



SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSAVDELINGEN



Foto: Kystmuseet i Nord Trøndelag

Fylkesrådmannens forslag til samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030

VERSJON TIL HØRING – 18. Desember 2015

Høringsfrist 21.januar 2016

Innhold

1	Oppsummering av strategien	3
2	Innledende beskrivelse.....	4
3	Visjon, mål og styringssignal.....	5
4	Samferdselssystemenes rolle for bo- og nærings-utviklingen	8
5	Samferdsel på Fosen - Status og utfordringer	14
6	Anbefalt strategi.....	20
7	VEDLEGG og REFERANSER	35

1 OPPSUMMERING AV STRATEGIEN

Bolyst og næringsutvikling på Fosen står og faller med gode samferdselsløsninger både innad i Fosen-regionen og inn/ut av Fosen-regionen.

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.

For Fosen er kommunikasjonene over Trondheimsfjorden viktig. For de nordlige delene av Fosen er også transportmulighetene østover mot Namsos og Steinkjer viktig. Etableringen av den nasjonale kampflybasen på Ørlandet og den nasjonale satsingen innenfor marin sektor er to vesentlige forhold som vil kunne påvirke samferdselsløsningene framover. Det må forberedes for både økt aktivitet og endringer i behov.

Hovedtyngden av trafikken til/fra Fosen går i dag over ferjesambandet Flakk-Rørvik. Ferjesambandet spiller en viktig rolle for bolyst og næringsutvikling i alle Fosenkommuner. Denne strategien legger til grunn at dette sambandet fortsatt vil være det sambandet som vil ta hovedtyngden av den veibaserte transporten til/fra Fosen. Sambandet bør derfor prioriteres med hensyn til kapasitet, åpningstid og tiltak som understøtter stabil og kontinuerlig drift. I tillegg må det sikres at transportveiene til og fra dette sambandet prioriteres med hensyn til tiltak som sikrer fremkommelighet og sikkerhet. Sambandet Brekstad-Valset er viktig for næringsaktivitet mellom Ørlandsområdet og Orkdalsregionen inkludert transporter E39-sør og Fv714. Sambandet Brekstad-Valset må derfor først og fremst understøtte næringslivets behov for transport på disse transportstrekningene.

Mellom Trondheim og Brekstad er hurtigbåten hovedelementet i kollektivtilbudet. Reisetidsmessig konkurrerer ingen andre transport- eller kollektivløsninger med dette båttilbudet. Båtsambandet vil være viktig videre framover med hensyn til både næringsutvikling og stedsutvikling rundt Ørlandet og kampflybasen. For hurtigbåtsambandet Trondheim – Vanvikan må passasjerbelegget opp også utenfor rushavgangene om rutetilbudet skal være bærekraftig over tid. På kort sikt må ordninger som medfører at Vanvikan blir et mer attraktivt omstigningspunkt mellom buss, bil og båt prøves ut. Det må tilrettelegges for at sambandet blir benyttet av et større antall reisende. Lykkes man med å skape et bærekraftig trafikkgrunnlag er sambandet godt egnet for elektrisk drift.

For det landveisbaserte kollektivtilbudet /buss er hovedelementet i strategien å satse mer på behovsstyrte bestillingstransporter og mindre på tradisjonell rutekjøring med buss. Grunnlaget for en satsing vil være det som allerede i dag forefinnes av skoleskyss og tilrettelagte offentlige transport og gjøre disse åpne og tilgjengelige for flere brukere. For å lykkes er det avgjørende at man får utviklet og tatt i bruk tekniske informasjonsløsninger som gjør dette mulig å organisere.

En videre utvikling av veinett og infrastruktur på Fosen må være forankret i Fosen-kommunenes egne ønsker og prioriteringer. Det organiserte samarbeidet gjennom Fosenvegene har så langt vært en viktig arena og et viktig organ og instrument for å få til vellykkede felles løft.. Muligheter for videre satsing gjennom en lignende organisering bør vurderes.

Kampflybase, havbruk og vindkraft utgjør enorme muligheter for Fosen. For å kunne realisere disse mulighetene må Fosen ha en tilstrekkelig infrastruktur. I den sammenheng kan både datakapasitet, flyplass, hurtigbåt, ferje og vei bli viktig. Som for den historiske veisatsingen gjennom Fosenveiene AS vil Fosen-kommunens evne til samarbeid og til å se ut over egen kommunegrense kunne bli en viktig suksessfaktor.

Videre i dette dokumentet oppsummeres viktige føringer og anbefalte strategigrep i de grønne rutene.

2 INNLEDENDE BESKRIVELSE

2.1 HVORFOR EN EGEN SAMFERDSELSSTRATEGI FOR FOSEN?

Fosen er en stor og viktig del av Trøndelagsfylkene. Fosen spenner over et stort geografisk område og har flere nærings- og befolkningssentra i en spredt struktur. Trondheimsfjorden skiller området geografisk fra resten av Sør-Trøndelag og det er til dels lange strekninger som må tilbakelegges før man kommer inn til riksveinettet og større befolkningssentra i Nord-Trøndelag. Dette bidrar til at Fosen-området er avhengige av flere og til dels krevende samferdselsløsninger.

I tillegg skjer det mye på Fosen. Etablering og oppbygging av ny nasjonal kampflybase og stor nasjonal satsing på marin sektor er to betydningsfulle forhold som kan gi både Fosen-regionen og Trøndelag for øvrig muligheter for vekst og utvikling. Riktige grep og riktig kanalisering av samferdselsressursene blir viktig for å få maksimal effekt og nytte av utviklingen.

Fylkestinget i Sør-Trøndelag vedtok i Strategiplan 2015-18 at det skulle utarbeides en egen samferdselsstrategi for Fosen.

2.2 FORMÅL MED STRATEGIEN – HVA ØNSKER VI Å OPPNÅ

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. tillegg til at en vedtatt strategi vil gi kommuner, innbyggere og næringsaktører forutsigbarhet og realistiske forventninger, vil den også kunne bidra til at det settes spørsmål til vedtatt kurs når nye utviklingstrekk identifiseres.

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.

2.3 AVGRENSNINGER

Samferdsel til/fra og på Fosen innehar flere elementer enn hva denne strategien vil omtale. Denne strategien vil omhandle de viktigste samferdselsårene og de tore investeringene. Dette er:

- Fylkesvegene 710, 715, og 717.
- Ferjesambandene Flakk-Rørвик og Brekstad-Valset
- Båtrutene Trondheim -Vanvikan og Trondheim-Brekstad med mellomstopp Hysnes og Lensvik.
- Bussruter internt på Fosen (mellom kommunesentra), og til/fra Fosen.

- Infrastruktur knyttet til de store samferdselsårene så som ferjekai, trafikk-knutepunkter, park&ride og informasjonsløsninger,

Strategien vil i hovedsak forholde seg til perspektivene «tjenestetilbud», «Klima» og «Økonomi». Strategiens tidshorisont er fram mot år 2030.

3 VISJON, MÅL OG STYRINGSSIGNAL

3.1 FYLKESKOMMUNENS MÅL OG VISJON

Sør-Trøndelag fylkeskommune har ambisiøse mål for sin samferdselspolitikk:

«Sør-Trøndelag fylkeskommune ønsker å tilby et effektivt, tilgjengelig, miljø og klimavennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling»

Fylkeskommunen har uttalt følgende overordnede visjon for fylkesveiene:

«Sør-Trøndelag fylkeskommune skal ha et hovedveinett som er velholdt og som fremmer sikker og effektiv transport mellom viktige reisemål»

Det foreligger flere konkretiserte delmål:

- Redusere antall drepte og skadde i trafikkuulykker ved å legge til grunn trafiksikkerhet ved prioritering av veiprojekt.
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet skal reduseres.

I tillegg har Fylkeskommunen andre målområder som setter krav til samferdselsområdet:

- Fylkets klima og energiplan setter som mål å redusere klimautslippene i fylket med 1 million tonn innen 2020 og fylkeskommunens egne utslipp av klimagasser med 50% innen 2020.
- I «Regional strategi for arealbruk» er det lagt flere føringer som berører samferdsel:
 - En arealpolitikk for redusert trafikkomfang og utslipp, mindre bilbruk og bedre miljø.
 - 1.2. Langsiktig koordinering av arealbruk og kollektivtrafikk
 - 1.6. Legge til rette for gode og trygge bolig- og oppvekstforhold og for fysisk aktivitet
 - 1.12 Tilrettelegging for effektiv og miljøvennlig godstransport og -håndtering
 - 2.5. Legge til rette for gode transportvilkår for sjømatprodukter.

Andre mål som ikke er vedtatt men som er uttalt i ulike sammenhenger er:

- Fylkeskommunen skal ivareta et godt kollektivtilbud i distriktene som dekker viktige lokale og regionale reisebehov.

- Fylkeskommunen skal sikre god, rask og sikker framkommelighet med bil, buss og båt.
- Fylkeskommunen skal bygge opp under kampflybase-etableringen med et godt båt og veitilbud til/fra Ørlandet.
- Fylkeskommunene skal sikre mest mulig og best mulig samferdsel for samferdselspengene.

Utfordringen med uttalte mål er at de ikke alltid er helhetlig forankret i planverk og budsjett. Målene er lite konkrete og iverksettelse av tiltak for å nå disse målene kan være underlagt tilfeldigheter med hensyn til når, hvor og hvor mye som iverksettes.

3.2 POLITISKE STYRINGSSIGNAL

Til grunn for utøvelse av samferdselspolitikken ligger mye overordnet planverk. Nasjonal transportplan (NTP) legger føringer for de nasjonale mål, tiltak og bevilgninger. Regional Transportplan (RTP) og Fylkets Transportplan (FTP) er planer vedtatt av eget fylkesting. RTP skal være det overordna og strategiske plandokument for en helhetlig utvikling av transportsektoren i Midt-Norge. FTP er Sør-Trøndelag fylkeskommunes overordnede plan for samferdselsområdet og bygger på RTP og fylkeskommunens egne mål.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har i Fylkestinget desember 2015 vedtatt en egen «Veistrategi for Sør-Trøndelag».

Fra nasjonalt og lokalt planverk er det flere felles mål og føringer for utvikling av samferdselssektoren. To felles mål som går igjen er:

- Veksten i persontransport i byene må tas av gåing, sykling og kollektivtransport.
- Mer av godstransport over på sjø og bane.

Fylkets veistrategi peker på behov for å dreie mer ressurser til oppgradering og vedlikehold av eksisterende veinett framfor utbygging av nytt veinett.

UTTALELSER FRA FOSEN REGIONRÅD

Fosen Regionråd har i høringsuttalelse til Transportplan 2014 – 23 uttalt blant annet følgende (her kun gjengitt et utvalg punkter):

- Etablere et ferjeleie nr. 2 på Rørvik
- I tillegg til Fosenpakken ber vi om at det blir igangsatt opprusting av FV 715 mellom Flakk og Trondheim, inkludert nytt kryss/rundkjøring FV 715/707, veg mot Rye overfor ferjeleiet på Flakk.
- Fylkesvegnettet har generelt for lav standard både i forhold til dagens krav og framtidig behov. Dette gjelder nødvendige forsterkninger og legging av fast dekke.
- Enkelte vegstrekninger på Fosen er registrert blant de mest rasutsatte områder i den statlige skredsikringsplanen. I denne forbindelse er det ønskelig nødvendige tiltak ses i en større sammenheng gjerne med ulike alternativ slik at tiltakene kan inngå som et ledd i et større prosjekt for "Kystvei"
- Det pågående Fjordkryssingsprosjektet "Ferjefri E39" har fått fram ny teknologi og kompetanseFosen Regionråd støtter Rissa Utvikling sitt arbeide med bru over Trondheimsfjorden. Vi ber om at fylkeskommunen tar opp den type innspill i regional transportplan slik at dette kan bli en fremtidig løsning for ferjestrekningen Flakk - Rørvik.
- Vi forventer at det på ferjesambandet Brekstad – Valset blir en kapasitetsøkning så snart som mulig, der det legges opp til en rutetabell med halvtimesavganger.

- For pendlere fra/ til Fosen vil det også være nødvendig med en busspendlerrute mellom Flakk og Trondheim m/omegn.
- Sambandet Trondheim – Vanvikan må opprettholde minimum det tilbud som lå til grunn i nytt hurtigbåtanbud.
- Hurtigbåttilbudet mellom Trondheim, Hysnes, Brekstad og Sandstad må tilpasses slik at det kan være et attraktivt pendlertilbud bla for de som har/vil få sin arbeidsplass på den nye kampflybasen.
- Generelt vil vi framheve at kollektivtrafikk-løsninger mot Trondheim og mellom kommunesentra på Fosen må forbedres og fornyes.

