

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Utvalg for strategi og drift	
	Kommunestyret	

STRATEGI FOR SAMFERDSEL OG INFRASTRUKTUR

Kommunedirektørens innstilling

Ørland kommune fremmer følgende innspill til strategi for samferdsel på Fosen:

- Bru over Stjørnfjorden må etableres som forutsetning for et Trondheimsfjord-bruprojekt som et langsiktig nasjonalt/regionalt viktig prosjekt.
- Tunnel til Storfosna er et selvfinansierende ferjeavløsningsprosjekt og må gjennomføres i henhold til denne forutsetningen.
- Prosjekt langs fylkesveger med funksjonsklasse B og C må utvikles og finansieres som regionalt viktige. Dette inkluderer prosjektene:
 - Gang- og sykkelveg ved Vallersund oppvekstsenter.
 - Gang- og sykkelveg fra Ervika mot Opphaug og mot Bjugn.
 - Gang- og sykkelveg fra Brekstad til Uthaug.
 - Kryss/rundkjøring på Opphaug.
 - Kryss/rundkjøring på Brekstad ved Havnegata/Fru Ingers veg.
- Øvrige behov for gang- og sykkelveger rundt skoler må utvikles videre som lokalt viktige prosjekt. Dette inkluderer:
 - Gang- og sykkelveg fra Ottersbo til Opphaug skole.
 - Gang- og sykkelveg langs seterfjæra.
- Fv 710 mot Orkanger og nordover på Fosen må utvikles som en del av en kystveg i den nasjonale veginfrastrukturen.
- Busstilbudet mellom Brekstad og Bjugn må utvikles som regionalt viktig prosjekt.
- Dagens flytilbud Ørland – Oslo må videreutvikles som et nasjonalt prosjekt.
- Støtteordninger til etablering av fiber må videreutvikles som regionalt viktige prosjekt.
- Strømforsyningen til Ørland må prioriteres som et meget viktig regionalt tiltak for næringsutvikling og nasjonalt viktig i sammenheng med vindkraftutbyggingen og elektrifisering av ferje, hurtigbåter og annen sjøtrafikk.
- Vannforsyningen til Ørland må styrkes for å muliggjøre videreutvikling av blå næring.
- Hurtigbåttilbudet til Trondheim – Brekstad må utvikles som et intercitytilbud fra Trondheim til kysten av Trøndelag på samme måte som togforbindelser på akse Trondheim – Steinkjer

- Hurtigbåtforbindelse langs kysten fra Kristiansund til Leka må utvikles i et nasjonalt perspektiv med sammenhengende tilbud langs norskekysten med hurtigbåt med flere stopp underveis enn hurtigruten.
- Hurtigbåttilbudet til Hitra og Frøya må utvikles som et metro til sjø for å styrke utvikling av blå næring og øke markedet for flyruta.
- Ørland har viktige havner på Uthaug og Valsneset ytterst i Trondheimsfjorden som må utvikles som en regionalt/nasjonalt viktige deler av godstransportinfrastrukturen.

Sakens bakgrunn og innhold

Interkommunalt politisk råd for Fosen (Fosen regionråd) vedtok i sitt rådsmøte 4.desember 2020, i sak 38/20 følgende:

1. *Kommunene i Fosenregionen utreder hver for seg behov, og ønskede prosjekter innenfor samferdsel og infrastruktur.*
2. *Kommunene lager en prioriteringsliste for de viktigste prosjektene i tre deler:*
 - *Kommunale prosjekter*
 - *Regionale prosjekter*
 - *Nasjonale prosjekter i et femtiårsperspektiv*
3. *Rådet sammenstiller kommunenes lister og utarbeider en regional prioriteringsliste som danner grunnlaget for en planprosess med veikartet for Fosenregionen innenfor samferdsel og infrastruktur.*
4. *Fristen for kommunene til å komme med tilbakemelding settes til 1. mars*

Saksfremstillingen til rådet er som følger:

Rådet har i rådsmøte den 18.09.2020 besluttet følgende:

«Prospektet må lages før det tilsettes prosjektleder, veikart for Fosenregionen»

Ansettelsesutvalget utreder videre og kommer tilbake til Rådet med en sak til

Rådet den 6.november.

Rådmannsforum bes om å utforme forslag til videre behandling av saken frem mot et veikart for Fosenregionen.

Åfjord kommune behandlet saken i kommunestyre 11.02.2021 og Indre Fosen behandlet saken i kommunestyre 02.03.2021.

Folkehelsevurdering

Transporttilbudet har meget stor betydning for folkehelse. Det har blant annet betydning for bo- og arbeidsmarked, men en merker spesielt hvordan mulighet for samhandling er viktig i forbindelse med tiltak rundt coronaviruset.

Administrasjonens vurdering

Fylkestinget behandlet «Samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030» på sitt møte 02.03.2016:

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STFKHist/Meetings/Details/1995717?agendaltemId=228106>

Det er uklart hvordan det nye oppdraget forholder seg til denne omfattende utredningen.

