

Bjugn Næringsforum

Ørland Næringsforum

Ørland kommune

Alf Nebbs gate 2

7160 Bjugn

Innspill til mandat for rutetilbud med båt i og til/fra Trøndelag fra 2024

Ørland Næringsforum og Bjugn Næringsforum vil herved komme med synspunkter til kommunestyrets behandling av saken torsdag 30. april.

I tillegg leverer vi vårt hørings svar til fristen Trøndelag fylkeskommune har satt 4. mai.

Synspunktene vi leverer i de to brevene er sammenfallende.

BNF og ØNF er opptatt av at lokalt næringslivet gis optimale forhold for å utvikle seg videre og kanskje spesielt etter at en verdensomspennende pandemi har «løsnet grepet» på samfunnet. Det er ingen tvil om at pandemien har stor, negativ betydning i øyeblikket for nesten hele næringslivet, og vi tror det vil gå lang tid før vi oppnår sammen vekstkraft som vi hadde før 12. mars.

Næringslivet og arbeidsplassene i privat sektor er grunnlaget for vekst og utvikling og bosetting i lokalsamfunnet, selv om vi også har tunge offentlige virksomheter i vår kommune.

Skal næringslivet lykkes er de avhengig av gode kommunikasjonskanaler for å opprettholde sin virksomhet og bidra til flere nyetableringer i distriktene.

Samferdsel er en viktig faktor for et desentralisert bo- og arbeidsmarked. BNF og ØNF har gjentatte ganger de siste årene i ulike høringsdokumenter påpekt at vei, vann, luft og digital kommunikasjon må ses i en sammenheng og er viktige elementer i en helhetlig samfunnsutvikling.

Sjø utgjør en betydelig transportkapasitet for både mennesker og gods, enten det er fergetrafikk eller andre rutegående fartøyer.

Når mandatet for rutetilbud for båt fram mot 2040 skal defineres, må dette ta utgangspunkt i rutetilbudet vi kjenner i dag, næringslivets behov de neste 15 årene og ønsket om å delta i innovasjon og utvikling.

Det viktigste er et godt rutetilbud med hurtigbåt - til / fra Trondheim – med link til Hitra / Frøya og Kristiansund, men Trondheim er det primære mål. Det viser statistikken over antall reisende. Frekvens og pris for tilbudet er sentralt. Det er viktig at folk kan bo i Ørland

kommune og pendle til arbeid i Trondheim. Det gir bedre mulighet for å rekruttere ektepar/samboere til regionen.

ØNF og BNF anser pendling med ferge og hurtigbåt som essensielt både som fremkomst til og fra arbeid, men også daglig som kommunikasjonsmiddel til og fra møter eller transport av varer og tjenester.

For at vi skal kunne oppnå gode resultater med kollektivtrafikken er hyppig frekvens essensielt. Det er viktig at man får flere avganger begge veier slik at det er mulig å pendle begge veier, og at ikke en tur den ene eller andre veien trenger å bli en dagsreise.

Reisetid må ned. Det kan ikke være slik den er i dag med 1 time og 15 min, når båten på tidlig 2000 brukte 50 minutter. Da må vi se på andre løsninger for å holde reisetiden nede.

Det må stilles mye strengere krav til regularitet enn det er i dagens situasjon med mange innstillinger grunnet tekniske problemer. Det må i så fall etableres reservebåter som ligger, slik at de kan settes inn. Dagens rute viser at det holder tydeligvis ikke med 3 båter i rute og så bruke en av de utgåtte fra forrige generasjon som reservebåt.

Kapasitet bør i perioden være så god at folk kommer seg til og fra Trondheim også på fredags ettermiddag uten å måtte vente på kveldsbåt eller ta buss.

Det er en selvfølge at distriktene opprettholder gode og optimale kollektivløsninger til og fra for næringslivet i en voksende by/kommune/region, da det er langs kysten det meste av veksten i regionen skapes.

Det er helt avgjørende at kollektivtilbudet følger veksten som er i regionen, slik at man unngår at kapasiteten henger mange år etter selve behovet.

For dårlig kapasitet vil føre til økonomiske tap og hindre vekst og utvikling i næringslivet samtidig som det reduserer potensialet for kompetansearbeidsplasser i distriktet. Det må legges til rette for at kapasiteten på hurtigbåten følger behov og etterspørsel som pendlermønsteret viser.

Det er svært viktig at hurtigbåt og ferge tilbudet sikres og skaper forutsigbarhet for næringslivet. Det er svært vesentlig for at Ørland og de andre kommunene på Fosen skal kunne opprettholde og utvikle veksten i forsvarsindustri og ringvirkninger etablering av kampflybasen har gitt til resten av Trøndelag. En undersøkelse Sintef gjennomførte i 2018 for blå sektor viste en verdiskaping på 6 mrd NOK i gamle Bjugn og gamle Ørland kommuner med en sysselsettingseffekt på 950 årsverk.

Som kjent er det ofte etter krig og verdensomspennende kriser at ny innovasjon og utvikling skyter fart. Vi er nå inne i en slik tid.

Fylkeskommunen skriver i sitt brev at dagens hurtigbåttilbud medfører høye kostnader og høye CO2 utslipp pr passasjer. Det betyr at nye båtkonsepter inkludert en miljøvennlig driftsform må få fokus der mandatet setter klare mål som forskningsinstitusjonene i landsdelen og næringslivet skal bidra til å oppfylle innen en gitt tidsfrist.

Vi vet at flere steder i vår kommune egner seg utmerket til produksjon av hydrogen. Vi ligger midt på den lange Norgeskysten. Her kan båtene få tilgang på hydrogen for trafikken langs leia og fra Brekstad som knutepunkt for dagens hurtigbåttrafikk mellom Trondheim og Kristiansund, der det kan etableres en fyllestasjon for hydrogen for å betjene hurtigbåtene på fjorden.

Om vi ser verdiskapningen i Trøndelag innen eksport taler tallene for seg selv da 7 av de 10 største eksportbedriftene i Trøndelag handler om sjømat og aksene disse ligger ved viser at 9 av de 10 største eksportbedriftene ligger mellom Kristiansund og Vikna.

De seneste årene har størst fokus vært på administrasjonsaksen, noe som dessverre ikke gjenspeiler veksten i Trøndelag. Samferdselstilbudet som vi per i dag, har fokus på å styrke administrasjonsaksen Trondheim – Steinkjer og ikke verdiskapningsaksen Kristiansund – Vikna.

BNF og ØNF mener det er på tide med et skifte av fokus for å nå næringspolitiske mål om vekst og utvikling i Trøndelag. Derfor vil vi påpeke viktigheten av å prioritere verdiskapningsaksen i større grad enn dagens prioriteringer gitt av fylkesadministrasjonen. Det er verdiskapningsaksen som bidrar til de store ringvirkninger som genererer større inntekter til vår region.

Dimensjonering/kapasitet, rutefrekvens, regularitet, billettpris og drivstofftype er viktige stikkord når mandatet skal fastlegges. Vi ber om å bli tatt med i den videre prosessen for fastsetting av mandat og fram til de nye båtene kan settes i drift i 2024.

Ørland, 29. april 2020

Vennlig hilsen

Bjugn Næringsforum

Tor Langvold

Styreleder

Ørland Næringsforum

Silje Nesset

Daglig leder