfordringer på hele Fosen. Enkelte deler har et lavtrafikkert vegnett med behov for asfaltering/minimumsstandard, mens blant annet Ørland har et langt høyere trafikkgrunnlag og høyt antall gående og syklende. Ørland har også en rekke tettsteder som skal forbindes til kommunesenteret Brekstad. Betydningsfulle vegnett utenom Fv710, Fv715 og Fv717 faller utenom satsingen. Dette gjelder for eksempel Fv 721 Botngård-Valsneset som har begrensninger på aksellast og Fv 245 fra Brekstad-Uthaug som har store konflikter mellom gående/syklende og næringstransport.

Når det gjelder mange av utfordringene for hurtigbåt og ferje er de enten løst gjennom andre vedtak eller er i en prosess for å løse kapasitetsproblem som en har de neste årene. Det er vanskelig å spå trafikkgrunnlaget ved avslutning av gjeldende anbudsrunder for hurtigbåt i 2022 eller etter ferjeplanbudet som starter 2019. Det er derfor vanskelig å gjøre prioriteringer rundt dette.

For vegnett er det gjort konkrete prioriteringer. Ikke bare er dette gjort på Fosen, men også utenfor Fosen. Hovedgrepet for prioriteringer er gjort ved å definere hovedpunkt for kryssing av Trondheimsfjorden til Flakk-Rørvik.

I en normal faglig prosess ville en legge opp til å beregne kostnader og nytte, samt se på fremdriften til forskjellige alternative transportløsninger. Dette er ikke gjort. En ide om en Fosenpakke 2 med ny tunell Flakk-Ila (Rv 706) er for eksempel prioritert fremfor kostnadsberegnete og konkrete forslag til forsterking av Fv 710 fra Ingdal-Orkanger (Ev 39).

Om det skal lages en Fosenpakke 2 og hva denne skal inneholde må være forankret i regionen og kommunene. Siden en viktig grunn til å utarbeide en samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 er å prioritere, kan en risikere at foreslåtte ideer til Fosenpakke 2 og 3 tolkes som denne ryggdekningen for omtalte prosjekt.

Kostnadene med de forskjellige tiltakene bør kartlegges før en gjør en prioritering. Kostnadene for utbedring av Fv 710 er beregnet å ligge på cirka 0,5 milliarder i henhold til et forprosjekt fra Statens vegvesen datert mars 2015. Kostnadene for en tunell som er nesten 10 kilometer lang Flakk til Ila er ikke beskrevet. Kostnadene for Fosenpakke 3 er enda mer usikker.

Nytteverdiene av de forskjellige prosjektene må kartlegges og diskuteres. I vedlegg til samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030 er det satt opp en tabell som viser kjøredistanser fra Brekstad til forskjellige steder i og sør for Trondheim. Til St. Olavs hospital er det like langt enten en kjører Brekstad-Valset eller Flakk-Rørvik. Allerede på Sandmoen er det 20 kilometer forskjell i distanse. Nytteverdien av tiltak Flakk-Ila bør diskuteres ut i fra den nåværende store fordelingen det er å benytte Brekstad-Valset for kjøretøy fra Brekstad til Sandmoen eller sørover langs E6. Rundt 1/3 av tungbiler over 12 meter til/fra Fosen går over Brekstad-Valset, mens 2/3 går over Flakk-Rørvik. Det er en risiko for at først når en kommer til en mulig Fosenpakke 3 og investeringer på sannsynlig over 10 milliarder, vil tungbiltrafikk som i dag bruker Brekstad-Valset kunne få reduserte kostnader gjennom de skisserte forslagene. Det er betenkelig om den 1/3 av tungtransporten til/fra Fosen skal få økte kostnader gjennom dyre ferjebillett eller restriksjoner på vegnettet for å tvinges til å benytte Flakk-Rørvik.

Tidshorisont for tiltakene er heller ikke diskutert. Det må forutsettes at Fosenpakke 2 ikke er aktuelt før Fosenpakke 1 er ferdig nedbetalt i 2026. Fosenpakke 2 er derfor i grenseland for å skulle behandles i en samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030. Tiltak på Fv 710 må derimot sees i sammenheng med utbygging av Ev 39 gjennom Orkanger og er inkludert i prosjektet Veipakke Orkdalsdalsregionen. Allerede i 2017 vil bompenger på eksisterende Ev 39 fra Orkanger til Klett bli fjernet og mulighet for å realisere dette prosjektet i løpet av neste NTP periode 2018-2029 er derfor gode.

En viktig premiss for at et samlet Fosen stod bak Fosenpakke 1 var at alle skulle ha nytte av tiltak. I Fosenpakke 1 var Fv 710 fra Valset-Lensvik og Fv 715 fra Åfjord og nordover inkludert. Nå er videre utvikling disse strekningene satt som prioritet 2. Slik samferdselsstrategi for Fosen nå er beskrevet kan det synes som om et viktig premiss om at alle skal ha nytte og få gjennomført noen av sine egne prioriteringer av tiltak, ikke er til stede. Faren er derfor at samferdselsstrategi for Fosen er splittende og vil medføre mindre penger til å styrke samferdsel i Fosenregionen. I tillegg vil en isolert vurdering av Fosenregionen kunne bety en suboptimalisering i forhold til en helhetlig vurdering med nærliggende regioner som for eksempel i Veipakke Orkdalsdalsregionen. Dette kan bety reduserte næringsutvikling innen havbruk og «den blå åkeren» på grunn av manglende samferdselstilbud mellom kystregioner.