3.3 MÅL OG MULIGHETER

De økonomiske rammene til samferdselsområdet må økes vesentlig hvis vegstandard og kollektivtilbud skal kunne løftes opp til det nivå som er gjengitt i målene. En slik økning av ressursene er ikke mulig. Oppgaven blir da, inntil en eventuell utvidelse av rammene foreligger, å sørge for at en får høyest mulig transportnytte igjen for de midler som til en hver tid er tilgjengelig.

Det er også flere *må*/konflikter som må håndteres. I «Regional strategi for arealbruk» pekes det blant annet på at regionforstørring gir større bo- og arbeidsmarkeder, men kan også gi større kostnader og utslipp. Klimavennlig energi som vann- og vindkraft krever store arealer og naturinngrep. Jordvern vil kunne gi større transportavstander i byene og tettstedene. Tettere bebyggelse gir mindre transport og arealforbruk, men *kan* gi dårligere bokvaliteter. Hyttebygging er bra for folkehelse og lokalt næringsliv, men beslaglegger areal og gir økt transport.

4 SAMFERDSELSSYSTEMENES ROLLE FOR BO- OG NÆRINGS-UTVIKLINGEN

Ulike brukergrupper fokuserer ofte, naturlig nok, på ulike behov. I denne strategien tas det først og fremst utgangspunkt i næringslivets behov og i utvikling av Fosen som en velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion. Spesielt vil utbygging av kampflybasen på Ørlandet og satsingen på havbruksnæringen utløse nye eller egne samferdselsbehov. Begge forholdene vil medføre endret og/eller økt aktivitet på Fosen, permanent eller for lengre perioder.

4.1 VEIENS ROLLE FOR BO OG NÆRINGSUTVIKLING

Veiene binder regioner og steder sammen. Veiforbindelse er en forutsetning for all moderne stedsutvikling. Generelt kan det sies at god veiinfrastruktur er en forutsetning for positiv utvikling av bo og næringsvirksomhet, mens dårlig veiinfrastruktur ofte forhindrer det samme.

God veiinfrastruktur defineres som raske, trygge veier der bæreevne og kapasitet er tilpasset den bruk veien blir utsatt for.

Veien er grunnbjelken i ethvert samferdselstilbud.

4.2 FERJAS ROLLE FOR BO- OG NÆRINGSUTVIKLING

Ferjesamband er en del av/forlengelse av veien. For Fosen-området er sambandene F-R og B-V i så måte å anse som dagens «bruere over fjorden».

Lav kapasitet og ustabil drift kan være hemmende for næringsaktivitet og konkurransekraft. Forsinkelser kan skape tidskostnader og kvalitetshandicap i forhold til konkurrerende næringsliv som ikke utsettes for det samme. Kapasitet vil tidvis være en utfordring i alle samband. Er kapasiteten så lav at det blir uforutsigbart når og hvor lenge manglende kapasitet vil medføre ventetid og forsinkelser vil dette også være en faktor som påvirker konkurransekraften svært negativt.

Stabil drift og en kapasitet som gir innbyggere og næringsaktører god forutsigbarhet er viktig, og spesielt viktig der næringstrafikken er stor. Både B-V og F-R har stort innslag av næringstrafikk.

For fritidstrafikk (hytteutferd) er ferjekapasitet i forbindelse med helgene viktig, dette gjelder først og fremst sambandet F-R.

4.3 KOLLEKTIVTILBUDETS ROLLE FOR BO- OG NÆRINGSUTVIKLING

Kollektivtilbudet skal bidra til ønsket og nødvendig mobilitet for innbyggerne. Kollektivtransporten fyller ulike behov i by og distrikt. I by skal kollektivtransporten bidra til å muliggjøre fremkommelighet for et stort antall mennesker på et begrenset areal og veinett. I distriktene er kollektivtilbudet først og fremst rettet mot å sikre fremkommelighet på strekninger der kollektivtransport er eneste mulighet (båtruter) og for å ivareta lovbestemte rettigheter som skoleskyss. Det er et ønske og et uttalt mål at kollektivtilbudet i tillegg bør bidra

til mobilitet for et bredere spekter av grupper som av ulike årsaker ikke vil eller kan disponere eget transportmiddel.

For Fosen-området er hurtigbåtrutene en svært viktig del av kollektivtilbudet. Hurtigbåtene gir et tilbud som med tanke på reisetid er overlegent bil og bussreiser. Ferjetrafikken kan også anses som en del av kollektivtilbudet.

I regionene er bussrutetilbudet viktig i forhold til: (prioritert rekkefølge)

1. Skoleskyss (GS og VGS)
2. Kommunikasjon mellom kommunesentraene og Trondheim. For Bjugn og Brekstad er Hurtigbåten «kollektivlinjen» til/fra Trondheim.
3. Lokal trafikk inn til eget kommunesenter for personer uten tilgang på eget kjøretøy (handel, offentlige tjenester, helse og velferd)
4. Fritidsreiser og arbeidsreiser

I distriktene vil det landbaserte kollektivtilbudet være et supplement til privatbilen. I større byer er kollektivtilbudet mye rettet mot å være til erstatning for privatbilen.

4.4 NÆRINGSLIVETS BEHOV

God konkurransekraft i et lokalt, nasjonalt og internasjonalt marked krever gode kommunikasjonskanaler. Næringslivet på Fosen er først og fremst brukere av veinettet og av ferjetilbudet. I takt med økt aktivitet på Ørlandet vil det også etterspørres større kapasitet i det kollektive rutetilbudet mellom Brekstad og Trondheim.

Næringslivet på Fosen er en betydelig bruker av samferdselstilbudet på/til/fra Fosen. Næringsaktivitet og samferdselstilbud har gjennom mange år blitt utviklet og dimensjonert under gjensidig påvirkning. Det er viktig at dagens næringsliv sikres fortsatt kapasitet og utviklingsmuligheter og ikke settes til side av de behov som nye utviklingstrekk kan skape. Det sees derfor nærmere på to sentrale utviklingstrekk som kan utfordre dagens kapasitet og løsninger. Dette er satsingen på havbruk og etablering av kampflybasen.

HAVBRUK – «DEN BLÅ ÅKEREN»

Det er satt et nasjonalt mål om å femdoble verdiskapningen innenfor marin sektor. Fosen vil med sine naturgitte forutsetninger være en selvfølgelig del av en slik satsing. Satsingen vil innebære økt marin produksjon på sjøen. Hvorvidt dette også vil medføre flere og større produksjonsanlegg på land er avhengig av beslutninger næringen selv tar. Tilrettelagte samferdselsløsninger er bare ett av flere viktige element i et slikt beslutningsgrunnlag. Det som sannsynligvis vil veie tyngst i forhold til lokalisering er hvilke strukturer næringen selv ønsker å etablere rundt sentralisering av produksjonsanlegg og løsninger rundt markedslogistikk.

Det er i dag flere produksjonsanlegg innenfor havbruk og som er viktige for videre utvikling på Fosen. Følgende anlegg kan nevnes, fôrfabrikken på Valsneset, Grøntvedt Pelagic, Norgeskjell (Blåkjell) og Snadder og Snaskum (Blåkjell). Større volum av råvarer fraktes stort sett sjøveis. Frakt av ferdigprodukter foregår i all hovedsak landeveis på hjul.

Havbruksnæringen har i dag en produksjon og råvarelogistikk (fôr og slaktefisk) som i det alt overveiende går sjøveis med spesialtilpassede fartøy. Plassering av produksjonsanlegg på sjøen og produksjonsanlegg på land er dermed uavhengig av hverandre innenfor svært lange avstander.

Frakt av varer til markedene, nasjonale og internasjonale, har fram til i dag gått landeveis på hjul. På Hitra etableres det nå logistikk-løsninger som kan gjøre at større deler av den internasjonale transporten kan gå sjøveis. En sjøveis transport vil kreve tilgang til store volum.

Det er i dag en tydelig tendens til at havbruksnæringen etablerer sine foredlingsanlegg i spesielle satsings-områder. Hitra og Frøya er i dag det området i Sør-Trøndelag som ligger lengst framme med etableringer tilknyttet mottak og foredlingsindustri. I Nord-Trøndelag er det Vikna som har utpekt seg som foretrukket etableringsområde.

Så fremt Fosen lykkes med å få et større omfang av landfaste produksjonsanlegg (foredlingsindustri) vil dette kunne utløse behov for endrede samferdsels-løsninger. Bortsett fra lokale vei- og kai-behov rundt det enkelte anlegg vil det ut fra hvordan næringen i dag løser markedslogistikken være behov for raske og gode hovedveier gjennom Fosen ut til markedene og/eller til omlastingspunkt for videre befordring på sjø eller bane. Tilstrekkelig vogntog-kapasitet på ferjene vil bli etterspurt. En utfordring, så fremt det etterspørres, vil være å lage gode landeveis forbindelser til en kysthavn på Hitra.

Hvis havbruksnæringen på Fosen hovedsakelig blir råvareleverandør til foredlingsanlegg utenfor Fosen vil hovedtyngden av varetransportene gå sjøveien. Den mest markante endringen i samferdselsbehov med en slik utvikling vil være etterspørsel etter kommunikasjons-løsninger som kan ivareta personell og lettere utstyrsleveranser mellom områdene på Fosen og de områder der bransjens øvrige fagmiljøer er samlet. To områder som peker seg ut som viktige relasjonsområder er da Hitra/Frøya og Trondheim. Det er i dag mulig å reise kollektivt mellom Brekstad og Hitra med hurtigbåt. Næringsrelasjoner som krever forflytning av utstyr og kjøretøy krever kjøring via Orkanger. Relasjonen til Trondheim ivaretas med dagens samferdsels-løsninger.

Satsingen på Marin sektor og havbruk representerer en av de viktigste nasjonale, regionale og lokale nærings-satsingene i årene framover. Næringen vil stå for en svært stor vekst i både verdiskapning og sysselsetting. Det vil kreve både planlegging og tilrettelegging å få mye av denne veksten regionalt og lokalt. En tilrettelegging vil, i tillegg til andre vesentlige forhold, innebære tilrettelagte samferdsels-løsninger. Denne samferdselsstrategien for Fosen kan ikke konkludere med hvilken tilrettelegging som vil være riktig for Fosen, men samferdselsstrategien peker på at dette er et arbeid som må prioriteres med tanke på å sikre regionen en best mulig utvikling innenfor denne næringen.

Fylkeskommunen skal være observant overfor nye eller endrede samferdselsbehov.

HAVBRUK, UTDANNING OG FAGMILJØ

Frøya VGS med sin tunge satsing på havbrukslinje vil være viktig for Fosen. Utdanningsløpet bør trekke til seg elever fra Fosenområdet og det er sannsynlig at det i og rundt en slik utdanningsinstitusjon vil vokse opp et kompetansemiljø som Fosen vil ønske relasjoner til. Sjøveien mellom Frøya og Fosen er kort, men dagens transportveier langs vei og båtruter er lang. Slik disse er i dag er de ikke med på å stimulere til en samordnet vekst og utvikling. Fylkeskommunen må være observant på hvilken retning utviklingen tar og hvilke behov for samferdsels-løsninger dette kan utløse. Uavhengig av fremtidige behov bør fylkeskommunen snarest sørge for at det legges til rette for et kollektivtilbud som gjør det mulig for videregående skoleelever å ukependle mellom alle steder på Fosen og Frøya VGS.

For å bidra til utvikling av kompetansen innen marin sektor skal fylkeskommunen søke å legge til rette for et kollektivtilbud som gjør det mulig for videregående skoleelever å ukependle mellom alle kommunesentra på Fosen og Frøya VGS.

4.5 KAMPFLYBASEN

Etablering av kampflybasen kan deles opp i to faser. Perioden 2015-2019 vil være en anleggsfase med stor byggeaktivitet. Perioden fra 2019 – 2021 vil være en periode med oppbygging av de aktiviteter som skal fylle kampflybasen. Periodene vil utløse ulike samferdselsbehov. Det er forventninger til at aktiviteten rundt kampflybasen skal legge grunnlag for og utløse ytterligere næringsaktivitet i området. Rambøll- utredning (2013-04-18) anslår at befolkningen i Ørland og Bjugn mest sannsynlig vil øke med 20% fra i dag (2013) til 2030. Dette utgjør en økning på ca 2000 nye innbyggere rundt kampflybasen, der det anslås at Ørlandet hovedflystasjon (ØHF) mest sannsynlig vil ha 518 nye arbeidstakere på plass til 2030. Ørland kommune har selv et mål om 35 % vekst frem til 2026 (kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2014). Kommunen vurderer at en av hovedutfordringene med å nå dette målet er å redusere den antatt høye pendlerandelen.

Både den kortsiktige og den langsiktige utviklingen i og rundt Ørlandsområdet vil medføre at flere reiser og transporter både vil oppstå og ende i Brekstadområdet.

