

FRØYA KOMMUNE

FORMANNSKAPET		Saksliste
Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 05.02.2019	Kl. 09:00

Møteinnkalling

Medlemmene innkalles herved til overnevnte møte. Forfall må straks meldes til informasjonen, Tlf 72 46 32 00 eller til postmottak@froya.kommune.no
Varamedlemmer møter etter nærmere beskjed.

Kl. 09.00 **KULTURUTVALG**
- Status/orienteringer

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
14/19	19/210 GODKJENNING AV REVIDERT PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18
15/19	19/232 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.01.19
16/19	19/237 REFERATSAKER
17/19	19/249 DIREKTERUTE, KYSTEKSPRESSEN TIL OG FRA FRØYA OG HITRA FELLES INNSPILL FRA NÆRINGSFORENINGENE I HITRA OG FRØYA
18/19	18/3444 OFFENTLIG ETTERSYN - PLANPROGRAM FOR REGIONAL PLAN FOR AREALBRUK I TRØNDELAG
19/19	19/245 SØKNAD OM KOMMUNAL LÅNEGARANTI FRA DALPRO AS
20/19	19/235 ORDFØRERS ORIENTERING
21/19	19/236 RÅDMANNS ORIENTERING

Sistranda, 04.02.19

Berit Flåmo
Ordfører

Siv-Tove Skarshaug

Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

Melding til medlemmene:

Det bes om at spørsmål som ønskes besvart under møtet må være overlevert ordfører/leder med kopi til politisk sekretariat senest 1 uke før møtet, fortrinnsvis på e-post. Dette med bakgrunn i en mer effektiv møteavvikling.

Ap og Sv har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom A.

Borgelig gruppe har anledning til gruppemøte på møtedagen, kl. 08.00 i møterom C.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
05.02.2019	19/210	14/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
14/19	Formannskapet	05.02.2019

GODKJENNING AV REVIDERT PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18

Forslag til vedtak:

Revidert protokoll fra møte 19.12.18 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Revidert protokoll fra møte 19.12.18

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 05.02.2019	Arkivsaksnr: 19/232	Sak nr: 15/19
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
15/19	Formannskapet	05.02.2019

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.01.19

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 22.01.19 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 22.01.19

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 05.02.2019	Arkivsaksnr: 19/237	Sak nr: 16/19
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
16/19	Formannskapet	05.02.2019

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

Vedlegg:

Ferge Aure-Hitra - 15. november 2018
Minofas-referat drøftingsmøte 201218

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
05.02.2019	19/249	17/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Beathe Sandvik Meland	P52	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
17/19	Formannskapet	05.02.2019

DIREKTERUTE, KYSTEKSPRESSEN TIL OG FRA FRØYA OG HITRA FELLES INNSPILL FRA NÆRINGSFORENINGENE I HITRA OG FRØYA

Forslag til vedtak:

Frøya kommune slutter seg til Hitra Næringsforenings og Frøya Næringsforums felles innspill til Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med ny direkterute /kystekspresen til og fra Frøya/Hitra.

Som en midlertidig løsning ønsker kommunen at det etableres en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad- Brekstad og til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim – Brekstad – Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode

Fra 2022/24 presiseres at det ønskes en komplett rute tur /retur morgen og kveld Sistranda-Trondheim, via Sandstad og Brekstad for nettopp å sikre at behovet fra næringslivet og forskningsinstitusjonene imøtekommes på en best mulig måte.

Vedlegg:

Brev fra næringsforeningene
Mulighetsstudie, hurtigbåt Frøya- Trondheim

Saksopplysninger:

Frøya og Hitra kommuner har fått følgende henvendelse fra Hitra næringsforening og Frøya næringsforum:

«I felles møte mellom Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening den 8 januar 2019 ble det enighet om å fremme følgende innstilling ovenfor Frøya og Hitra kommunestyre og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidlig avgang Sistranda-Sandstad-Brekstad-Trondheim

- *For å kunne benytte kollektiv transport ifb med tjenestereiser*
- *Tidlig fly fra Værnes*
- *Utvidet bo og arbeidsmarked*
- *Følge studier i Trondheim*
- *Korrespondanse med Air Leap fra Brekstad*

Tidlig avgang Trondheim-Brekstad-Sandstad- Sistranda

- *Tilrettelegging for det økende studentmiljøet for spesielt havbruksrelaterte studier på*
- *Frøya og Hitra*
- *Reising til og fra praksisfeltet (mastergradsstudenter, Brohode Havbruk, den nye fagskoleutdanningen etc)*
- *Tjenestereiser ifb med Aquatech Labs.*
- *Tjenestereiser ifb med næringslivets egne forsknings og utviklingsprosjekter. Og generell tilknyttet aktivitet.*
- *Utvidet bo og arbeidsmarked, som et meget viktig argument med bakgrunn i et registrert økende kompetansebehov.*

