

# Høringsinnspill fra Fosen til Nasjonal Transportplan

Fosen, 23.juni 2023

## Samferdselsdepartementet

God samferdsel og infrastruktur, både på vei, sjø og i form av digital kommunikasjon og tilgang på kraft, er viktig for Fosenregionens videre verdiskapning og næringsutvikling. Samarbeidet med fylkeskommunen er viktig for Fosen, det er ingen riksveger eller jernbane i vår region men mange fylkesveger. Videre så er hurtigbåt-, fergeanløp og flyrute viktige samferdselsårer for Fosen som er en halvøy hvorav de fleste innbyggerne bor langs fjordene.

Fosenregionen er det politiske samarbeidsorganet for kommunene Indre Fosen, Osen, Ørland og Åfjord. Gjennom dette samarbeidet har kommunene utarbeidet en felles regional strategi; [Fosenstrategien 2020](#) I forlengelsen av denne ble [Næringskompass for Fosen 2021-2024](#) utarbeidet, med utgangspunkt i behovene til arbeids- og næringsliv på Fosen. Samlet vil kommunene i Fosenregionen komme med følgende innspill:

## Tilrettelegge for bedre kollektivtransport

Et kollektivtilbud som imøtekommer behovene til innbyggerne er viktig med tanke på bosetting i regionen. Kollektivtilbudet bør både tilrettelegge for mobilitet internt i regionen, men også tilrettelegge for mobilitet til omliggende regioner og Trondheim spesielt.

## Ferje og hurtigbåt

De siste årene har det nasjonalt vært satt av penger for å redusere klimaavtrykket for hurtigbåt og ferje, og det har vært satt av midler for å redusere billettpriser på ferje. Dette har vært positive tiltak. Samtidig ser en at det har oppstått en skjevhet overfor billettpriser for hurtigbåt og ferje. Billettprisene for persontransport er blitt sterkt avhengig av om båten kan ta med biler (ferje/kombibåt) eller ikke. Kan båten ta med biler og defineres som ferje så er billettene gratis for personreiser, mens billettprisen dersom båten ikke kan ta med biler (hurtigbåt) er svært høy.

*Eksempelvis så betyr dette at det er gratis med rundtur Dyrøy, Mausundvær, øyrekka på Frøya fordi den båten kan ta med biler, mens en rundtur i Osen på Fosen koster 190 kroner. Tilsvarende koster månedskort med hurtigbåt Trondheim – Vanvikan 2195 kroner, mens Trondheim – Brekstad koster 3915 kroner. Dette er til hinder for pendling med hurtigbåt, selv om reisetiden er henholdsvis 25 og 60 minutter på disse strekningene. Til sammenligning koster et månedskort med buss i Trøndelag maks 2170 kroner, uavhengig av reiselengden i Trøndelag.*

I tillegg ser en i Trøndelag at fylkeskommune har tatt ansvar for alle kaier der båter kan ta med biler, mens det er kommunene som har ansvar for drift av kaier for båter som ikke kan ta med biler. Kommunene på Fosen har store utgifter til investeringer, drift og vedlikehold av kaier.

Det er behov for nasjonale midler slik at priser for persontransport med båter uten kjøretøy reduseres (hurtigbåt) på samme måte som for båter med biler (ferjer/kombibåter).

Tilsvarende må fylkeskommunene opp finansieres til å kunne dekke utgifter på ferjekaier og hurtigbåtkaier.

### **Tilgang på kraft og energi**

Fosen har avgitt store landområder til produksjon av strøm gjennom vindparkene. Store deler av Fosenregionen har ikke tilgang på uttak av økt strømkapasitet, eller strømnnett med tilstrekkelig kapasitet til at det kan etableres nytt næringsliv. Det er i store deler av regionen heller ikke nok kapasitet til at det eksisterende næringslivet kan ta del i det grønne skiftet.. Elektrifisering av transportsektoren vil også kreve flere ladepunkt og tilstrekkelig ladeinfrastruktur. Dette må det settes inn tiltak for å utbedre

### **Styrke digital infrastruktur**

I Stortingsmeldingen "Digital agenda for Norge" har regjeringen fastsatt som overordnet mål at 90 prosent av husstandene skal ha tilbud om minst 100 Mbit/s bredbånd innen år 2020. I dag har 86 prosent av landets husstander tilgang til bredbånd med høy hastighet (>100/10 Mbit), mens for Fosenregionen er tilsvarende andel i snitt 40 til 50 prosent.

### **Nasjonal veginfrastruktur**

Fosen er ikke direkte knyttet til nasjonal veg- eller jernbaneinfrastruktur. Der er behov for å etablere nasjonal veginfrastruktur langs kysten gjennom Fosen. Dette bør sees i sammenheng med behovet for nasjonal finansiering av infrastruktur knyttet til Ørland flystasjon. Forsvarets behov er en nasjonal oppgave.