Anleggsperioden 2015-2019 vil preges av 3 forhold:

- Økt godstransport inn til Ørlandet. Dette vil i stor grad være landbasert transport på hjul og dette vil etterspørre ferjekapasitet.
- Økt innpendling av anleggsarbeidere. Dette vil øke etterspørselen etter hurtigbåtkapasitet mellom Trondheim og Brekstad.
- Økt omfang av lokal tungtrafikk. Store mengder masser, betong og bygningsmaterialer skal forflyttes. Dette øker belastninger på det lokale veinettet og kan medføre behov for lokale forsterknings- og trafiksikkerhetstiltak.

Ferdigstillelse og idriftsetting av kampflybasen i perioden 2019-2022 vil preges av:

- Økt bemanning og økt antall vernepliktige på kampflybasen og økt stedbunden aktivitet også utenfor kampflybasen. Økt befolkning vil skape økt etterspørsel etter transportmuligheter generelt, men det pekes spesielt på fortsatt stort behov og nødvendigheten for rask inn/utpendling mellom Brekstad og Trondheim.
- Ferdigstillelse av bygg og anlegg medfører mindre anleggstrafikk (mindre behov for vogntogkapasitet på ferjer) og mindre anleggspendling (mindre etterspørsel etter hurtigbåtkapasitet Trondheim Brekstad)

Totalt sett vil det innenfor kampflybasevirksomheten være størst behov for alle innsatsfaktorer (ferje og båt) i perioden 2016 fram til 2019. Etter 2019 vil behov for ferjekapasitet gå tilbake eller utjevnes. Dette siste så fremt den «blå sektoren» eller andre næringsaktiviteter ikke vokser og kreerer nye behov for landveis transport. For persontrafikken vil redusert pendlingsaktivitet som følge av mindre anleggsvirksomhet frigjøre kapasitet til økt aktivitet generelt og til den økte militære aktiviteten på kampflybasen.

Det må i detaljplanleggingen rundt nye innkjøp/anbud foretas nærmere analyse av de ulike vekstfaktorene.

Etableringen av den nasjonale kampflybasen på Ørlandet vil trolig bidra til å styrke Brekstads rolle og betydning som trafikk-knutepunkt på Fosen.

4.6 ARBEIDSPENDLING

FOSEN- EN FELLES BO OG ARBEIDSMARKEDSREGION?

I rapporten «Regional vekstkraft på Fosen – evaluering av regionale strategier» (Trøndelag Forskning og utvikling 23.10.2014) omtales blant annet bo og arbeidsmarkedsregioner internt på Fosen, graden av intern pendling på fosen og pendling mellom Fosen og Trondheimsregionen. Rapporten fastslår at pendlingstrekkene sjelden overstiger mer enn 1 time reisetid hver vei. Er dette riktig vil det å bygge hele Fosen sammen til én bo og arbeidsmarkedsregion ikke være realistisk.

Generelt gjelder at bosetningen i et lengre tidsperspektiv følger næringsaktivitetene. Et prioritert mål må da være å få næring ut til folket. En utvikling med Fraflytning og sentralisering av bosetningsmønster kan bremses og forhindres med gode transportveier for dagpendling (komme lengst mulig den timen man er villig å reise) eller ved at flere velger å lang-pendle gjennom ukependling. Hurtigbåten TRH-Brekstad er en tilrettelagt ekspressrute for dagpendling. Fosenveg -prosjektene er også en tilrettelegging for utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionen i og rundt Fosen.

Inn/utpendling i dag:

Arbeidssted/bosted	Ørland	Rissa	Bjugn	Åfjord	Roan	Osen	Leksvik	Stor Tr	Orkdalsreg.
Ørland	1957	37	385	23	2	1	8	102	10
Rissa	35	2340	46	53	7	2	139	179	17
Bjugn	269	28	1454	22	3	2	1	22	4
Åfjord	19	35	28	1357	38	27	8	61	9
Roan	2	1	2	17	364	16	0	9	0
Osen	0	0	0	10	13	364	0	2	1
Leksvik	9	71	6	1	1	0	1171	81	0
Stor Tr.	180	470	120	130	35	27	226		
Orkdalsreg.	27	6	19	3	2	0	5		

Tall: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanktabell 03321

Arbeidspendlingen er i dag betydelig mellom Trondheimsregionen og de sørlige kommunene i Fosen. Likeledes er det stor arbeidspendling mellom de enkelte nabokommunene på Fosen.

4.7 OFFENTLIG TJENESTEYTING

HELSETJENESTER

Fosenområdet må ha gode og forutsigbare transport-årer inn mot regionens hoved-sykehus i Trondheim og Orkanger. For de nordligste kommunene på Fosen er transport-årene inn mot sykehuset i Namsos viktig. Ved akutt sykdom er, for uten vei-avstandene, ferjesambandene den største potensielle hindringen for rask transport fra Fosen til Trondheim og Orkanger. Behov for ferjetjenester på natt kan løses med

beredskapsordninger eller med døgnåpne samband. For ambulanse-virksomhet er det i tillegg til forutsigbarhet i transportordningen viktig at det gis mulighet til å posisjonere beredskapskjøretøy tilbake til utgangspunktet. I forhold til det siste momentet har døgnåpent samband fordeler framfor ordninger med beredskapsvakt.

Kommunale helsetjenester vil tidvis og sporadisk kunne ha nytte av lokalt busstilbud. Samarbeid over kommunegrenser om helse og velferdstjenester kan medføre sentralisering og lengre transportveier mellom boplass og plassering av denne type tjenester.

SKOLE OG UTDANNING

Lokalisering av skoler og fritidstilbud påvirker reisemønsteret og busstilbudet på Fosen. Skoler som ligger sentralt i forhold til annen offentlig og privat tjenesteyting vil styrke kollektivtilbudet generelt ved at flere grupper kan benytte skoleskyssrutene. Skoleskyssrutene kan da representere et kollektivtilbud i en retning og bestillingstransport kan være det som kompletterer tilbudet til et helhetlig reisealternativ begge veier.

De videregående skolene i Bjugn, Åfjord, Rissa og Leksvik fanger opp elever i et stort omland og har derfor behov for et rutesystem som strekker seg gjennom flere kommuner. Skolene vil ha ulike faglinjer og det vil derfor ikke alltid være at elevene går på sin nærmeste videregående skole. For ungdom i de nordligste kommunene på Fosen vil det være naturlig å vurdere VGS-tilbud i Nord-Trøndelag som «nært tilbud». Tidligere er også Frøya VGS nevnt som en mulig attraktiv skole for elever fra Fosen. Sør-Trøndelag fylkeskommune vil gjennom «Skolebruksplan 4» foreta en gjennomgang av skolestruktur og fagplaner for skolene. I dette arbeidet vil fylkeskommunen også vektlegge de transportbehov som utløses ved ulike valg.

4.8 HYTTE, UTFART OG FRILUFTSLIV

Fosen er et populært hytte- og fritidsområde. Reiselivsaktiviteter inkludert hytteturismen har stor betydning for lokal sysselsetting på Fosen (ref Verdiskapsanalyse for Kysten er Klar 2013.04.18). Fritidsreiser til Fosen starter for en stor del i Trondheimsregionen og medfører stor trafikk i forbindelse med helger, høytid og ferieperioder. Det er særlig ferjesambandet Flakk-Rørvik som opplever kapasitetsutfordringer med denne trafikken. I tillegg er mye av denne fritidstrafikken sammenfallende med perioder der dagpendlere og ukependlere etterspør mye kapasitet i hurtigbåtsambandene.

Oppsummert – Forventninger til et godt samferdselstilbud -Kvalitetsfaktorer som må vektlegges ved planlegging og prioritering av samferdselsløsninger:

- *Forutsigbart – god driftsstabilitet og gode backup-løsninger.*
- *Kapasitet – dekke normal etterspørselen med liten grad av uforutsett ventetid.*
- *Trygt og sikkert – tilbudet må oppleves som sikkert.*
- *Frekvens og åpningstid – tilbudet må oppleves å dekke de primære viktige behov som det er kommunisert at de skal dekke.*
- *Kvalitet - tilbudet må oppleves som rasjonelt og gjort på beste måte.*

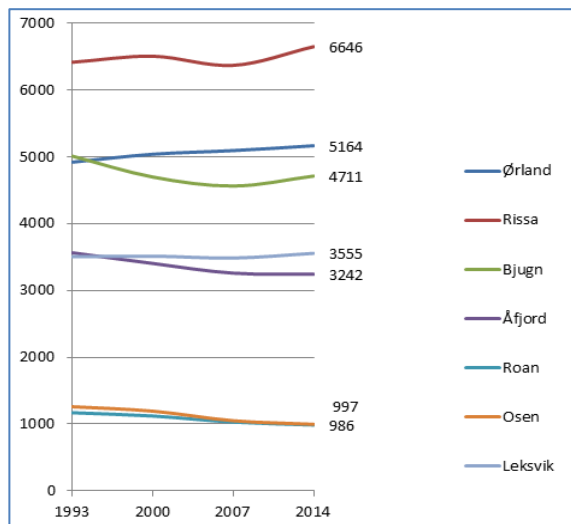
5 DAGENS SAMFERDSEL PÅ FOSEN - STATUS OG UTFORDRINGER

5.1 SITUASJONSBESKRIVELSE

Det som skiller samferdsel på Fosen fra samferdsel i resten av Sør-Trøndelag er Trondheimsfjorden – praktisk talt. Hovedtyngden av persontrafikk og godstrafikk inn/ut av Fosen krysser Trondheimsfjorden. Det er ikke grunn til å tro at dette bildet vil endre seg vesentlig i tidsperspektivet fram mot 2030. Gode kommunikasjonsårer over Trondheimsfjorden er og vil fortsatt være en viktig samferdselspremiss for vekst og utviklingsmuligheter på Fosen.

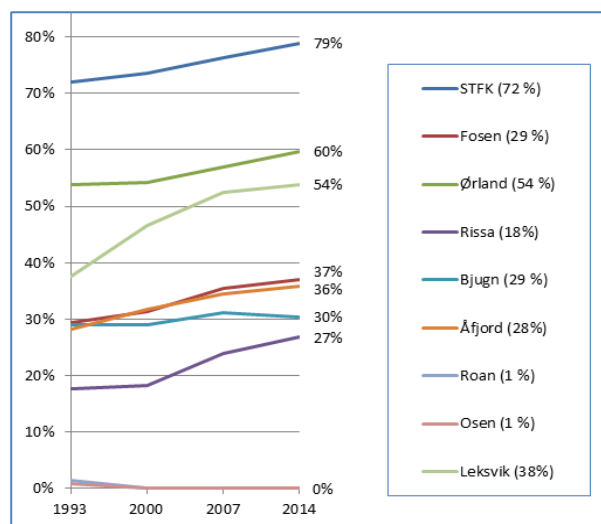
5.2 DEMOGRAFI, GEOGRAFI OG NÆRINGSVIRKSOMHET

Fosen er i denne sammenheng avgrenset til de 7 kommunene: Bjugn, Osen, Roan, Rissa, Ørland, Åfjord og Leksvik (NTFK). Samlet befolkning har vært noenlunde stabil i overkant av 25.000 siden 1993. Fordelingen av bosettingen på Fosens 3.437 km² gjenspeiler globale forskyvninger mot større konsentrasjon i tjenesteytende tettsteder fra spredt bosetning med utspring i stedsbundne primærnæringer (småskala fiske og landbruk).



Figur over: Antall personer bosatt på Fosen årene 1993, 2000, 2007 og 2014.

Kilde: www.ssb.no/statistikkbanken



Figur over: Andel av befolkningen bosatt i tettsted årene 1993, 2000, 2007 og 2014 (1993 i parentes bak hver kommune).

Kilde: www.ssb.no/statistikkbanken



Figur over: Kommunale årsverk i 2014 som prosentandel av antall innbyggere med arbeidsinntekt i 2011.

Kilde: www.ssb.no/statistikkbanken

5.3 OVERSIKT OVER SAMFERDSELSÅRENE OG UTFORDRINGER KNYTTET TIL DISSE

VEI

Det er 6 veier til/fra Fosen; FV 710 over ferjesambandet Brekstad - Valset, FV 715 over Flakk – Rørvik, FV 715 over Osenfjellet til Namdalseid, FV 720 via Verrabotn til Malm, FV755 via Mosvik til Inderøy og FV55/203 mellom Åfjord via Sela til Malm.

For intern kommunikasjon mellom tettstedene på fosen er fylkesveiene 710, 715 og 717 de mest sentrale. Disse veiene binder viktige sentra og næringsområder sammen og tilstanden på disse veiene er helt sentrale i forhold til bo- og næringsutvikling på Fosen.