I sitt brev til kommunen skriver næringsforeningene:

*Hitra Næringsforening og Frøya Næringsforum har de siste ¼ årene på vegne av sine 150 medlemsbedrifter jobbet mot Fylkeskommunen for en bedring i hurtigbåttilbudet **til og fra øyregionen**. Et tilbud som næringslivet mener ikke er tilpasset deres behov. Tilbakemeldingen fra Trøndelag Fylkeskommune er nå at de forventer en felles tilnærming til saken fra de to kommunene. Dette har medført en felles aktivitet mellom styrene i de to næringsorganisasjonene, og man har blitt enige om følgende:*

Bakgrunn

Øyregionen Hitra og Frøya er en distriktsregion i sterk vekst. Folketallet er, atypisk distriktskommuner flest, sterkt økende. Faktisk er vi helt i toppsjiktet nasjonalt. Den positive utviklingen innen havbruk og tilstøtende næringer er den primære årsaken. Næringslivet i øyregionen blomstrer, og offentlig sektor vokser i takt. Havbruk er blitt den desidert største økonomiske motoren i den Trønderske økonomien, og størstedelen av virksomheten drives i og fra øyregionen! Denne utviklingen tilsier at en kraftig forbedring i kollektivtransport til og fra Trondheim er på lang overtid.

I 20 år har SINTEF og NTNU har arbeidet med å realisere Ocean Space Center, nylig omdøpt til Ocean Space Laboratories. Senteret skal være Europas laboratorium for utprøving og forskning knyttet til den nordlige delen av kontinentet og havområdene mot Russland, Canada, USA, Grønland, og Japan. Prosjektet ble i desember 2018 vedtatt av regjeringen, og det ble bevilget hele 6 milliarder kroner. I prosjektet skal ett av totalt tre fjordlaboratorier legges til øyregionen, og planlegges fullført innen 2025. I tillegg til dette vil Aquatech Labs, som er et samarbeidsprosjekt mellom Sintef, NTNU, Trøndelag Fylkeskommune og lokalt næringsliv medføre mye FoU-aktivitet i øyregionen, som i sin tur leder til mye reisevirksomhet.

På Hitra er det bygget opp et enormt industriområde på Jøsnøya, som er nært knyttet opp mot Hitra Kysthavn. Lerøy Midt har bygget verdens mest avanserte anlegg for slakting og videreforedling av laks, og det bygges opp en betydelig næringsvirksomhet også på nærliggende områder. Hitra kommune jobber også med en større regulering av boligtomter på aksene Jøsnøya – Hestvika. Det anslås også at det er i dette området den største veksten i bosetting på Hitra vil komme.

Næringsliv og øvrig samfunn på Hitra og Frøya har lenge etterlyst en bedre og mer helhetlig kollektivløsning for regionen. Tilbudet som finnes i dag, er veldig lite tilpasset arbeidspendling og tjenestereiser, og virker begrensende på utviklingen. Det er et stort tankekors at man på 1990-tallet hadde et bedre hurtigbåttilbud enn hva vi har i dag. Personbil har blitt det foretrukne transportmiddel for reisende til og fra Trondheim, hvilket er stikk i strid med fylkeskommunale målsetninger.

Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening ser med forferdelse på de signaler som er gitt fra Trøndelag Fylkeskommune i forbindelse med budsjettplaner for 2019-2023. Her ønsker administrasjonen å kutte på samferdselsområdet hvert eneste år i perioden, og spesielt innenfor hurtigbåttilbudet. Dersom Fylkeskommunen har et oppriktig ønske om å få flere til å velge kollektivtransport foran bil som reisemåte, har vi vanskelig for å se logikken i å kutte i dette tilbudet. Markedsundersøkelse utført av Hitra Næringsforening og forskningsrapport fra Møreforskning på oppdrag fra Frøya Næringsforum viser at det er et stort potensiale i å øke etterspørselen gjennom å tilpasse tilbudet til markedets behov.

Vi innstiller til Frøya og Hitra kommuner om å støtte vår henvendelse til Trøndelag Fylkeskommune om å etablere en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad og Brekstad til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim via Brekstad og Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode. Dette som en midlertidig løsning før ny avtaleperiode 2022/24 starter opp.

