

Sør-Trøndelag fylkeskommune

[postmottak@stfk.no](mailto:postmottak@stfk.no)

Kopi til Rolf Granlund;

[rolf.granlund@stfk.no](mailto:rolf.granlund@stfk.no)

VÅR REF.: Vidar

DERES REF.: 201516059-2

DATO: 22.01.16

## Høringsuttalelse Samferdselsstrategi for Fosen 2016 - 2030

Vi viser til utsendt høringsbrev, datert 21.12.15, ang Fylkesrådmannens forslag til samferdselsstrategi for Fosen 2016-2030, Høring med frist 21.januar 2016.

Fosen Regionråd er glad for at vi som region har fått være med på prosessen med å utarbeide en samferdselsstrategi for vår region. Vi er glad for at Fylkestinget har gjort vedtak om dette. Prosessen med en heldags workshop der samferdsel var eneste tema var veldig nyttig.

Bakgrunnen for prosessen med egne regionale samferdselsstrategier er presentert, fylkeskommunenenes økonomiske rammer er en utfordring. Dette vil i fremtiden medføre at «alle gode ønsker» ikke kan oppfylles.

Det å sammenfatte 7 kommuners ønsker om tiltak innen samferdselsområdet kan være krevende. Det kan til dels være ulike og kryssende interesser som kommer frem.

Vi innser at mange momenter i fylkesrådmannens forslag til Samferdselsstrategi for Fosen bygger på ulike innspill, føringer og vedtak som er gjort i forbindelse med utarbeidelsen av tidligere planer og strategier, både på nasjonalt og regionalt hold.

Vårt utgangspunkt er at strategien gir et godt bilde av utfordringene som er i regionen og det er en god beskrivelse som framkommer.

For Fosen vil det være viktig å opprettholde det tilbudet som vi har i dag og gjøre tilpasninger og forbedringer som er med på å møte fremtiden.

Konkrete endrings/tilleggsforslag:

### Side 9 : Pkt 4.4 Næringslivets behov

Her ønsker vi å utvide antallet «utviklingstrekk»: Vindkraft/energi og Maritim sektor må inn med følgende tekst:

## **VINDKRAFT/ENERGI**

*Vindkraftutbyggingen vil føre til ca 15 milliarder i investeringer, og stor anleggs- og byggeaktivitet i utbyggingsfasen. Den vil også skape mange nye arbeidsplasser i den påfølgende driftsfasen.*

*Det satses friskt på å utvikles strategier og iverksettes tiltak som gjøre at vindkraftkommunene på Fosen skal klare å utnytte de mulighetene som ligger i den planlagte utbyggingen av vindkraft fremover, samt gjøre Fosen til et nasjonalt kraftsenter for denne sektoren i framtiden.*

*Vindkraftutbyggingen vil gjøre at Fosen er i stand til å omsette de betydelige investeringer som skal føre til varig bosetting. Det er også et mål at utbyggingene og prosjektet, sammen med øvrige satsinger på Fosen, skal bidra til å løsne infrastrukturprosjekter som gir større arbeidskraftmobilitet.*

*Utbyggingen åpner også for andre spennende utviklingsmuligheter, som for eksempel hydrogenproduksjon.*

## **MARITIM SEKTOR**

*Verdens to mest miljøvennlige skip er nylig bygd på Fosen, og stor etterspørsel etter denne type passasjerskip og passasjerferger gjør at Fosen vil være et satsingsområde for å ta en stor del av disse oppdragene i årene framover. Dette er store, arbeidskrevende oppdrag der det er en realistisk målsetting at 1000 jobber innenfor området i løpet av få år.*

*I tillegg til at det medfører stor pendler – og reiseaktivitet, er det også betydelig varetransport forbundet med dette*

*Et nytt satsingsområde i nær tilknytning til verftet, er også skip og utstyr til havbruksnæringa. Dette er en sterkt voksende sektor som vil kreve et stort antall servicefartøy, brønnbåter og for frakt av slaktefisk. Oppdrettsnæringens utvikling mot mer offshore-relaterte anlegg vil også gi spennende muligheter.*

### **Side 14. pkt 5.2 Demografi, geografi og næringsvirksomhet**

Her bør det settes inn følgende tillegg:

*Det er et stort potensiale for næringslivet på Fosen, og utsiktene for å skape mange nye arbeidsplasser er gode. Havbruksnæringen er nevnt, og vil ha stor betydning for spesielt ytre del av Fosen og Nord-Fosen. Vindkraftutbygging i størrelsesorden 15 milliarder vil medføre stor anleggs- og byggeaktivitet, verftsindustri/maritim sektor har et stort potensiale framover. Kampflybasen er nevnt, og vil skape mange arbeidsplasser i både utbyggings- og driftsfase. Økende satsing på reiseliv, Leksvik-miljøet og alle teknologibedriftene, betydelige anleggs- og entreprenørvekst i Åfjord, ei betydelig landbruksnæring med mange sysselsatte og den store fôr-fabrikken i Bjugn er andre næringsområder.*

### **Side 22. Pkt 6.3 Strategi for vei på Fosen**

*Det må være et mål med fast dekke og 10 tonn aksellast på fylkesveiene, eks. Fv721 Botngård – Val.*

### **Side 22. Prioriteringer veinett på/til Fosen**

*Her vil vi foreslå en endring ved at det under prioritet 2 strykes Fv710 og at Fv14 Roan kommer inn her.*

*Forutsatt at Fv14 kommer med kan følgende to setninger i avsnitt 2 strykes:*

*Fantastiske  
Fosen*

(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.)

**Avsnittet som starter med «Viktige deler ...» erstattes med:**

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 Valset – Orkdal og 715 Flakk – Ila. Utbedring av disse strekningene må prioriteres og gjennomføres i samarbeid med tilstøtende regioner. Dersom vi ser for oss vegnettet mellom Trondheim – Valset – Brekstad – Kringsvatn – Rørvik – Trondheim som en «transportsløyfe» vil det være viktig at dette vegnettet utbedres til å møte fremtidig utvikling i regionen. En viktig forutsetning for dette vil være at det opprettes en «felles abonnementsordning» for betaling av ferge og bompenger.

I tillegg er det flere rasutfordringer som ikke alle ligger langs de viktigste strekningene men som likevel har stor betydning for næringstrafikken og innbyggere, bla Fv723 og Fv14.

**Side 23. Bru over Trondheimsfjorden**

1. avsnitt erstattes med:

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.

Det må legges opp til felles vedtak, og parallell utbygging på Trondheimfjords- og Stjørnfjords-kryssingene

**Side 24. Flere Fosenpakker**

Her ønskes en annen prioritering, teksten over «grønn boks» endres til:

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

En Fosenpakke 3 kan da inneholde: Tilførselsveier Flakk - Ila samt restutbedringer av de parseller av hovedvegnettet på Fosen som ikke ble prioritert i pakke 1.

**Side 24. Pkt 6.4 Strategi for ferje**

Her vises det til vår tidligere høringsuttalelse ang «Transportplan Sør-Trøndelag 2014 – 23, del 1 Utfordringer og «Mandat for ferjeandbud – 2019»:

Vi forventer at det på fergesambandet Brekstad – Valset blir en kapasitetsøkning så snart som mulig, der det legges opp til en rutetabell med halvtimesavganger.

Når det gjelder strekningen Flakk – Rørvik vil det være tilfredsstillende med to store ferger med kapasitet større enn de tre som går i dag, og «havtimesfrekvens» i tidsrommet 0530 - 2200. Det må også være forutsigbart med avgang fra Flakk på «hel time» og fra Rørvik på «halv time», uansett ukedag og tid på døgnet. For at vi skal gå

*for denne løsningen er det en forutsetning at det etableres et nytt ferjeleie på Rørvik og at en «reserveferje», som kan settes inn ved «trafikktopper», kan ligge her.*

*Fra Fosen Regionråd har det også tidligere vært signalisert at det er behov for døgnkontinuerlig drift i sambandet Flakk - Rørvik. Dette vil være en stor forbedring i forhold til dagens løsning med beredskap i begge samband. Vi ser det som helt nødvendig at vår region har et døgnkontinuerlig fergetilbud når vi nå går inn i en ny anbudsperiode som strekker seg frem mot ca år 2030.*

*Det vil også være en forutsetning at det ved verkstedopphold for en av fergene opprettholdes samme rutefrekvens og tilnærmet samme kapasitet som til vanlig i begge samband.*

*Vi vil også fremme forslag om at det etableres «autopassbetaling» også på sambandet Brekstad – Valset. Det må da innføres ordninger som fører til tilsvarende rabattavtaler som i dag og at ett «abonnement» kan benyttes i begge samband.*

## **Side 25. Avsnittet Transportveier inn til ferjesambandene**

*Her ønsker vi at de tre siste avsnitt strykes:*

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.