Hovedsatsingene på vei foretas i dag gjennom bompengefinansiert utbedring av veinettet. Fosenpakke 1 består av 18 delprosjekter og utføres i regi av Fosenvegen AS. Fosenpakke 1 er beregnet nedbetalt i 2027.

Vedlegg 7.2- viser Oversikt over hovedveinettet.

Vedlegg 7.3 viser hvordan trafikken (ÅDT) fordeler seg på Fosen.

UTFORDRINGER VEI:

FORFALL

Status for store deler av fylkesveinettet er at det er preget av forfall. Flere veier på Fosen er slitte og sporete. Situasjonen er sårbar spesielt overfor uforutsette vedlikeholdsbehov som tidvis dukker på bruer og kaier. Oppbygging og tilstandsforbedring av slik infrastruktur innebærer ofte store kostnader som ligger langt over det som er mulig innenfor fylkeskommunens økonomiske rammer.

BÆREEVNE

Det er flere strekninger som er viktige for næringstransporten og som ikke har teknisk bæreevne for 10 tonns akseltrykk.

RASSIKRING

Fv 14 ved Hellfjord i Roan er stadig utsatt for ras og gir innbyggerne i Roan en usikker hverdag. Veien er eneste veg ut av kommunen. Denne strekningen vil utbedres gjennom Fosenvegprosjektet og ferdigstilles i 2018.

FV 723 ved Ryssdalen / Paulen og FV 14 ved Berfjorden er også svært rasutsatte sveier. Dette er viktige hovedferdselsårer og det er viktig å få disse utbedret. FV 723 ligger som prioritet 1 i Statens vegvesen sin rassikringsplan og FV 14 i Berfjorden har prioritet nr. 4 i Sør- Trøndelag. Det er enighet om løsningsforslag for begge strekningene. Det foreslås derfor at en utbedring blir lagt til konkret planlegging. En videre realisering og bygging vil være avhengig av statlige bevilgninger. Fylkeskommunen vil om nødvendig forskuttere anleggskostnadene dersom staten gir tilsagn om senere finansiering. Begge prosjektene planlegges i så fall gjennomført i perioden 2016 -2019.

BEGRENSNINGER I VEINETTET

Tilførselsveiene på sørsiden av fjorden fram til ferjeleiene på Flakk og på Valset har begrensninger i forhold til fremkommelighet (bæreevne, flaskehalser og svingete vei), rassikring og trafikksikkerhet.

FERJE

Store deler av trafikken til/fra Fosen går via de to ferjesambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset (F-R). For seks av sju kommuner på Fosen er Flakk og Rørvik hoved-sambandet. Sambandet har en ÅDT på ca. 2500. Sambandet Brekstad – Valset (B-V) har sitt viktigste nedslagsfelt i trafikk til fra/Ørlandet som skal sørover via Orkanger eller kommer fra sør via Orkanger. Sambandet har en ÅDT på ca. 800.

Flakk - Rørvik betjenes av 3 ferjer med en kapasitet på 120 PBE hver. To av ferjene går i relativt fast frekvens gjennom hele åpningstiden, men den tredje ferjen styrker sambandet i høytrafikkperioder. Sambandet har jevnt over døgnet god kapasitet, med en utnyttelse på 30-40 % (2015).

Sambandet Brekstad og Valset betjenes i perioden 2015-2017 med to ferjer med kapasitet på 35 og 38 PBE og vil i perioden 2017-2019 betjenes med en ferje på 50 PBE. Sambandet har høy utnyttelsesgrad på 60-80 %.

UTFORDRINGER FERJE

For ferjesambandet F-R vil kapasitetsutfordringen være knyttet til helger med stor utfart.

For ferjesambandet B-V er største utfordring i perioden 2015-2016 at driftsstabiliteten er lav i perioder med dårlige værforhold.

Oppbygging av Kampflybase medfører mye anleggsaktivitet med tilhørende pendling og godstrafikk i perioden 2015-2020. På kort sikt gir dette utfordringer for både ferjer og hurtigbåter. I perioden 2017 -18 vil det være lavere kapasitet i sambandet B-V sammenlignet med årene før (2015-2016), mens det forventes en økt kapasitet fra 2019. I perioden 2016-18 vil ferjekapasiteten i sambandet være en reell utfordring.

Anleggstrafikken er midlertidig og vil kreve en bestemt type kapasitet i et kortere tidsrom. Aktiviteten forventes å lede til økt bosetting hvilket kan gi behov for en annen type kapasitet i et lengre tidsrom. Samtidig er det usikkerhet knyttet til endringer i dagens tungtrafikk og om noe av dette vil transporteres på kjøll fremfor på vei.

På lang sikt er det knyttet stor usikkerhet til hvor den eventuelle veksten kommer/forblir og hvordan man skal sørge for at kapasiteten i tilstrekkelig grad kan styres dit den trengs.

HURTIGBÅT

Det er to båttruter til/fra Fosen over Trondheimsfjorden: Trondheim-Brekstad via Hysnes og Trondheim-Vanvikan

TRH-Brekstad betjenes av Kystekspresen med daglige avganger til og fra Kristiansund og med «omvendt pendlerrute» som er et mindre fartøy som kun betjener strekningen Trondheim – Brekstad. Kystekspresen betjenes av to båter med en kapasitet på 275 PAX og pendlerruten betjenes av Trondheimsfjord I med en kapasitet på 130 PAX. Reisetiden er på ca. 1 time.

TRH-Vanvikan: Betjenes i dag av en båt, Trondheimsfjord II, med en kapasitet på 110 passasjerer. Reisetiden er på ca. 30 minutter.

Begge hurtigbåtsambandene inngår i en felles kontrakt som Sør-Trøndelag fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Nord-Trøndelag fylkeskommune samarbeider om. Endringer i produksjon og ruter er et felles anliggende som må løses i samarbeid og dialog mellom fylkeskommunene.

UTFORDRINGER HURTIGBÅT:

Anleggsvirksomhet i forbindelse med kampflybaseetableringen og forventet økt omfang i arbeidspendling mellom Trondheim og Ørland som følge av den samme etableringen vil medføre forventninger til flere avganger og krav om større kapasitet i rushtider.

For hurtigbåtsambandet TRH-Vanvikan er utfordringen at for lite av kapasiteten i sambandet brukes i periodene utenom tidsrommene for arbeidspendling morgen og ettermiddag. Dette er en utfordring både i forhold til miljø og økonomi.

Det er store kostnader forbundet med drift av hurtigbåtruter, dette pga av høye investeringskostnader og energikrevende fremdrift. Høy betalingsvilje for båtreiser gjør nettokostnaden likevel noe lavere.

Så lenge energibehovet løses med fossile energibærere er det også store miljøutfordringer forbundet med hurtigbåtdrift.

BUSS OG LANDVEIS KOLLEKTIVTILBUD

Dagens rutetilbud muliggjør tur/retur-reiser mellom alle kommuner på Fosen og Trondheim alle hverdager. Tilbudet dekkes enten med bussruter eller båtruter. I tillegg er det et rutetilbud som går fra Trondheim til Fosen alle fredager og fra Fosen mot Trondheim alle søndager. Dette siste er et tilbud for blant annet studenter, ukependlere og fritids-reisende til/fra Fosen. Rutetilbudet internt på Fosen er hovedsakelig bygget opp rundt skoleskyssbehovene.

I fra Osen er det i 2015 et rutetilbud mellom Osen og Sjøåsen som korresponderer videre med bussrutene mellom Namsos og Steinkjer. Tilbudet muliggjør t/r-reiser Osen – Steinkjer/Namsos 3 dager i uken og gir mulighet for dagsbesøk i en av byene på 4 timer.

Bussrutetilbudet fra Rissa er utvidet med flere bussavganger morgen og ettermiddag tilpasset arbeidspendling mot Trondheim. Alle bussruter over ferjesambandet Flakk-Rørvik er gjennomgående (ikke omstigning).

Rutetilbudet på Fosen er lite tilrettelagt for daglig arbeidspendling internt på Fosen.

Drosjene har en sentral og særdeles viktig rolle i områder med lange avstander og spredt bosetning. Drosjene utfører mange oppdrag innenfor offentlig tjenesteyting sånn som tilrettelagt skoleskyss, pasientreiser og tilrettelagt transport for funksjonshemmede.

Rutestrukturen er gjengitt i vedlegg 7.4 Rutekart kollektiv

UTFORDRINGER KNYTTET TIL KOLLEKTIV

BUSS

Spredt bosetning og sporadiske reisebehov er ressurskrevende å løse gjennom tradisjonell bussrutekjøring.

Det at de fleste bussrutene er bygd opp rundt lovbestemt skoleskyss og at det at øvrig rutenettet fra flere hold anses som et minimumstilbud gjør mulighetsrommet begrenset med tanke på større endringer eller økt intern ruteproduksjon på Fosen.

Rutene mellom Osen og Steinkjer/Namsos dekker ikke transport behovet som videregående skoleelever vil ha for dagpendling og/eller ukependling.

DROSJE

Det er tidvis utfordrende å skaffe tilstrekkelig antall løyvehavere i distriktskommuner. Det å sørge for at drosjeaktørene har et tilstrekkelig økonomisk fundament i kjøringen sin er en avgjørende faktor for å kunne opprettholde et regulert og forpliktende drosjetilbud i distriktene. En stor trussel for dagens aktører er at nye aktører kommer inn på markedet og tilbyr sine tjenester rimeligere, med enkle informasjonsløsninger og ofte uten at offentlige lovkrav, skatter og avgifter blir fulgt opp.

FLYRUTER

Flyruter ligger utenfor fylkeskommunens ansvarsområde, men fylkeskommunen har en viktig rolle med hensyn til å tilrettelegge for et tilbud der det er aktuelt. Tilretteleggingen kan være å påvirke sentrale myndigheter og når tilbudet er der, sy det opp mot øvrige samferdselstiltak som fylkeskommunen er ansvarlig for.

På Ørland flyplass er det sivile rutetilbudet begrenset til 0-2 avganger mellom Ørland og Oslo pr dag. Hovedutfordringen i forhold til et større rutetilbud er det begrensede kundegrunnlaget i regionen som vil skape usikkerhet til økonomisk bæredyktighet.

5.4 MILJØUTFORDRINGER

Økt bevissthet rundt klimautfordringene har medført strengere krav til både lokale og globale utslipp noe som tvinger frem både teknologi- og systemskifter. I Fylkeskommunens Strategiplan 2012-15 og Strategiplan 2014-2017 har Fylkestinget vedtatt følgende klimamål:

«Fylkestinget vil holde ambisjonsnivået for kutt på klimagassutslipp opp på vedtatt nivå, noe som tilsvarer kutt på 1 million tonn CO₂-ekvivalenter i Trøndelag innen 2020 (30 %), og kutt på klimagassutslipp i egen organisasjon på 50 %.»

Innenfor samferdselsområdet vil klimaendringene medføre utfordringer på flere plan:

- Samferdselsområdet er i seg selv en årsak til klimagassutslipp. Dette gjennom måten samferdselsløsninger tilrettelegges og organiseres og gjennom valg av tekniske løsninger.
- Klimaendringene innebærer større fare for mer ekstremvær. Økt fare for ras, flom, storm og snøskred medfører utfordringer både for veiinfrastrukturen og for kollektivtjenestene.

For vei vil tiltakende ekstremvær gi nye vedlikeholdsoppgaver. Ekstremvær gjør det vanskelig å forutsi alle vedlikeholdsbehov og å foreta god og langsiktig planlegging. Ekstremværet gjør også veistrekninger mer utsatte enn tidligere og vil stille større krav under bygging av vei.

Kollektivtrafikken vil måtte være forberedt på større variasjoner i været. Været vil stille større krav til materiellets evne til å håndtere ekstreme situasjoner og å være en pålitelig form for transport.

Kollektivtransporten må også være en bidragsyter til reduksjon av klimagassutslippene. Dette først og fremst gjennom valg av teknologi og transportløsninger. I tillegg kan det stilles krav til høy transportnytte for alle gjennomførte transportkilometer som belaster miljøet.

5.5 ØKONOMISKE UTFORDRINGER

Fylkeskommunen har ansvar for flere viktige samfunnsoppgaver. Samferdsel og videregående opplæring er de to oppgavene som krever mest av de økonomiske rammene som fylkeskommunen har til disposisjon. Fylkeskommunens ramme er under press både innad mellom virksomhetsområdene og innenfor hvert virksomhetsområde. Det arbeides kontinuerlig med å få mer midler gjennom de statlige rammeoverføringene.