Fv 710, 715 og 720 har betydning for landets forsvarsevne og for andre samfunnskritiske funksjoner. Den må sikres høy grad av funksjonalitet i hele krisespekteret. Fylkesveg 710 er i svært dårlig stand og er sårbar for ytre påkjenninger. Det må være en statlig oppgave å sikre slike veiforbindelsen ved forebyggende tiltak, sikring av konstruksjoner og beredskap. Jf Riksrevisjonens rapport om «Kvalitet og effektivitet i drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier» Derfor bør Fv 710, 715 og 720 vurderes omklassifisert til riksvei, og det bør avsettes særskilte midler til oppgradering og beredskap.

Forsvaret har også behov for forbedret infrastruktur nordover på Fosen. Det bør derfor sees på mulighet for en gjennomgående kystriksveg gjennom Fosen som også tilfredsstiller nasjonale behov til sivil og militær trafikk.

### **Fjordkryssinger – Stjørnfjorden og Trondheimsfjorden, og selvfinansierte regionale veger**

Fosenregionen har i sitt strategiske «Næringskompass» pekt på betydningen av fjordkryssingene Stjørnfjorden (Ørland - Indre Fosen) og Trondheimsfjorden (Fosen – Trondheim) som sitt viktigste enkelttiltak for vekst og verdiskaping i regionen. Næringslivet i regionen trekker også frem dette som et av de viktigste enkelttiltaket for økt verdiskaping i regionen.

Nedbetalingstid på 45 år i bompengeprojekt er en avgjørende kritisk faktor for å kunne realisere fjordkryssingene, og er en avgjørende enkeltfaktor for realiseringen. Slik

regionforstørring anses som ønskelig for å styrke den regionale og nasjonale utviklingen. Kunnskapsgrunnlaget knyttet til fjordkryssing er etablert, og det ligger til rette for å etablere dette samferdselsprosjektet som en regional og nasjonal satsing.

Også flere andre prosjekter på Fosen anses som realiserbare, gjennom bompengefinansiering dersom det legges til rette for tilstrekkelig lang nedbetalingsperiode.

Natoalliansen og trusselbildet i verden er under endring. Fjordkryssingene vil også være av stor betydning sett fra et sikkerhetspolitisk perspektiv og viktigheten av aksene østover. Finlands og Sveriges inntreden i NATO vil aktualisere øst-vest aksene til hovedflystasjonen på Ørland i vesentlig grad. Ved vurdering av sikkerhetspolitiske hensyn og betydningen av NATO-utvidelsen østover bør konsekvensene dette har for Fosen innen samferdsel inngå som en del av fylkeskommunens utredningsarbeid.

### **Flyruta Ørland – Oslo**

Det har over svært mange år vært jobbet med å få etablert flyruta mellom Ørland og Oslo som en del av ordningen med statlig kjøp, de såkalte FOT-rutene. For å sikre rekruttering og samfunnsutvikling må det legges til rette for å pendle både til og fra Fosen. Det er uheldig at en ikke er sikker på hva som skjer når dagens avtale som Forsvaret betaler er ferdig om fire år. Det er behov for en forutsigbarhet for statlig støtte til flyruta med en garanti og fremdriftsplan for at flyruta blir en del av FOT. Det bør være god dialog mellom samferdselsdepartementet og forsvarsdepartementet. Rutetidene bør tilpasses alle regionens pendlere, ikke bare forsvarsansatte.

Det må snarest vedtas at flyruta mellom Ørland og Oslo blir en del av FOT-rutene.

### **Havner**

Fosen har en sentral beliggenhet for både godstransport på sjø og for fiske. Det bør settes av tilstrekkelige midler til finansiering og bygging av fiskeri- og godshavner. Samtidig må det lages gode ordninger for mulighet for elektrifisering av slike havner. I den forbindelse behøver også strømmettet på Fosen oppgraderes slik at alle kommunene får den nødvendige utviklingen.

### **Beredskap**

Tungbilberging med vaktberedskap bør være en del av den nasjonale beredskapen. I distriktet er det ikke økonomisk lønnsomt å sikre døgnkontinuerlig vaktberedskap for berging av tungbil. Fosenregionen har nå vært uten tungbilberger i 2 år med risiko for personsikkerhet og økonomisk tap for næringslivet. Dagens ordning med beredskap fra Trondheim og Steinkjer er ikke tilstrekkelig da Fosenregionen i praksis erfarer ventetider på over 7t.

### **Torun Bakken**

Utviklingsleder

**FOSENREGIONEN**

Interkommunalt politisk råd