Rådmannens innstilling

Formannskapet i Ørland kommune fremmer følgende innspill til felles høringsuttalelse fra Fosen regionråd og egen høringsuttalelse til Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030:

- Rollen til Fosenvegene AS og eventuelle Fosenpakker 2 og 3 er ikke tilstrekkelig kartlagt. Det må gjennomføres en grundigere diskusjon om rollen til Fosenvegene AS ut over gjennomføring av Fosenpakke 1. Om en skal gjennomføre og eventuelt innhold i Fosenpakke 2 og 3 må være gjenstand for en grundigere utredning og diskusjon.
- Foreslått tiltak innenfor Fosenpakke 2 og 3 må ikke sette stopper for andre pågående prosjekt mellom Fosen og andre regioner. Dette gjelder for eksempel prosjekt nordover mot regioner i Nord-Trøndelag og Fv 710 i Veipakke Orkdalsregionen med tilknytting til E39 sørover og gjennom Orkanger til Klett.
- Kostnader, nytteverdier og tidspunkt for tiltak må utredes grundig før en kan gjøre de forslåtte endringer i prioriteringer vedtatt i Transportplan ST 2014-2023.
- Det må prioriteres å løse kapasitetsutfordringer og andre begrensinger på veg, ferje og hurtigbåt før en gjennomfører nye kostbare utbyggingstiltak eller tiltak med mindre nytteverdi.
- Det må ikke gjøre nedprioriteringer av vegstrekninger som er aktuelt å oppgradere til riksveger slik som f.eks. Fv 710 Orkanger-Bjugn. Likeledes må en ikke gjøre negative tiltak som avviker fra nasjonale standarder som for ferjetakst og akselrestriksjoner.
- Næringstransport til og fra kysten er allerede meget kostbart og en utfordring for næringsutvikling. Alle negative tiltak som økt takst på enkelte ferjestrekninger eller skilting av restriksjoner for næringstrafikk må unngås.

Behandling:

Forslag til 5 tilleggspunkter fremmet av ordfører Tom Myrvold (H):

Formannskapet tar rådmannens innstilling til etterretning med følgende tilleggspunkt:

1. Grunnlag og hensyn til næringslivet behov (pkt 4.4) synes for mangelfullt utredet.
2. Konkretisering av frekvens og prosess for oppdatering av strategien må spesifiseres
3. Forholdet til andre planer og prioriteringer, eksempelvis Orkdalspakken og Samferdselsstrategi for øyregionen må utredes nærmere.
4. Ørland og Bjugn er i prosess med utferdigelse av en felles transportplan. Planen må hensyntas i strategien.
5. Strategien synes for ensidig innrettet mot samferdsel til/fra Fosen - Trondheim. I mindre grad innrettet mot samferdsel internt på Fosen.

Rådmannens forslag til innstilling med formannskapets foreslåtte 5 tilleggspunkter ble enstemmig vedtatt.

Endelig vedtak:

Formannskapet i Ørland kommune fremmer følgende innspill til felles høringsuttalelse fra Fosen regionråd og egen høringsuttalelse til Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030:

- Rollen til Fosenvegene AS og eventuelle Fosenpakker 2 og 3 er ikke tilstrekkelig kartlagt. Det må gjennomføres en grundigere diskusjon om rollen til Fosenvegene AS ut over gjennomføring av Fosenpakke 1. Om en skal gjennomføre og eventuelt innhold i Fosenpakke 2 og 3 må være gjenstand for en grundigere utredning og diskusjon.
 - Foreslått tiltak innenfor Fosenpakke 2 og 3 må ikke sette stopper for andre pågående prosjekt mellom Fosen og andre regioner. Dette gjelder for eksempel prosjekt nordover mot regioner i Nord-Trøndelag og Fv 710 i Veipakke Orkdalsregionen med tilknytting til E39 sørover og gjennom Orkanger til Klett.
 - Kostnader, nytteverdier og tidspunkt for tiltak må utredes grundig før en kan gjøre de foreslåtte endringer i prioriteringer vedtatt i Transportplan ST 2014-2023.
 - Det må prioriteres å løse kapasitetsutfordringer og andre begrensninger på veg, ferje og hurtigbåt før en gjennomfører nye kostbare utbyggingstiltak eller tiltak med mindre nytteverdi.
 - Det må ikke gjøre nedprioriteringer av vegstrekninger som er aktuelt å oppgradere til riksveger slik som f.eks. Fv 710 Orkanger-Bjugn. Likeledes må en ikke gjøre negative tiltak som avviker fra nasjonale standarder som for ferjetakst og akselrestriksjoner.
 - Næringstransport til og fra kysten er allerede meget kostbart og en utfordring for næringsutvikling. Alle negative tiltak som økt takst på enkelte ferjestrekninger eller skilting av restriksjoner for næringstrafikk må unngås.
1. Grunnlag og hensyn til næringslivet behov (pkt 4.4) synes for mangelfullt utredet.
 2. Konkretisering av frekvens og prosess for oppdatering av strategien må spesifiseres

3. Forholdet til andre planer og prioriteringer, eksempelvis Orkdalspakken og Samferdselsstrategi for øyregionen må utredes nærmere.
4. Ørland og Bjugn er i prosess med utferdigelse av en felles transportplan. Planen må hensyntas i strategien.
5. Strategien synes for ensidig innrettet mot samferdsel til/fra Fosen - Trondheim. I mindre grad innrettet mot samferdsel internt på Fosen.