Ønsker/behov

Når det gjelder neste avtaleperiode ønsker vi å komme i dialog med Fylkeskommunen allerede på det nåværende tidspunkt for å sikre at følgende behov fra øyregionen ivaretas på best mulig måte:

Tidlig avgang på morgenen fra Sistranda og Sandstad mot Trondheim:

- For å kunne delta på heldagsmøter i Trondheim.
- For å nå tidligere fly ut fra Værnes.
- Utvidet bo- og arbeidsmarked.
- Mulighet for å følge studier i Trondheim.
- Korrespondanse med AirLeap fra Ørland.

Tidlig avgang på morgenen fra Trondheim til Sandstad og Sistranda:

- Mulighet for å følge havbruksrelaterte studier på Frøya og Hitra.
- Tilrettelegging for studenter i.f.m. besøk til og fra praksisfeltet (mastergrad/brohode havbruk/den nye fagskoleutdanningen).
- Tjenestereiser i.f.m. Ocean Space Laboratories og Aquatech Labs.
- Tjenestereiser i.f.m. havbruksaktørenes egne forsknings- og utviklingsprosjekter og generell aktivitet knyttet til næringen.
- Utvidet bo- og arbeidsmarked, meget viktig ut ifra et registrert økende kompetansebehov i regionen.

Vi understreker at vi, Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening, i inneværende avtaleperiode ønsker en ekstra rute som går tidlig morgen Sistranda-Sandstad-Brekstad-Trondheim og retur på kvelden. Fra og med ny avtaleperiode ønsker vi at disse avgangene inngår i det faste rutetilbudet med Kystekspresen mellom Trondheim og Kristiansund. Da med tillegg også av en tidlig avgang fra Trondheim på morgenen.»

Vurdering:

Mye har skjedd siden Sistranda «mistet» sitt hurtigbåtanløp på 90-tallet. Frøya har nå en av landets mest kraftfulle regioner med tanke på nærings utvikling, befolkningsvekst og havbruksutdanning. Frøya har hatt en vekst i folketallet fra 2007-2017 på 22%. 74% er ansatt i privat sektor. Kompetanse og forskning krever raskt flyt av ressurser. Dagens rutetilbud er lite effektivt, uhensiktmessig og begrensende for det lokale næringslivet på Frøya.

Møreforskning As sin rapport viser at det kjøres ca 2000 biler gjennom Frøyatunnelen hver dag. Ca 800 av disse er personbiler. Ca 400 av disse er igjen pendlere mellom Frøya og Hitra. Potensielt kan en anta at mellom 50% av disse ønsker å reise kollektivt ved et nytt tilbud? 135 personer pendler mellom Frøya og Trondheim. Kun 35 personer benytter pr i dag det eksisterende kollektive tilbudet. Ikke nødvendigvis fordi at Frøyværingene ønsker å kjøre egen bil, men fordi vi pr i dag ikke har et kollektivt tilbud. Det er viktig med anløp på Hitra nettopp for å sikre trafikkgrunnlaget og fordi næringslivet i øyregionen har de samme behov.

Det er ingen grunn til å anta at trafikk utviklingen vil avta. Selv om FV 714 nå blir utbedret og ferdigstilt bør vi legge til rette for bedre kollektive tilbud i takt med det grønne skiftet og fokus på miljø.

Oppsummert:

Rådmann støtter næringsforeningenes innspill og tilrår derfor Frøya fomannskap følgende vedtak:

Frøya kommune slutter seg til Hitra Næringsforenings og Frøya Næringsforums felles innspill til Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med ny direkterute /kystekspresen til og fra Frøya/Hitra.

Som en midlertidig løsning ønsker kommunen at det etableres en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad- Brekstad og til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim – Brekstad – Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode

Fra 2022/24 presiseres at det ønskes en komplett rute tur /retur morgen og kveld Sistranda- Trondheim, via Sandstad og Brekstad for nettopp å sikre at behovet fra næringslivet og forskningsinstitusjonene imøtekommes på en best mulig måte.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
05.02.2019	18/3444	18/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Kristin Strømskag	140 &58	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
18/19	Formannskapet	05.02.2019
/	Kommunestyret	

OFFENTLIG ETTERSYN - PLANPROGRAM FOR REGIONAL PLAN FOR AREALBRUK I TRØNDELAG

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre tar høringsutkast til planprogram for regional plan for arealbruk til etterretning, og kommer med følgende høringsuttalelse:

- Kommunestyret støtter strategien med fokus på regionale tyngdepunkt. Frøya defineres i følge forslag til planprogram som regionalt tyngdepunkt. Vi forventer at dette følges opp gjennom fylkeskommunens andre ansvarsområder, særlig i forhold til utdanning, kollektivtransport og veiutbygging/veivedlikehold.
- I forhold til senterstruktur med levende sentra og gode transportløsninger ber vi fylkeskommunen være bevisst distriktenes bebyggelsesmønster. På Frøya står grendastrukturen sterkt, og Frøya kommunes samfunnsplan har et uttalt mål om å understøtte dette. Så fremt kollektivtilbudet og utbygging av gang- og sykkelveier ikke bedres, vil en samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling vanskelig kunne oppnås i distriktene. Vi ber om at dette hensyntas i det videre planarbeidet.
- Frøya kommune imøteser et bedret kunnskapsgrunnlag for forvaltning av mineralressurser.
- I forhold til kystsoneforvaltning ønsker Frøya kommune at Trøndelag fylkeskommune inntar en aktiv rolle opp mot Forsvarsbygg og forvaltningen av skytefeltene langs trøndelagskysten. Skytefeltene oppleves begrensende for kommunenes råderett over sjøarealene og vi ber om at temaet inkluderes i arbeidet med regional plan for arealbruk.
- Frøya kommune ønsker at Trøndelag fylkeskommune i større grad vektlegger lokale forhold ved differensiert forvaltning av strandsonen. Frøyas innbyggere har både historisk og nåtidig levd ved, på og av havet. Tilgang til havet er også grunnlaget for den enorme veksten kommunen har opplevd i senere år. Det er derfor avgjørende at differensiering av strandsoneforvaltningen ikke setter begrensninger i kommunen, men legger til rette for en næringsvennlig og bærekraftig forvaltning. Det er også ønskelig med en mer differensiert forvaltning innad i kommunen for å kunne redusere fraflytting, blant annet i Øyrekka.
- Frøya kommune ønsker særlig å inkluderes i arbeidet med temaene nevnt over i det videre planarbeidet.

Vedlegg:

Høringsbrev og høringsutkast planprogram

Saksopplysninger:

Frøya kommune mottok 18.12.2018 planprogram for regional plan for arealbruk i Trøndelag til høring og offentlig ettersyn, i henhold til plan- og bygningslovens (PBL) § 8-3. Frist for høringsuttalelse er 22. februar 2019. Frøya kommune har fått utsatt frist til 1.mars 2019, grunnet politisk møteplan.

Sammenslåingen av Nord-og Sør-Trøndelag fylkeskommune har utløst behov for en ny regional plan for arealbruk. Regional plan for arealbruk skal være et godt styringsverktøy for å tydeliggjøre en bærekraftig, differensiert arealpolitikk for hele fylket.

Endelig plan skal vedtas av fylkestinget i desember 2020. Planprogrammet redegjør for aktuelle temaområder, behov for kunnskapsgrunnlag, prosess og medvirkning. Kommunen vil involveres i arbeidet, både politisk og administrativt. Planarbeidet skal utarbeide overordnede mål og strategier for arealbruk. Det er derfor særlig viktig med politisk forankring og eierskap. Det vil benyttes etablerte arenaer, som kommunekonferanser o.l., i tillegg til regionvise dialogmøter i løpet av 2019 og 2020.

Under gis en kort oppsummering om hovedtema fra planprogrammet, med fokus på særlig relevante tema for Frøya kommune. Høringsutkast til planprogram ligger i sin helhet vedlagt saken.

Planprogram – regional plan for arealbruk – differensiert og bærekraftig arealpolitikk i Trøndelag

Formålet med planarbeidet

Regional plan for arealbruk skal være en overordnet plan som gir forutsigbarhet og langsiktighet i arealforvaltninga i Trøndelag. Den regionale forvaltninga skal bidra til å bevare viktige felles kvaliteter, samtidig som den skal legge til rette for en positiv samfunnsutvikling i fylket. Planprosessen skal bidra til en felles forståelse for hva som *skal til* for å oppnå en næringsvennlig og bærekraftig utvikling i Trøndelag.

Regional plan for arealbruk skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

Kommunene må drøfte og implementere føringene fra den regionale planen i sine kommunale planer og i sin enkeltsaksbehandling. Innsigelser og klage fra regionale og statlige myndigheter vil ikke bli gitt til planer som er i samsvar med regional plan.

Sentrale problemstillinger og utredningsbehov

Trøndelag er en sammensatt region. Noen arealutfordringer vil være geografisk bestemt, f.eks. kystsoneplanlegging. Felles for alle kommuner, uavhengig av folketall og befolkningsutvikling, er behovet for god by- og stedsutvikling, større næringsarealer, massedeponi, samordna infrastruktur osv.

Bærekraftig utvikling og folkehelse er overordnede tema for planarbeidet. Langsiktig, kunnskapsbasert planlegging og forvaltning er et sentralt utgangspunkt for planarbeidet.