Innenfor samferdsel har det vært en betydelig kostnadsøkning de senere årene. Kostnadsøkningene kommer ofte i forbindelse med andre gangs utsetting av anbudspakker. Det er flere årsaker til dette. En faktor kan være endrede konkurranseforhold i markedet. En annen faktor er endringer i innretning og omfang av tjenestene. Det stilles stadig høyere krav til tjenestene, noe som avspeiles i høyere priser. En tredje faktor som påvirker kostnadsnivået er nye miljøkrav. Miljøkravene kan medføre høyere investeringer og høyere driftskostnader. I noen få enkelttilfeller er ivaretagelse av miljøkravene være økonomisk fordelaktig.

I strategiperioden 2016 – 2030 vil de store «generasjonsskiftene» i forbindelse med ferjeanbud 2019, nytt regionanbud buss 2022(-24) og nytt hurtigbåtanbud 2022 (-24) være de hendelsene som er mest forbundet med stor kostnadsusikkerhet.

Denne strategien tar utgangspunkt i de økonomiske rammer og det kostnadsnivå som foreligger for samferdselsområdet i dag. Økte kostnader vil, så fremt rammene ikke økes tilsvarende, medføre at sammensetningen av tjenestetilbudet må endres eller omfanget tas ned.

6 ANBEFALT STRATEGI

Med bakgrunn i de mål, behov og utfordringer som er gjennomgått i foregående kapitler foreslås det i dette kapitlet strategi og tiltak for videre utvikling av samferdselsaktivitetene på Fosen.

Det er lagt vekt på helhetlige løsninger som så langt det er mulig støtter opp under hverandre og som vil sikre best mulig ressursanvendelse. For å kunne styre innsats og ressurser og for å skape forutsigbarhet og gjennomføringsevne er det lagt vekt på tydelighet rundt prioriteringer.

6.1 HANDLINGSROM

LOVER OG REGLER

Fylkeskommunen er underlagt nasjonalt lovverk som legger føringer for en del av samferdselsaktivitetene. Lovpålagte rettigheter til skoleskyss, lovverk om offentlige anskaffelser, lovverk innenfor plan og regulering samt lovverk rundt universell utforming er sentrale i denne sammenheng. I denne strategien forutsettes det at de lovpålagte tjenestene og det lovpålagte innholdet oppfylles først og går foran utøvelse, omfang og innhold i annet tjenestetilbud.

ØKONOMI:

Strategien tar utgangspunkt i dagens økonomiske rammer til samferdselsområdet og den andel som i dag går til samferdselsformål i området. Hvis en ønsker å utvide den økonomiske rammen til enkelte formål så er dette fullt mulig så fremt man samtidig reduserer rammen tilsvarende til andre formål. Det økonomiske handlingsrommet kan bli endret over tid. En strategi må kunne håndtere at denne forutsetningen svinger. Det er kommentert, der det har relevans, hva som bør være alternativ strategi om den økonomiske rammen økes eller reduseres.

KONTRAKTER OG FORPLIKTELSER:

Innenfor gjeldende kontrakter er endringsmulighetene begrenset. Ved nye anbud og etablering av nye kontrakter er endringsmulighetene store mht utforming og dimensjonering av tjenestene. Kontraktperiodene er som følger:

Samferdselstilbud	Gjeldende kontraktperioder	Oppstart ny (tidligst)
Ferge Brekstad - Valset	Kontraktperiode 2014-31.12.2016,	01.01.2017
Ferge Brekstad - Valset	ny kontrakt 01.01.17 31.12.18.	01.01.2019
Ferge Flakk- Rørvik	Kontraktperiode 2011-31.12.2018 +1 opsjonsår.	01.01.2019
Regionsanbud Buss	Kontraktperiode 2013-20.08.2021 + opsjonsår	21.08.2021
Hurtigbåt Trondheim- Brekstad	Kontraktperiode 2014-31.12.2021 + 1 +1 opsjonsår.	01.01.2022

VIRKEMIDLER

Som ansvarlig for mye av samferdselsaktivitetene i fylket rår fylkeskommunen også over flere virkemidler. Styring kan skje gjennom følgende virkemidler:

- Økonomiske bevilgninger. Dette gjøres hovedsakelig gjennom årlige budsjett og handlingsplaner.
- Fylkeskommunen har takstmyndighet over sine transporttjenester.
- Beslutte anskaffelser og investeringer i fylkeskommunal regi.
- Legge premisser ved innkjøp og drift av egne samferdselsløsninger
- Regulere gjennom eget regelverk (skysreglement, vei-eiermyndighet, takstsystemer)
- Prioritere og legge føringer gjennom eget planverk, strategier og handlingsprogram.
- Planlegge, forplikte og påvirke gjennom samarbeid med andre sentrale og lokale beslutningsorgan.
- Planlegge og tilrettelegge gjennom annen fylkeskommunal virksomhet, for eksempel drift og plassering av videregående skoler, bevilgning til andre tiltak som for eksempel bredbåndsutbygging.
- Styre gjennom sin areal- og nærings myndighet.

6.2 OVERORDNEDE PRIORITERINGER OG SAMFERDSELSMÅL FOR FOSEN

Fosen-området er avhengig av gode kommunikasjoner over Trondheimsfjorden. Ferjesambandene Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset representerer de største hovedveiene til/fra Fosen og må sikres kapasitet og stabilitet deretter. Hurtigbåten vil være kollektivnerven mellom Ørland og Trondheim.

De store fylkesveiene 710/715/717 binder Fosen sammen. Disse veiene spiller en avgjørende rolle for både næringsutvikling og bolyst i hele Fosen-området. Disse veiene må prioriteres med hensyn til sikkerhet og god framkommelighet.

Landbasert kollektivtilbud til/fra Fosen skal være innrettet på å sikre mobilitet for ukependlere og gi mulighet for tur/retur Fosen-Trondheim innenfor samme dag.

Det interne landbaserte kollektivtilbudet på Fosen skal være innrettet på å ivareta behovene for utpekte grupper. Disse er først og fremst grunnskole og videregående skolelever, deretter studenter, eldre og uføre.

Overordnede prioriteringer:

- *Sikre gode samferdselsårer over Trondheimsfjorden.*
- *Sikre et hovedveinett på Fosen som binder Fosen sammen.*
- *Sikre stabil, trygg og god framkommelighet for både bil, buss og båt.*
- *Sikre gode kollektivårer mellom kommunesentraene på Fosen og Trondheim, og via Trondheim et godt kollektivtilbud til resten av landet.*
- *Utvikle det lokale kollektivtilbudet på Fosen, med basis i skoleskyssen, samt gjennom utvikling av en rasjonell form for bestillingstransport.*

6.3 STRATEGI FOR VEI PÅ FOSEN

Fosenvegene AS og det vedtatte Fosenvegprosjektet er fylkeskommunens og Fosen-kommunenes organ og instrument for å ivareta en best mulig prioritert og målrettet utbygging av veinettet på Fosen. For å sikre gode prosesser og bred involvering og medbestemmelse fra kommunene på Fosen også i framtiden er en videreføring av denne eller tilsvarende organisering ønskelig.

EGEN VEISTRATEGI FOR SØR-TRØNDELAG

Det er flere utfordringer knyttet til veier til/fra/på Fosen enn hva som ligger til Fosenvegene AS å løse. Dette gjelder spesielt vedlikeholdsetterslep på eksisterende veier, rasutsatte veistreknings og endrede krav til drift og vedlikehold pga mer ekstremvær. Fylkestinget har i desember 2015 vedtatt en egen veistrategi for hele Sør-Trøndelag. Denne veistrategien vil også gjelde for fylkesveier på Fosen og det vises derfor til denne når det gjelder drift og vedlikeholds-utfordringer og investeringer i veier som faller utenom satsingen i Fosenvegpakkene.

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.

PRIORITERINGER VEINETT PÅ TIL/FRA FOSEN

Prioriteringer som gjort gjennom Fosen Regionråd legger opp til følgende prioritet i videre oppgradering av fylkesveinettet:

Prioritet 1:	Fv 715 Ila – Åfjord. Fv710 Brekstad - Krinsvatn Fv 717 Rørvik – Rissa.
Prioritet 2:	Fv 715 Åfjord – Osen. Fv 710 Orkanger – Brekstad.

Viktige deler av de nevnte veiene får et løft gjennom Fosenvegene. Deretter gjenstår det en del utfordringer, delvis utenfor Fosen men med stor betydning for trafikken til og fra Fosen. Dette gjelder 710 Ingdal – Orkdal og 715 Flakk – Ila. I tillegg er det flere rasutfordringer som ikke alle ligger langs de viktigste strekningene men som likevel har stor betydning for næringstrafikken og innbyggere.

I prioriteringen gjengitt over er det kun Roan som ikke har sitt kommunesenter innenfor prioriterte veier. Denne prioriteringen avviker også fra hva som tidligere er kommunisert i Transportplan 2014-23. Nå vil oppgradering av de ulike veiene med stor sannsynlighet skje i ulike finansieringspakker. Hvilke pakker og hvilke strekninger som kommer først til gjennomføring er derfor uklart. Men en prioritering skal være retningsgivende i forhold til hva man vil velge å gjøre først dersom ressurstilgangen er begrenset og kun ett av prosjektene kan bringes til gjennomføring.

Hver enkelt veistrekning gjengitt over har viktige men noe ulike roller. 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 trafikksikkerhet 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 Sjongdal løser.

SPESIELLE VEIUTFORDRINGER FOR FOSEN

Tilførselsveiene på sørsiden av Trondheimsfjorden bør oppgraderes med tanke på framkommelighet, bæreevne og trafikksikkerhet. Med tanke på å få hovedtyngden av tungtrafikk inn på E6 sør må strekningen Flakk-Ila-Klett være en prioritert strekning. Deretter vil fylkesvei 710 Ingdal -Orkanger kreve oppgradering for å få en vei som ivaretar tungtrafikk mot E39 og mot en eventuell terminalfunksjon på Orkanger.

Det er dårlig veistandard også på den nordlige tilførselsveien mellom Osen – Sjøåsen. Veistrekningen er viktig for næringsaktiviteten i de nordlige delene av Fosen da denne strekningen representerer korteste vei inn til riksvei og den er viktig for næringsliv og private som i større grad vil bruke Steinkjer som bysenter. En oppgradering av denne veistrekningen forutsettes løst gjennom Fosenvei-samarbeidet. En oppgradering av denne veistrekningen løses gjennom Fosenpakke1, delpakke 3.

BRU OVER TRONDHEIMSFJORDEN

Et fremtidsmål er en ferjefri forbindelse over Trondheimsfjorden. En slik forbindelse vil kunne skape muligheter for vekst og utvikling både for Trondheimsregionen og Fosenregionen. En ferjefri forbindelse over Trondheimsfjorden må ses i sammenheng med en videre direkte forbindelse over Stjørnfjorden mot Ørland.

Prosjektene er lansert på Fosen og er nå forankret Fosen Regionråd. 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 vil i en slik tidlig utrednings-/planleggingsfase være en bidragsyter med hensyn til støtte i politiske prosesser, bistand med administrative ressurser og eventuelle økonomiske bidrag til planlegging og utredning etter søknad fra lokale drivkrefter.

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. I tillegg kommer at investeringen ikke må påføre fylkeskommunen en uakseptabel risiko. På disse vilkårene kan fylkeskommunen tilby at driftskostnader til ferje og båttilbud som erstattes med en bruløsning kan gå inngå som del av finansieringen av bruløsning

FLERE FOSENPAKKER?

Det foreligger forslag om at en videre satsing på vei og veiinfrastruktur på Fosen etter Fosenpakke 1 videreføres i en ny Fosenpakke 2 og 3. 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.

En Fosenpakke 2 kan da inneholde: Tilførselsveier Flakk - Ila samt restutbedringer av de parseller av hovedvegnettet på Fosen som ikke ble prioritert i pakke 1.

En Fosenpakke 3 kan inneholde: Trondheimsfjordbrua kombinert med bru over Stjørnfjorden for å tilrettelegge for hurtig kommunikasjon fra/til kampflybasen

Anbefalt strategi for fylkesveier på Fosen:

- *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.*
- *Sør-Trøndelag fylkeskommunes veistrategi, vedtatt i fylkestinget desember 2015, skal ligge til grunn for utvikling av fylkesveiene på Fosen.*
- *Hovedveinettet sør for Ferjesambandene B-V og F-R bør oppgraderes med tanke på framkommelighet og trafiksikkerhet. Tilførselsveier inn til Flakk prioriteres.*
- *Prosjektene «bru over Trondheimsfjorden» og «bru over Stjørnfjorden» forutsettes å bli løftet ved hjelp av lokale initiativ i Fosenregionen og i Trondheimsregionen. Fylkeskommunen vil med utgangspunkt i initiativ som kommer vurdere delaktighet og bistand til utredning og planlegging.*
- *Generelt er fylkeskommunen positiv til å erstatte varige driftskostnader med engangs investeringer dersom driftskostnadene dekke investeringskostnadene innenfor en akseptabel nedskrivningstid og uten at fylkeskommunen påføres uakseptabel risiko.*
- *Innholdet i eventuelle nye «Fosenpakker» og et initiativ til å løfte disse fram må komme fra /være forankret i regionen og hos den enkelte kommune.*

6.4 STRATEGI FOR FERJE

FERJESAMBANDET FLAKK- RØRVIK

Sambandet F-R er hovedsamband over Trondheimsfjorden for 6 av 7 Fosenkommuner. Sambandet spiller også en viktig rolle for kommunikasjoner til/fra ørlandsregionen. Sambandet har i dag tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikken og bruken av ferje nr 3 kan trolig optimaliseres. Sambandets største utfordring er håndtering av ferie og helgetrafikk.