## **Side 26. Pkt 6.5 Stratgi for hurtigbåt**

*Her viser vi til våre tidligere innspill:*

*Sambandet Trondheim – Vanvikan må opprettholde minimum det tilbud som lå til grunn i nytt hurtigbåtanbud, gjerne med en fleksibilitet som kan tilpasses næringslivets behov, samt en økning i antall turer på lørdag og søndag.*

*Kystekspressens gjennomgående rutetilbud opprettholdes.*

*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.*

**I tillegg til dette må det tas med at:**

*For sambandet Trondheim Vanvikan vil ny videregående skole i Vanvikan utgjøre et nytt viktig bidrag for sambandet. På grunn av at skoleelever og lærere vil kunne dagpendle til den nye skolen, vil dette utgjøre en passasjerstrøm som går i motsatt retning av pendlerstrømmen inn til byen.*

*Videre må det legges opp til at flere busser, fra Rissa, Leksvik og ikke minst fra andre deler av Fosen kan korespondere med hurtigbåten. Dette vil være med på å øke trafikkgrunnlaget for hurtigbåten, samtidig som reisende fra ytre deler av Fosen vil få en betydelig kortere reisetid med bussrute langs ny trasé for Fv715 over Kråkmo.*

*Havna i Vanvikan bør oppgraderes slik at den kan bli mer driftsstabil og tilfredsstillende nye krav til hurtigbåtene («frontmating»). Dette kan medføre en større fleksibilitet i utnyttelsen av hurtigbåtflåten.*

*Hurtigbåttilbudet mellom Trondheim, Hysnes, Brekstad og Sandstad må sees i sammenheng med næringsutvikling innen blå sektor og behov for utveksling av kompetanse på kysten. Dette vil også gjelde elever i videregående opplæring som benytter skoler i øyregionen og på Fosen. En videreføring av tilbudet bør derfor vurderes i samarbeid med alle berørte regioner.*

### **Side 31. Pkt 6.8 Strategi for kollektiv Infrastruktur, parkering/park&ride og andre samferdselsanlegg:**

*Her endres siste avsnitt til:*

*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 Flakk opprettes gratis parkeringsareal et stykke fra ferjeleiene og på plasser der parkeringen understøtter samkjøring og/eller overgang til kollektiv. Parkeringsarealet på Flakk opprettholdes men underlegges avgiftsbetaling eller parkeringsrestriksjoner som hindrer misbruk. Det blir gratis «Park and Ride» på Rørvik ferjeleie med tilstrekkelig antall parkeringsplasser, slik at biltrafikken inn til Trondheim sentrum begrenses mest mulig. Flere Park and Ride-plasser er planlagt og regulert. Disse må etableres raskt for å øke kollektivtrafikken.*

*Parkeringsanleggene ved hurtigbåtterminalene må tilpasses den trafikkveksten som vil komme. Mangel på parkeringsplasser må ikke medføre at rutetilbudet oppleves som lite attraktivt.*

### **Side 33. Pkt 6.9 Takster, bompenger og rabatter**

*Vi forutsetter at vedtatte satser for bompenger blir gjeldende. Når det gjelder ferjetakster forutsettes det at vedtatt regulativ følges.*

*For øvrig vises det til vår tidligere uttalelse om ett abonnement for ferge og bompenger også vil gjelde for øvrige bomanlegg i regionen.*

### **I tillegg til dette må det være med et punkt om omhandler digital infrastruktur:**

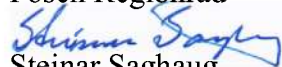
*Vi forutsetter god mobildekning og mobilt bredbånd langs alle fylkesveier og bredbåndsdekning til alle innbyggere.*

***Vi ønsker Sør-Trøndelag fylkeskommune lykke til med videre behandling av denne strategien!***

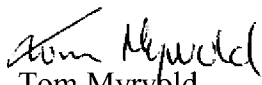
*Fantastiske  
Fosen*



Med hilsen styret i  
Fosen Regionråd

  
Steinar Saghaug  
Leksvik kommune

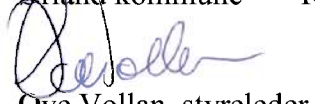
  
John Einar Høvik  
Osen kommune

  
Tom Myrvold  
Ørland kommune

  
Einar Eian  
Roan kommune

  
Øgne Undertun  
Bjugn kommune

  
Vibeke Stjern  
Åfjord kommune

  
Ove Volla, styreleder  
Rissa kommune

*Fantastiske  
Fosen*

Stordalsveien 1, 7170 Åfjord, Telefon 72 53 15 10  
E-post: [fosen.regionraad@fosen.net](mailto:fosen.regionraad@fosen.net) Internett: [www.fosen.net](http://www.fosen.net)