By- og tettstedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag

Fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

I 2030 har Trøndelag et balansert utbyggings- og bosettingsmønster:

- Trondheim er en konkurransedyktig storby og en positiv drivkraft for utvikling i fylket.
- Vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester.
- Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreg.

Regionale tyngdepunkt for å styrke regionene og sikre livskraftige distrikter

Regionale tyngdepunkt leverer tjenester, utdanning, kultur og opplevelser utenfor sin egen kommune. Trøndelagsplanen 2019-2030 legger opp til at temaet regionale tyngdepunkt må settes på dagsordenen, bl.a. for å bidra til en balansert utvikling i fylket. Regionale tyngdepunkt er ett element regional plan for arealbruk skal ta utgangspunkt i, for å vurdere plangrep som kan demme opp for fraflytting fra distriktene.

Senterstruktur med levende og attraktive sentra og gode transportløsninger

Fremtidsretta strategier for by- og stedsutvikling og boligpolitisk planlegging vil bidra til bolyst og god utnytting av sentrumsområder og bomiljø. Kommunene, staten og det regionale nivået må ha et bevisst og aktivt forhold til lokalisering av ulike typer tjenester og bebyggelse, transportmønster. De regionale strategiene innen samferdsel og regional plan for arealbruk må bygge opp om hverandres mål, strategier og retningslinjer slik at Trøndelag får en politikk for samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling.

Lokalisering av handel

De statlige planretningslinjene legger vekt på at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkt. Kommunene må ha en aktiv holdning til etablering av detaljhandel og transport- og arealkrevende handel i sine kommuneplaner.

Strategi for jordvernet

Jordvern handler om å sikre at både dagens og framtidens befolkning kan dyrke egen mat på egen jord. Sammenheng og avveining mellom samfunnsinteresser og de statlige planretningslinjene for en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er en sentral utfordring planarbeidet bør ta tak i. Jordvern må være en viktig del av arbeidet med by- og stedsutvikling i regional plan for arealbruk.

Klimaomstilling

Klimaomstilling omfatter både samfunnsendring, klimatilpasning og klimagassreduksjon. Trøndelag må bli smartere, tryggere og grønnere. Felles satsinger for å nå viktige mål er avgjørende for å lykkes med klimaarbeidet i fylket.

Kulturminner

Den samfunnsmessige verdien av kulturminnene i fylket skal være en tydelig dimensjon i arealplanleggingen.

Næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag

Fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

- I 2030 er Trøndelag best i Norge på regional samhandling.
- I 2030 har Trøndelag et omstillingsdyktig og fremtidsrettet arbeid- og næringsliv.
- I 2030 er trøndersk næringsliv basert på miljøvennlig næringsutvikling og teknologi.
- I 2030 har Trøndelag bærekraftig produksjon av mat og bioråstoff.
- I 2030 har Trøndelag et samordnet transport- og samferdselssystem.

Utvikling av næringsarealer i et regionalt perspektiv

Tilgang til næringsarealer er viktig for å sikre god lokalisering av alle små og mellomstore virksomheter, og for å sikre store sammenhengende næringsarealer for arealkrevende virksomheter.

Kraftproduksjon

Utbygging av vindkraft, vannkraft og småkraft medfører at omtrent 100 % av kraftproduksjonen i Trøndelag er basert på fornybare ressurser. De store vindkraftprosjektene som er under utbygging langs Trøndelagskysten vil bidra til et ventet kraftoverskudd fra 2020.

NVE skal ferdigstille en nasjonal ramme for vindkraft innen mars 2019. Dette arbeidet skal identifisere de mest egnede områdene for vindkraftutbygging på land. Tidligere avslåtte/trukne konsesjoner er ikke ekskludert i dette arbeidet. Om nye arealer skal tas i bruk må det løses gjennom regionale planer. Fylkeskommunen har levert kunnskapsgrunnlag til dette arbeidet.

Med utgangspunkt i konfliktnivået, og gjeldende regionalpolitiske føringer, vil ikke regional plan for arealbruk prioritere nye arealer til vindkraft.

Mineraler, byggeråstoffer og massedeponi

Arealplanlegging er et sentralt verktøy for å sikre viktige mineralforekomster i et langsiktig perspektiv. Kartlegging av aktuelle områder for massedeponi, i et regionalt perspektiv, kan være aktuelt.

Gjennom planprosessen med regional plan for arealbruk må NGU, Direktoratet for mineralforvaltning og fylkeskommunen videreutvikle samarbeidet for å tilrettelegge ulike temadata for kommunal planlegging.