Sambandets sentrale og viktige rolle for hele Fosen gjør dette til et hovedsamband. Som hovedsamband må det sikres gode bacupløsninger slik at sambandet ikke risikerer å bli satt ut av drift over lengre tid. Krittisk i dag er i

denne sammenheng en reserve ferjekai på Rørvik. Ved skade på dagens kai kan en risikere at sambandet faller ut over lengre tid. Sambandet B-V ligger ugunstig til for store deler av Fosen og vil heller ikke ha kapasitet til å være en tilfredsstillende reserveløsning. Etablering av reserve ferjekai på Rørvik må derfor ha prioritet.

FERJE SAMBANDET BREKSTAD-VALSET

Sambandet B-V bidrar til kortere transportveier mellom Ørlandsområdet og områder sør for Trondheim. Sambandet har en sentral rolle for næringsaktivitet og næringsutveksling mellom Ørland og disse områdene. Kapasiteten er i dag tilfredsstillende, men det vil i perioder med utbygging av Kampflybasen etterspørres stor vogntogkapasitet. I perioden 2017-2018 vil sambandet med inngått kontrakt få mindre kapasitet enn i dag. Kapasiteten i denne perioden bør forbedres.

Sambandet er viktig med hensyn til vekst og utvikling av næringsaktivitet mellom Ørlandsområdet og Orkdalsregionen, Øyregionen og områder som kan nå sørvestover langs E39. Åpningstider og kapasitet bør derfor primært tilpasses næringslivets behov.

TRANSPORTVEIER INN TIL FERJESAMBANDENE

Sambandet B-V er en del av FV710. FV710 mellom Valset og Orkanger er i dag ikke dimensjonert for stor og omfattende tungtrafikk. Sørgående trafikk over fylkesvei 710 vil i stor grad velge FV65 og FV700 mellom Orkanger og Berkåk. Denne veistrekningen er heller ikke dimensjonert for stor og omfattende tungtrafikk. E6 fra Trondheim og sørover er gjennom en omfattende oppgradering for å ivareta bedre veikapasitet og veitrygghet. Sørgående Tungtrafikk til/fra Fosen ønskes derfor kanalisert inn på E6 så tidlig som mulig.

Hovedveinettet på Fosen fram til Rørvik ferjekai er godt tilrettelagt for tungtrafikk. Fra Flakk er E6 et naturlig veivalg sørover.

Det å legge til rette for stor og omfattende tungtrafikk over ferjesambandet B-V før veinettet er dimensjonert for å tåle men trafikkutvikling vil ikke være hensiktsmessig.

Et valg man står overfor da er om det skal forseres oppgradering av FV 710, FV 65 og FV 700 slik at disse veiene tåler økt tungbiltrafikk, eller om det skal gjøres tiltak som bidrar til at tungtrafikk i større grad kanaliseres mot sambandet F-R. Siden det ikke finnes midler til omfattende tiltak på FV710 må trafikken søkes styrt mot Fv715 og sambandet F-R, i tråd med veistrategien???

Slike tiltak kan være aksellastbegrensninger og gjennomkjøringsbegrensninger på FV65/700 eller at takstvirkemidler innrettes slik at tungtrafikk til/fra E6-sør velger Flakk-Rørvik.

DØGNÅPENT SAMBAND

Det er uttalt ønske fra flere hold om ett døgnåpent ferjesamband til/fra Fosen. Dette vil gi større reisefleksibilitet for både privatpersoner og næringsliv. Ambulanseberedskap vil også kunne bli ivaretatt med ett døgnåpent samband i stedet for beredskapsordning i to samband. For å finansiere ett døgnåpent samband må dagens beredskapsordning opphøre i begge samband.

Ett døgnåpent samband må legges til Flakk-Rørvik.

Forslag til strategi for ferjesambandene over Trondheimsfjorden:

- *Ferjesambandet Flakk-Rørvik er hoved ferje-samband til/fra Fosen og sambandet må sikres prioritet med hensyn til kapasitet, frekvens, åpningstid og reserveløsninger.*
- *Ferjesambandet Brekstad-Valset er viktig for kampflybasen og næringsutviklingen i Ørlandsregionen. Sambandet bør sikres kapasitet, frekvens og åpningstid som ivaretar næringslivets behov mot Orkanger, E39-sør og FV 714.*
- *Det bør etableres en reserve ferje-kai på Rørviksiden i sambandet F-R.*
- *Det bør etableres døgnåpen drift i sambandet F-R*
- *Inntil veinettet mot sambandet B-V er oppgradert og ivaretar nødvendig sikkerhet og tilstrekkelig bæreevne bør Tungtrafikk til/fra Fosen til/fra aksene Trondheim E6-sør søkes å ledes til sambandet Flakk-Rørvik. Dette gjennom takstvirkemiddel og/eller legge inn skiltbegrensninger som følge av teknisk og trafikksikkerhetsmessige begrensninger i veinettet.*

6.5 STRATEGI FOR HURTIGBÅT

HURTIGBÅT TRONDHEIM-BREKSTAD

Hurtigbåtsambandet representerer det transporttilbudet som har kortest reisetid mellom Brekstad og Trondheim i dag. Hurtigbåttilbudet etterspørres både av næringsaktører og private og har gjennom flere år hatt en positiv utvikling i antall reisende. Veksten forventes å fortsette.

Det finnes i dag ingen alternative kollektivmidler som fullt ut kan erstatte den transportjobben som dette hurtigbåtsambandet utretter. Nærmeste alternativ er bussruter. Disse vil derimot medføre vesentlig lengere reisetid.

Hurtigbåtdrift er tradisjonelt forbundet med høye kostnader og høy miljøbelastning. Høyere betalingsvilje fra passasjerene for komfortable båtreiser og høy utnyttelse av tilbudet bidrar likevel til å gjøre et dette hurtigbåttilbudet økonomisk forsvarlig.

På lange båtsamband er det i dag få muligheter til å gjøre endringer som bidrar til vesentlig reduksjon i miljøbelastning. Miljøeffekter kan hentes ut ved å optimalisere transporttilbudet og ved å benytte seg av beste tilgjengelige teknologi, men potensialet for å oppnå store miljøgevinster gjennom bruk av ny teknologi er foreløpig begrenset for hurtigbåtdrift over lengre strekninger. Viktige faktorer er da tilpasning av rutefart og ikke minst at det legges opp til et rutetilbud som kan gå med godt passasjerbelegg og gi høy transportnytte pr miljøbelastende transportkilometer.

Med bakgrunn i at trafikkgrunnlaget på rutestrekningen Trondheim-Brekstad er stort og med bakgrunn i at denne rutestrekningen vil ha en viktig rolle i forhold til videre stedsutvikling i Ørland/Bjugn-området må denne rutestrekningen være en prioritert rutestrekning. I dette ligger at rutestrekningen løpende må sikres kapasitet i tråd med etterspørselen.

Hurtigbåtsambandet mellom Kristiansund og Trondheim har vesentlig trafikknedgang på Møre og Romsdal-siden av sambandet. Det forefinnes også et parallelt busstilbud på strekningen. Tilbudet kan derfor legges ned uten vesentlige konsekvenser for ende-stoppene. I forbindelse med etableringen av fastlandsforbindelse til Hitra og Frøya var det en forutsetning at hurtigbåttilbudet skulle legges ned. Dette ble ikke gjort og det er trafikkvekst mellom Hitra og både Trondheim og Brekstad. En videreføring av tilbudet bør derfor vurderes.

HURTIGBÅT TRONDHEIM -LENSVIK – HYSNES - BREKSTAD

Hurtigbåtsambandet Trondheim-Brekstad betjener Lensvik og Hysnes på utvalgte stopp. Kostnaden med å betjene disse stedene er hovedsakelig tidskostnad/tidsulempe ved at reisetiden for reisende mellom Brekstad og Trondheim øker (ca 5 minutter pr stopp). Fra begge disse stoppestedene, Lensvik og Hysnes, vil reisetiden inn til Trondheim med hurtigbåten være vesentlig kortere enn for alle øvrige reisealternativ. For reiser ut til Brekstad er det tidsgevinst fra begge stoppestedene men spesielt i fra Hysnes. Hysnes-Brekstad bør derfor ha et potensiale for ytterligere vekst.

Det finnes i dag alternative kollektivtilbud mellom Trondheim og Lensvik/Rissa. Det er ikke andre kollektivtilbud mellom disse stedene og Brekstad. Disse to mellomstoppene utfyller derfor kollektivtilbudet på Fosen med transporttjenester som ikke er mulig å løse med andre like raske kollektivtilbud. Så lenge det finnes etterspørsel og trafikkgrunnlag for disse stoppene bør anløp opprettholdes. Kostnadene ligger i all hovedsak inne i bårutennettet mellom Trondheim og Brekstad.

For å styrke trafikkgrunnlaget på strekningen Trondheim – Brekstad og interntrafikken på Fosen, kan det vurderes å flytte kaien i Hasselvika nærmere Rissa sentrum. En økt kapasitet og frekvens på strekningen Trondheim – Brekstad vil med et stopp i Rissa gi et godt kollektivtilbud mellom Brekstad og Rissa. Dette vil igjen kunne styrke bo og arbeidsmarkedsregionen på Fosen.

HURTIGBÅT TRONDHEIM – VANVIKAN

Hurtigbåtsambandet utfyller flere roller. Det er et dagpendlersamband mellom Trondheimsregionen og områdene rundt Vanvikan. Det bidrar til stedsutvikling i Vanvikanområdet. Det bidrar til en Park & Ride-mulighet for de som reiser med bil internt på Fosen og med reisemål i Trondheim (og som eventuelt skal reise videre med kollektiv fra Trondheim).

Buss via ferjesambandet F-R er en alternativ reisemulighet mellom Vanvikan og Trondheim. Reisetiden på denne strekningen vil fordobles med en slik løsning (Fra 30 min til 1 time).

Største utfordring med dette sambandet er mye ledig kapasitet utenfor pendlertidspunktene. Dette medfører at tilbudet i perioder utenfor pendlertidene påfører høye kostnader og høy miljøbelastning sett i forhold til transportnytt.

Et videreført rutetilbud på dagens nivå må stå seg på høyere utnyttelse av kapasiteten utenom rush. Alternativet vil være å redusere rutetilbud/enkeltavganger. Med tanke på en eventuell ny kontraktsperiode fra 2024 må det i inneværende kontraktsperiode etableres løsninger som bidrar til høyere passasjerbelegg gjennom åpningstiden og mindre miljøbelastning.

«BUSS TIL BÅT» OG «PARK & SAIL»

Fra å være et samband som i dag stort sett betjener lokal pendling mellom området Rissa/Leksvik og Trondheim sentrum bør sambandet Trondheim-Vanvikan utvikles til et samband som betjener et bredere publikum til/fra Fosen. Mulige tiltak kan da være å legge framtidige bussruter, da fortrinnsvis utenfor rushtider, via Vanvikan for omstigning til hurtigbåt og i tillegg videreføre gode park & ride-parkeringsløsninger som bidrar til at flere ser seg tjent med å stoppe privatbilen i Vanvikan framfor å ta ferje over fjorden. Det må ses nærmere på hvordan takster og billettpriser skal settes sammen på slike avganger.

ELEKTRIFISERING AV SAMBANDET TRONDHEIM-VANVIKAN

Hurtigbåtsambandet Trondheim-Vanvikan er egnet for elektrisk drift. En elektrifisering vil kunne senke både miljøbelastningene fra sambandet og driftskostnadene. Gjennom en elektrifisering får man et fartøy som reduserer lokale og globale utslipp med mer enn 90 % og som vil redusere driftsutgiftene til energi med opp til 80%. På grunn av det høye energibehovet vil investeringskostnaden med å elektrifisere kunne dekkes inn av reduserte driftsutgifter i løpet av relativt få år. En endring vil kunne være mulig å gjennomføre i inneværende kontraktperiode. En elektrifisering forutsetter at man får til en trafikkutvikling i sambandet som kan forsvare både rutetilbudet og investeringen.