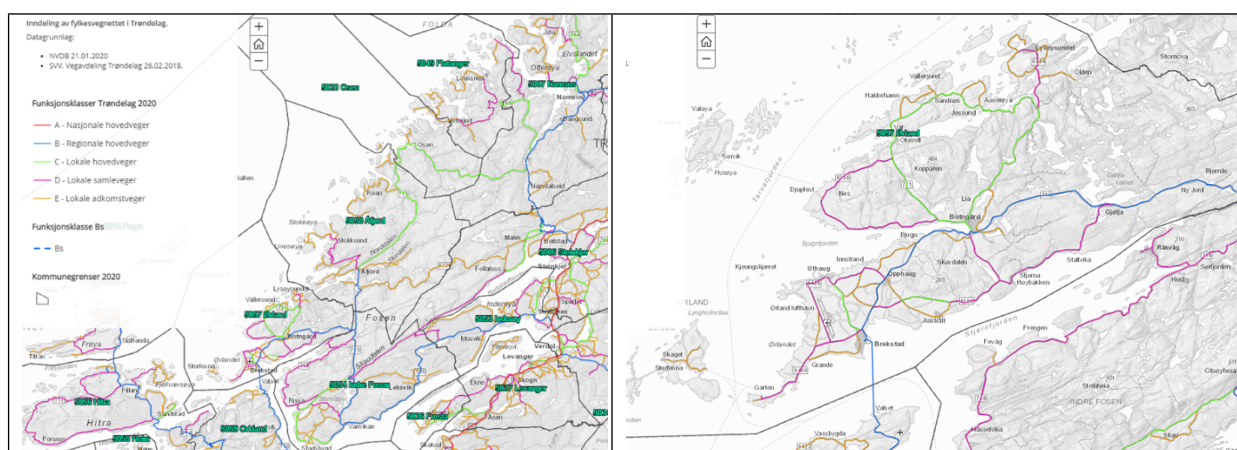
Åfjord og Indre Fosen har også valgt å besvare høringen på forskjellige måter. Åfjord har valgt å fokusere på lokale veger, regionale prosjekt og nasjonale prosjekt. Indre Fosen har mindre fokus lokal, regional og nasjonal, men i stedet fokusert på temaene fylkesveger, kommunal veger, fjordkryssing med bru, fjordkryssing med ferje, telekommunikasjon, persontransport (hurtigbåt, buss og drosje), havner, energiforsyning og vannforsyning. I dette saksfremlegget er det gjort en vurdering som er en kombinasjon av dette og som tar videre trekk fra Samferdselsstrategi Fosen fra 2016.

I avtale om sammenslåing av kommunene Bjugn og Ørland fra 2016 var samferdsel sentralt. Her står følgende:

Utvikle enda bedre gode samferdselsløsninger for bo- og arbeidsmarkedet.

- *Aksen Botngård-Brekstad, gjennom boligareal, bedre kollektivtransport og tilrettelegging for gående/syklende.*
- *Videreutvikle dagens tilbud innen båt, ferje og vei i aksen Valsnes-Botngård-Brekstad-Orkanger som hovedfokus.*
- *Videreutvikle dagens flytilbud.*
- *Arbeide langsiktig med å utvikle nye store prosjekt som f.eks. bru over Stjørnfjorden, som forutsetning for et Trondheimsfjord-bruprojekt.*

Fv 710 mellom Brekstad og Bjugn er den desidert mest trafikkerte strekningen på Fosen med en ÅDT 4000 - 7000. Fv mellom Brekstad og Uthaug, Fv langs Karlsenget og Fv rundt Vallersund er de eneste strekningene med funksjonsklasse C som ikke var inkludert i Fosenvegen. Det er lansert svært mange behov for tiltak langs disse strekningene med funksjonsklasse B og C i Ørland kommune. Dette inkluderer gang- og sykkelveger for å skille tungtrafikk og myke trafikanter og kryss på Fv 710 på strekningen mellom Brekstad og Bjugn. Spesielt er det viktig med å ha mulighet for å gå eller sykle til skoler og barnehager. Det er blant annet begrensinger i utvikling av nye boligområder når dette ikke er på plass og dette tilbudet anses så viktig at nasjonale myndigheter kan fremme innsigelse til planer dersom dette tilbudet ikke er på plass.



Veikartene for Fosen og Ørland kommune inndelt i funksjonsklasser.

Ørland kommune har tidligere poengtert at kysten av Trøndelag mangler tilknytting til nasjonal infrastruktur og at Fv 710 med tilknytting på E39 ved Orkanger med fortsettelse nordover på Fosen er en naturlig del av en nasjonal kystvei.

Tunnel til Storfosna har vært lansert en rekke ganger som et selvfinansierende ferjeavløsningsprosjekt og bør igangsettes.

Det har vist seg utfordrende å videreutvikle både hurtigbåttilbud og ferjetilbudet i forbindelse med nye anbud. Det er behov for å utvikle et intercity-tilbud fra Brekstad til Trondheim med båt, tilknytting nasjonalt med hurtigbåttilbud langs kysten fra Kristiansund i sør til Leka i nord og et metro til sjø mot Hitra og Frøya.

Det har lenge vært jobbet med flyruta mellom Ørland og Oslo. Dette er et nasjonalt viktig prosjekt.

Det har lenge vært fokusert på behov for fiber i kommune, men dette behovet er blitt enda mer synlig i perioden etter Corona.

Både vannleveranse og leveranse av elkraft har vist seg underdimensjonert til Ørland i forbindelse med næringsutvikling. Spesielt er det en utfordring at regionen har så mange vindmøller, men Ørland har i dag nesten ingen elkraftreserve for videre etablering av næringer som krever større kraftleveranse. Utbedringen av kraftsituasjonen til Ørland må skje raskt.

Det har lenge vært fokusert nasjonalt på overgang fra godstransport på veg til godstransport på sjø. Ørland har beliggenhet på den nasjonale infrastrukturen for sjøtransport med plassering ytterst i Trondheimsfjorden, midt i landet langs kysten. Dette må videreutvikles og utnyttes i et nasjonalt perspektiv. Dette må også sees i sammenheng med den nasjonale satsingen på elektrifiseringen av sjøtransport som skjer med ferjer, hurtigbåter og øvrig sjøtransport. Elektrifisering kan skje både med batteri og hydrogen.

Finansiering av de forskjellige prosjektene vil være basert på forskjellige finansieringskilder. Administrasjonen fremmer derfor forslag til prosjekt i en ikke prioritert rekkefølge.