Kystsoneplanlegging

God og forutsigbar forvaltning av sjøområdene krever en samordnet arealplanlegging i sjø, på tvers av kommunegrensene, med et regionalt og nasjonalt perspektiv. Det er gjennomført/gjennomføres interkommunale plansamarbeid. Fylkeskommunen vil derfor ikke initiere en egen regional plan for sjøarealene.

Når kystsoneplanleggingen blir ivarettatt gjennom interkommunale plansamarbeid vil Regional plan for arealbruk i mindre grad fokusere på sjøarealene. Overordnede strategier og regionalpolitiske retningslinjer som gir spesifikke føringer for arealbruk kan likevel bli en del av Regional plan for arealbruk.

Vannforvaltning

Regional plan for vannforvaltning skal revideres parallelt med arbeidet med regional plan for arealbruk. Prosessene vil bli koordinert og sett i sammenheng.

Differensiert forvaltning av strandsonen

Strandsonen er en ikke-fornybar ressurs med økende konkurranse om arealene. Ressursene i kystsonen får stadig større betydning for næringsaktivitet og verdiskaping. Viktige interesser er oppdrett, tradisjonelt fiske, turisme, fritids- og rekreasjonsbruk og vindkraftutbygging.

Planlegging skal bidra til å hindre uønsket nedbygging i strandsonen og sikre bærekraftig ressursutnyttelse langs kysten.

De statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen tydeliggjør nasjonal arealpolitikk med en geografisk differensiering i 100-metersbeltet langs sjøen og vernet skal være strengere i områder med sterk konkurranse om strandsonen.

Gjennom arbeidet med regional plan for arealbruk må den regionalpolitiske tenkningen av differensieringen i de statlige retningslinjene bli konkretisert og tydeliggjort. For å bevare verdifulle kulturmiljøer/kulturlandskap – og naturområder må et differensiert strandsonevern praktiseres bedre, hvor de lokale forhold kan tillegges vekt.

Differensiering: I kommuner med mindre arealpress gis større rom for å vurdere utbygging gjennom kommunale planer, spesielt til næringsutvikling, som for eksempel sjørettede reiselivsanlegg.

Behov for ny/oppdatert kunnskap

Det er behov for oppdatert skråfotosamling. Det vil også være behov for en oversikt, på kommunenivå, med gjenværende tilgjengelig strandsone som verken er nedbygd, dyrka mark, vernet (naturvern/kulturminne) eller ikke for bratt og utilgjengelig. Som et resultat av oppdatert kunnskapsgrunnlag kan det gi behov for å revurdere kartet som viser stort og mindre press på strandsonen, med et regionalt utgangspunkt.

Vurdering:

Trøndelag fylkeskommune har startet en omfattende prosess med utarbeidelse av regional plan for arealbruk. For kommunene vil denne planen gi føringer og skal innarbeides i kommunenes egne arealplaner og saksbehandling, i henhold til PBL § 8-2. Kommunene har rett og plikt til å delta i regional planlegging, jf. PBL § 8-3. Fylkeskommunen varsler ved oppstart av planarbeidet at det trolig er lite aktuelt å utarbeide regional planbestemmelse.

Høringsutkast til planprogram fremhever ulike tema under de to hovedkapitlene; «by- og tettstedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag» og «næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag». Forslag til vedtak er formulert på bakgrunn av kommunens egne kommunale planer, ressurser og utfordringer. Særlig interessante tema er vektlagt for å bli involvert i disse temaområdene i den videre planprosessen.

Forhold til overordna planverk:

I tråd med PBL. Skal legges til grunn for kommunens egne arealplaner og saksbehandling.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
05.02.2019	19/245	19/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Thomas Sandvik	256	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
19/19	Formannskapet	05.02.2019
/	Kommunestyret	

SØKNAD OM KOMMUNAL LÅNEGARANTI FRA DALPRO AS

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån på kr 980 000 for DalPro AS til finansiering av ny gårdsbutikk med kantine / storkjøkken.
2. Garantien gjelder for lånets hovedstol pålydende kr 980 000 med tillegg av 10% til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 1 078 000
3. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 15 år med tillegg av inntil 2 år, jf. garantiforskriftens § 3.
4. Frøya kommunestyre forutsetter at Hitra kommune gjør et likelydende garantivedtak for sin eierandel.
5. Garantien gir under forutsetning av departementets / Fylkesmannens godkjenning.

Vedlegg:

Søknad om kommunal lånegaranti fra DalPro AS

Saksopplysninger:

DalPro AS ønsker å styrke sin attføringsvirksomhet ved å investere i en ny gårdsbutikk og kantine / storkjøkken i Hammerstaddalen.