Forslag til strategi for Hurtigbåt

- *Hurtigbåtsambandet Trondheim - Brekstad er et prioritert båtsamband og vil være hovedelementet i kollektivtilbudet mellom Trondheim og Brekstad. Kapasitet i sambandet må løpende tilpasses vekst og etterspørsel.*
- *Hurtigbåt Trondheim -Leksvik – Rissa – Brekstad opprettholdes på utvalgte avganger der etterspørsel og kapasitet forsvare et slikt tilbud.*
- *Hurtigbåtsambandet Trondheim-Vanvikan: Et rutetilbud på dagens nivå (2015) forutsetter høyere utnyttelse gjennom hele åpningstiden for å være bærekraftig over tid. For å øke transportnyten i sambandet understøttes tiltak som bidrar til å forsterke Vanvikan som trafikknutepunkt og omstigningspunkt mellom bil, buss og båt. Dersom dette ikke medfører økt trafikk på sambandet må kost-nytte ved en videreføring av sambandet i neste anbudsperiode vurderes.*
- *Gitt økt trafikk og godt grunnlag for opprettholdelse av hurtigbåtsambandet bør sambandet Trondheim-Vanvikan elektrifiseres så snart dette er utredet nærmere og det foreligger konklusjoner som tilsier at dette er mulig å realisere innenfor eksisterende rammer og forpliktelser.*

6.6 STRATEGI FOR DET LANDBASERTE KOLLEKTIVTILBUDET PÅ FOSEN

Skoleskyss er premissgivende faktor for det meste av landbasert kollektivtilbud på Fosen. Der rutene tilsynelatende ikke dekker skoleskyssbehov er de ofte der som en følge av skoleskyss i forkant, etterkant eller som en etappe av kjøringen. Alle skoleruter skal være åpne for allmenheten.

Det må i ruteplanleggingen prioriteres et rutetilbud som ivaretar skoleskyssbehovene, herunder nevnes spesielt mulighetene for VGS elever til å dagpendle innenfor akseptable reiseavstander og ukependle over lengre avstander. I dette perspektivet bør det etableres ukependlingsmuligheter fra nordlige deler av Fosen mot aksene Namsos/Steinkjer og ukependlingsmuligheter for hele Fosen mot Frøya.

LOKALE RUTETILBUD OG BESTILLINGSTRANSPORT

I områder med spredt og lav populasjon er det utfordrende å få til et kollektivnett som dekker alle områder ofte nok. Som en følge av dette går kollektivtilbudene i distriktene i større grad bort fra å være statisk rutekjøring til å bli behovsstyrte ruter som settes i gang på bestilling. I praksis betyr dette at transporttjenesten kun settes i gang når en bestilling foreligger og da innenfor et avtalt tidsintervall der tjenesten er avtalt å kunne utføres. Det vil kreve gode informasjonsløsninger og kommunikasjonsløsninger for å få et slikt system til å bli velfungerende.

For uten skoleruter gjennomføres det flere transporttjenester i offentlig regi og som med ytterligere informasjonstilrettelegging bør kunne gjøres til kollektive tjenester for flere. Dette gjelder tilrettelagt skoleskyss, tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT), pasientreiser og for eksempel kommunale helsereiser. Felles for alle disse reisene er at de kan organiseres og planlegges med samme informasjonslogistikk. Det vil være en god strategi å samordne disse tjenestene i en felles løsning der også ordinær bestillingstransport kan inngå. Dette vil bidra til «uniforme» og forutsigbare løsninger som kan gi flere samkjøringsmuligheter og et bredere tilbud til flere. Sees dette i tillegg opp mot det som i dag finnes av skolerutekjøring kan dette samlet bidra til et kollektivtilbud for grupper som i dag ikke har noe kollektivtilbud. Fylkesrådmannen har i STP 2016-19 foreslått at fylkeskommunen i samarbeid med drosjenæringen støtter opp om arbeidet med å løfte fram en bestillingsapplikasjon som kan ivareta dette.

Bindinger til inngåtte kontrakter begrenser muligheten for større strukturelle endringer av bussrutedriften fram til og med 2021. Dette betyr ikke at endringer og tilpasninger ikke kan gjøres i mellomtiden. Det er viktig at transportnyttene i eksisterende transporttjenester utvikles til å kunne omfatte flere brukergrupper og til å dekke flere brukerbehov når de først er der. I tillegg er det viktig med tanke på neste anbudsperiode at det utvikles og testes ut løsninger som kan danne grunnlag for nye kontrakter.

ENDRINGSMULIGHETER

Økonomisk handlingsrom for å utvide rutetilbudet til fra Fosen eller øke det interne rutetilbudet må enten hentes ved å ta midler fra andre samferdselsområder eller ved å omdisponere innenfor dagens rutesystem eller ved organisere innsatsfaktorene annerledes (fra rutekjøring til bestillingstransport).

Omdisponering innenfor dagens rutesystem kan være å redusere antall dager med tur/retur mulighet mellom Fosen og Trondheim for derigjennom allokere ressurser til mer lokal ruteproduksjon i form av bestillingstransport.

Det bør ved framtidig ruteplanlegging legges opp til at busstrafikk i større grad styres inn mot hurtigbåtsambandet Trondheim-Vanvikan for omstigning til hurtigbåt i de perioder av døgnet der

båtkapasiteten finnes. Dette så fremt tiltaket gir grunnlag for å produsere flere rutekilometer internt på Fosen framfor gjennomgående bussruter over ferjesambandet F-R.

Omstigning må gjøres enkelt og bli oppfattet som en del av det å reise kollektivt.

Anbefalt strategi for det landbaserte kollektivtilbudet

- *Alle skoleruter skal være åpne for allmenheten.*
- *Det må i ruteplanleggingen etterstrebes et rutetilbud som ivaretar mulighetene for VGS elever å dagpendle innenfor akseptable reiseavstander internt på Fosen og ukependle over lengre avstander mellom Fosen og tilgrensende områder.*
- *Allokere ressurser så langt det er mulig fra statisk rutekjøring til behovsstyrte bestillingstransporter.*
- *Fylkeskommunen skal utvikle et system for bestillingstransport for å kunne optimalisere ressursutnyttelsen gjennom å kombinere rutekjøring og bestillingstransport i områder med lavt trafikkgrunnlag.*
- *Fylkeskommunen skal bidra til at det utvikles og testes ut informasjonsløsninger som muliggjør bestillingstransport og samkjøring av andre offentlige transportere. Dette for å bidra til at disse transportene blir et transporttilbud for flere.*
- *Vurdere reduksjon i stamruteproduksjonen mellom Trondheim og Fosen til fordel for mer lokal ruteproduksjon på Fosen – da fortrinnsvis bestillingsruter.*
- *Legge til rette for at Vanvikan blir et trafikk-knutepunkt og omstigningspunkt mellom bussruter på Fosen og båtrute til Trondheim sentrum.*

6.7 STRATEGI FOR SIVILT FLYTILBUD/ØRLAND FLYPLASS

For å øke trafikkgrunnlaget, det økonomiske fundamentet samt den politiske tyngden til flyplassen bør flyplassen bli den valgte flyplass for alle på Fosen samt langveis besøkende. For å sikre dette bør eierskapet utvides til å inkludere alle kommunene på Fosen.

Forslag til strategi for satsing på sivil flytilbud til/fra Ørland flyplass:

- *Fylkeskommunen og alle Fosenkommunene bør gå inn på eiersiden og i fellesskap bistå til å gjøre flyplassen til en foretrukket flyplass for reiser til fra Fosen.*
- *Flyplassen og dens ruter må inn på stamrutenettet*

6.8 STRATEGI FOR KOLLEKTIV INFRASTRUKTUR, PARKERING/PARK&RIDE OG ANDRE SAMFERDSELSANLEGG

Privatbilen representerer fleksibilitet og stor mobilitet og vil nok derfor i overskuelig framtid være det bærende transportmiddel for Fosens befolkning og for de som besøker Fosen. Kollektivreiser er ofte rasjonelle ved at de er billigere for den reisende enn om vedkommende skal kjøre alene i egen bil. Samtidig er det en betingelse for et kollektivtilbud at det finnes et grunnlag for flere reisende. Klarer man å koble privatbilens fleksibilitet med kollektivmidlenes rasjonalitet vil man kunne oppnå flere vinn-vinnsituasjoner.

Det å tilrettelegge for gode overganger mellom bil og kollektiv vil være formålstjenlig der biltrafikk møter definerte trafikknutepunkt i kollektivsystemet. Tiltaket vil også kunne medføre økt kollektivandel og redusert biltrafikk på trafikkbelastede strekningene og inn mot bysentrum. For den reisende kan løsningen innebære reduserte reisekostnader.

Langs kollektivtraseene der privatbilen må være en start/slutt på reisen er det ønskelig å legge til rette for park & ride muligheter.

På utvalgte steder er det ønskelig å etablere park & ride-muligheter som understøtter samkjøring.

Park & ride-anlegg må etableres på en måte som bidrar til å redusere den totale bilbruken. Park & ride-anlegg skal ikke være anlagt slik at den som bruker veien gis en mulighet til å unngå betaling i bomsnittene.

Parkeringsmuligheter ved ferjeleiene er viktig og understøtter både samkjøring og overgang til kollektivreiser. Ved ferjeleiene i sambandet Flakk-Rørvik er parkeringskapasiteten begrenset og mulighetene for utvidelse er også begrenset. Noe parkeringskapasitet brukes også av veibrukere for å unngå betaling av bomavgift (bil på hver side av sambandet). Det anbefales derfor at det på begge sidene av dette sambandet opprettes gratis parkeringsareal et stykke fra ferjeleiene og på plasser der parkeringen understøtter samkjøring og/eller overgang til kollektiv. Parkeringsarealene ved ferjeleiene opprettholdes men underlegges avgiftsbetaling eller parkeringsrestriksjoner som hindrer misbruk.

Forslag til strategi for Infrastruktur - kollektiv

- *Etablere gratis parkeringsmuligheter der dette understøtter samkjøring og overgang til kollektivreise.*
- *Avgiftsbelegge parkeringsarealer der kapasiteten er begrenset og der de tilrettelegger for omgåelse av bom og ferjeavgift. I 2015 gjelder dette parkeringsarealer ved ferjeleiene på Rørvik og Flakk og ved Krinsvatn.*
- *Bidra til utvikling, utprøving og bruk av «samkjøringsapper».*

6.9 TAKSTER, BOMPENGER OG RABATTER

Fylkeskommunen er takstmyndighet for ferje, hurtigbåt og bussruter. Fylkeskommunen har ikke mulighet til å endre bompengesatsene underveis i et bomveiprosjekter.

Det er i dag to uavhengige abonnementsordninger for ferjestrekningene F-R og B-V. Det kan i dag oppnås opp til 50% rabatt på både ferjebillett og bomtakst i begge samband, men for å oppnå rabatt i begge samband må brukerne etablere to avtaler og foreta to til dels store forskuddsinnbetalinger.

Fylkesrådmannen er i samarbeid med vegdirektoratet inne i en prosess der mulighetene for bruk av autopass og nasjonalt ferjekort vurderes som felles løsning for flere samband i Norge. Fylkeskommunen ønsker ved neste anbudsrunde å etablere en felles ordning for begge disse ferjesambandene og da med en målsetning om at AutoPass og nasjonalt ferjepass er en felles ordning. Brukerne kan da forholde seg til en avtale og ett forskuddsbeløp for begge ferjestrekningene. Dette vil det gi flere brukere større fleksibilitet og bidra til at brukerne i større grad kan velge ferjestrekning ut fra beste veivalg og ikke ut fra avtaletilhørighet.

Takstnivå i ferjesambandene må settes slik at man fremmer de valg av transportvei som er gunstig for ferjekapasitet, veikapasitet, trafiksikkerhet og miljøet totalt sett. Spesielt så må takstsetting av tunge kjøretøy vurderes opp mot tilstand og kapasitet på veinettet rundt den enkelte ferjestrekning.

Forslag til strategi for takster og rabatter

- *Fra oppstart nye ferjekontrakter skal sambandene F-R og B-V være underlagt samme takstregime og rabattregime. Brukerne skal kunne forholde seg til en avtalepart.*
- *Takster for Tunge kjøretøy i sambandene F-R og B-V må vurderes opp mot tilstand og kapasitet på veinettet rundt ferjestrekningene.*

6.10 SAMFERDSELSØNSKER FOR FRAMTIDEN

Det er under utarbeidelsen av denne strategien kommet fram flere ønsker for hvordan samferdselsutfordringer bør løses framover. Bru over Trondheimsfjorden og Stjørnfjorden er det mest sentrale ønsket. Dette er omtalt tidligere. Øvrige ønsker som innebærer omfattende planlegging og prioriteringer er:

YTRE KYSTVEI

Ytre kystvei er en ny vei som skal forbinde de ytre deler av Fosen, med bru over Åfjordstrømmen. Denne vil kunne gjøre transportveier internt på fosen vesentlig kortere, vil lage nye omkjøringsmuligheter hvis andre veier stenges og det uttales at denne veien vil bygge opp under den «blå næringen».