DalPro AS ønsker å låne 2 000 000 kr til dette formålet. 49% av DalPro AS eies av Frøya kommune og 51% av Hitra kommune. Frøya kommunens garantiansvaret gjelder for 49% av lånet (kr 980 000 + 10%) og Hitra kommune for 51% (kr 1 020 000 + 10%) ut fra kommunenes gjeldende eierandeler.

DalPro AS har i dag ett lån i Kommunalbanken med kommunal selvskyldnergaranti på kr 7.337.031 som ble tatt opp 28.02.14 med en hovedstol på kr 10.000.000. Det ble i tillegg tatt opp et investeringslån på kroner 4.200.000 i 2017 for å finansiere kjøp av eiendom til nytt vaskeri på Frøya (Nordfrøyveien 445). Disse lånene vil være nedbetalt om henholdsvis 8 og 14 år.

Vurdering:

Kommuneloven gir kommunene mulighet til å stille garanti til heleide kommunale selskaper som driver næringsvirksomhet, jfr. Kommunelovens § 51.

DalPro AS mener at denne investeringen vil skape en helt ny opplevelses- og publikumsarena, samt at det vil utvikle nye relevante deltakerarenaer.

Rådmann stiller seg positiv til utvidelse av DalPros virksomhet og innstiller på garantivedtak.

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato: 05.02.2019	Arkivsaksnr: 19/235	Sak nr: 20/19
Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkivkode: 033	Gradering:

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
20/19	Formannskapet	05.02.2019

ORDFØRERS ORIENTERING

FRØYA KOMMUNE

Formannskapet		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
05.02.2019	19/236	21/19
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
21/19	Formannskapet	05.02.2019

RÅDMANNS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/210

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV REVIDERT PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18

Forslag til vedtak:

Revidert protokoll fra møte 19.12.18 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Revidert protokoll fra møte 19.12.18

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:

Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 19.12.2018	Møtetid: 09:00 - 11:30	Av utvalgets medlemmer møtte 7 av 7
Fra og med sak:	207/18		
Til og med sak:	207/18		

Representanter som ble innkalt til Formannskapet 19.02.18

<u>Ap:</u> Berit Flåmo, <i>ordfører</i> Torbjørn Måsøval Randi Rabben Vida Zubaite Bekken	<u>Frp/Sp/H:</u> Aleksander Sørensen Martin Nilsen	<u>Venstre:</u> Arvid Agnar Hammernes
--	---	---

Faste representanter med forfall:

<u>Arbeiderpartiet:</u>	<u>Frp/Sp/H:</u> Martin Nilsen	<u>Venstre:</u>
--------------------------------	--	------------------------

Vararepresentanter som møtte:

<u>Arbeiderpartiet:</u>	<u>Fremskrittspartiet:</u> Remy Strømskag	<u>Venstre:</u>
--------------------------------	---	------------------------

Merknader:

1. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:


Berit Flåmo
Ordfører


Arvid Hammernes
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 19.12.2018

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
207/18	18/3382 KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018 - 2030 - REVIDERING. 1.GANGS HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

207/18

**KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2018 - 2030 - REVIDERING. 1.GANGS HØRING OG
OFFENTLIG ETTERSYN**

Vedtak:

Saken legges fram til kommunestyret uten forslag til vedtak.

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 19.12.18:

Følgende omforente forslag til endring i vedtak ble fremmet:

Saken legges fram til kommunestyret uten forslag til vedtak.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-14 vedtar Frøya kommunestyre at forslag til kommuneplanens arealdel 2018-2030 med tilhørende planbeskrivelse, planbestemmelser med retningslinjer og plankart, samt tilhørende dokumenter, legges ut på 1.gangs høring og offentlig ettersyn.
2. Administrasjonen gis fullmakt til å gjøre eventuelle karttekniske, samt tekstmessige oppdateringer og opprettinger i plandokumentene, i henhold til vedtak.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/232

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 22.01.19

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 22.01.19 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 22.01.19

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Formannskapet:			
Møtested: Kommunestyresalen	Møtedato: 22.01.2019	Møtetid: 09:00 - 14:40	Av utvalgets medlemmer møtte 7 av 7
Fra og med sak: 1/19			
Til og med sak: 13/19			

Faste representanter i Formannskapet i perioden 2015 - 2019

<u>Ap:</u> Berit Flåmo, <i>ordfører</i> Kristin Reppe Storø Pål Terje Bekken, <i>varaordfører</i> Gunn Heidi Hallaren	<u>Frp/Sp/H:</u> Aleksander Søreng Martin Nilsen	<u>Venstre:</u> Arvid Agnar Hammernes
---	---	---

Faste representanter med forfall:

<u>Ap:</u>	<u>Frp/Sp/H:</u> Martin Nilsen	<u>Venstre:</u>
-------------------	--	------------------------

Vararepresentanter som møtte:

<u>Ap:</u>	<u>Frp/Sp/H:</u> Remy Strømskag	<u>Venstre:</u>
-------------------	---	------------------------

Merknader:

1. Innkalling til møte med saksliste ble enstemmig godkjent.
2. Orientering skatteinngang og finansinntekter v/Steinar Lille fra Grieg Invest.