Et slikt prosjekt vil legge bånd på store økonomiske ressurser. For fylkeskommunen er det viktig at et slikt prosjekt vokser fram gjennom lokale initiativ og lokale prioriteringer. I denne samferdselsstrategien for Fosen overlates det til Fosenkommunene selv, blant annet gjennom samarbeidet i Fosenvegene AS, å initiere

prosesser som kan aktualisere hele eller deler av dette prosjektet. Fylkeskommunen vil i en tidlig utrednings-/planleggingsfase kunne være en bidragsyter med hensyn til støtte i politiske prosesser, bistand med administrative ressurser og ved å bevilge eventuelle økonomiske bidrag til planlegging og utredning etter søknad fra lokale drivkrefter.

HURTIGBÅTRUTE LANGS KYSTEN

Det er fra flere hold uttalt et ønske om en båtrute langs kysten som binder sammen kommunene fra Ørland til Osen. En slik båtrute er også omtalt i Fosen regionråds høringsuttalelse til «Transportplan 2014-2023». Ut i fra de erfaringer og utfordringer som fylkeskommunen har rundt dagens båtruter vurderes et slikt tiltak å være særdeles krevende både økonomisk og i forhold til miljøforpliktelser. Det er derfor ikke foretatt noen nærmere vurdering eller analyser av et slikt kollektivtilbud i denne strategien.

Ytre Kystvei

- *Prosjektet «ytre kystvei» forutsettes å bli løftet ved hjelp av lokale initiativ i Fosenregionen. Fylkeskommunen vil med utgangspunkt i eventuelle initiativ vurdere delaktighet og bistand til utredning og planlegging. Eventuelle tidlige delprosjekter kan bli vurdert i forbindelse med rullering av årlige handlingsprogram.*

Hurtigbåtrute langs kysten

- *Ut fra dagens miljømessige, økonomiske og demografiske forutsetninger er en slik båtrute ikke aktuelt å iverksette.*

7 VEDLEGG OG REFERANSER

7.1 ANDRE DOKUMENTER SOM ER RELEVANTE I FORHOLD TIL DENNE FOSENSTRATEGIEN

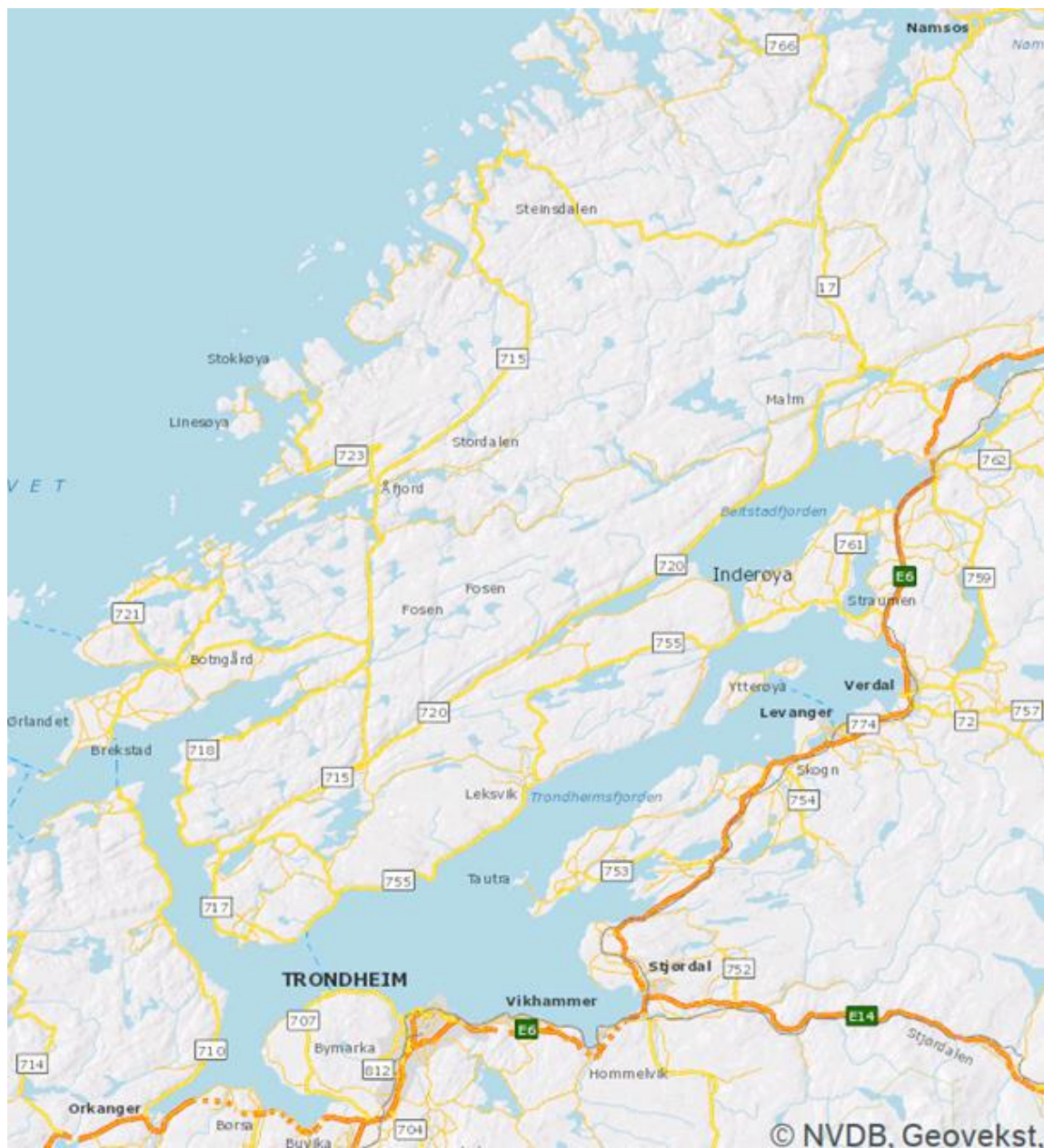
Parallelt med utarbeidelsen av denne samferdselsstrategien for Fosens er følgende relaterte saker lagt fram for fylkestinget i desember 2015:

- Fylkesrådmannens forslag til Veistrategi 2016-2030.
- Fylkeskommunens Strategiplan 2016-19.
- Handlingsprogram Samferdsel 2016-19 (HP 16-19)

Følgende rapporter og utredninger er gjennomgått og ligger som bakteppe for vurderinger og anbefalinger gjort i denne samferdselsstrategien for Fosen:

- Rapport: Verdiskapningsanalyse for Kysten er klar, SINTEF 2013
- Utredning: Demografi og behov som følge av ny kampflybase, Rambøll 2013
- Rapport: Regionale tyngdepunkt i Sør-Trøndelag, NIBR 2013
- Høringsnotat: Skolebruksplan 4 -fase 2. 28.sept. 2015
- Rapport Regional vekstkraft på Fosen – evaluering av regionale strategier. Trøndelag Forskning og Utvikling. 23.10.2014
- Fosen Regionråd: Regionalt næringssamarbeid på Gosen. Strategidokument 2013
- Fosen Regionråd: regional selvangivelse for Fosen 2013.

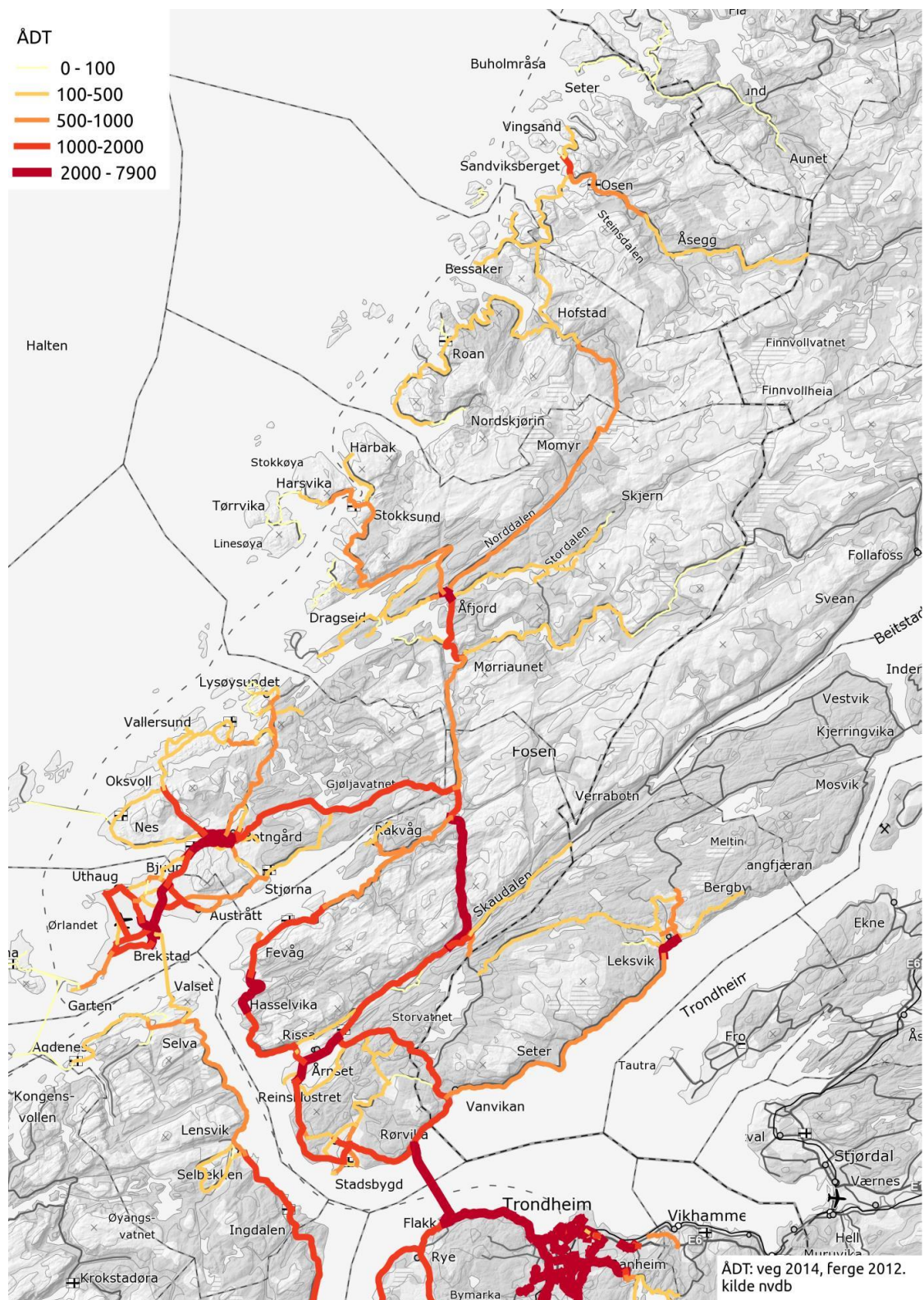
7.2 VEDLEGG - OVERSIKT OVER HOVEDVEINETT PÅ FOSEN



OVERSIKT FOSENVEGPROSJEKTENE



7.3 VEDLEGG - OVERSIKT ÅDT



7.4 VEDLEGG - RUTEKART KOLLEKTIV



7.5 VEDLEGG - DISTANSER OG KJØRETID OVER FERJESAMBANDENE F-R OG B-V

Tabellen viser veinett pr 2016

	Kjøredistanse		Reisetid	
	Over sambandet F-R	Over sambandet B-V	Over sambandet F-R	Over sambandet B-V
Brekstad TRH (St.Olav)	96,6 km	95,1 km	111 min	110 min
Brekstad – Klett	104,4 km	81,1 km	117 min	97 min
Brekstad – Sandmoen	106,1 km	84,6 km	119 min	100 min
Brekstad – Berkåk via Løkken	uaktuell	122,1 km	uaktuell	137 min
Brekstad - Orkanger sykehus	uaktuell	54,3 km	uaktuell	75 min
Brekstad – Berkåk via E6	173,8 km	150,4 km	174 min	155 min

Kjøredistanse inkl. ikke fergedistanse

Brekstad = Brekstad fergekai

7.6 VEDLEGG - BRUKERE AV KOLLEKTIVTILBUDET PÅ FOSEN

Illustrasjonen viser hvor kollektivreiser oppstår på Fosen og hvo mange av disse som er skolelever.