Underskrift:


Berit Flåmo
Ordfører


Arvid Hammernes
Protokollunderskriver


Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 22.01.2019

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
1/19	19/144 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE MØTE 04.12.18
2/19	19/145 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18
3/19	19/148 REFERATSAKER
4/19	19/65 KRAV OM FOLKEAVSTEMMING - VINDKRAFTVERK PÅ FRØYA
5/19	19/142 OPPFØLGING AV SKOLEBRUKSPLAN - NYE AREALER SISTRANDA SKOLE
6/19	19/78 DEBATTHEFTE 2019 - KS SPØR
7/19	18/145 ENDRING AV SELSKAPSAVTALEN INTERKOMMUNALT ARKIV - IKA TRØNDELAG
8/19	16/6 EGENGODKJENNING ETTER BEGRENSET HØRING - KOMMUNEDELPLAN SISTRANDA
9/19	18/3363 SPILLEMIDLER 2019 - PRIORITERINGER
10/19	18/3364 SPILLEMIDLER - ANLEGGSLISTE 2019 - 2022
11/19	18/2795 TITRAN - SØKNAD OM ØKONOMISK STØTTE TIL UTGIVELSE AV BOK
12/19	19/147 RÅDMANNS ORIENTERING
13/19	19/146 ORDFØRERS ORIENTERING

1/19

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE MØTE 04.12.18

Vedtak:

Protokoll fra møte 04.12.18 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 04.12.18 godkjennes som framlagt.

2/19

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 19.12.18

Vedtak:

Protokoll fra møte 19.12.18 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 19.12.18 godkjennes som framlagt.

3/19

REFERATSAKER

Vedtak:

Referatene tas til orientering.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

KRAV OM FOLKEAVSTEMMING - VINDKRAFTVERK PÅ FRØYA

Vedtak:

Frøya kommunestyre konstaterer at en evt. ny folkeavstemning og en ny politisk behandling av et avstemningsresultat ikke har noen påvikning på NVE sin behandling av saken. På bakgrunn av engasjementet i befolkningen avholdes folkeavstemning for å gi Frøyas befolkning mulighet til å formelt fremsi sin mening om vindmøllene.

Vedtatt med 4 mot 3 stemmer.

Formannskapetets behandling i møte 22.01.19:

Rådmanns forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre konstaterer at en evt. ny folkeavstemning og en ny politisk behandling av et avstemningsresultat ikke har noen påvikning på NVE sin behandling av saken. Frøya kommunestyre avslår derfor aksjonsgruppas anmodning om ny folkeavstemning.

Falt enstemmig.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av fellesborgelig gruppe:

Frøya kommunestyre vedtar en ny folkeavstemning om vindkraftutbygging på Frøya. Dette med bakgrunn i det store engasjementet fra Frøyas innbyggere i denne saken. Det forutsettes at folkeavstemningen blir avholdt så snart som mulig.

Falt med 3 mot 4 stemmer avgitt av Ap.

Følgende forslag til vedtak ble fremmet Ap:

Frøya kommunestyre konstaterer at en evt. ny folkeavstemning og en ny politisk behandling av et avstemningsresultat ikke har noen påvikning på NVE sin behandling av saken. På bakgrunn av engasjementet i befolkningen avholdes folkeavstemning for å gi Frøyas befolkning mulighet til å formelt fremsi sin mening om vindmøllene.

Vedtatt med 4 mot 3 stemmer avgitt av V, Frp og H.

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre konstaterer at en evt. ny folkeavstemning og en ny politisk behandling av et avstemningsresultat ikke har noen påvikning på NVE sin behandling av saken. Frøya kommunestyre avslår derfor aksjonsgruppas anmodning om ny folkeavstemning.

OPPFØLGING AV SKOLEBRUKSPLAN - NYE AREALER SISTRANDA SKOLE**Vedtak:**

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som er beskrevet i saksfremlegget vedr. leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

Vedtatt med 4 mot 3 stemmer.

Formannskapets behandling i møte 22.01.19:

Følgende forslag til vedtak ble fremmet av fellesborgelig gruppe:

Frøya kommune kontakter fylkeskommunen som eier og ber om å få kjøpe gamle videregående skole med bakgrunn i plassbehovet på Sistranda skole.

Falt med 3 mot 4 stemmer *avgitt av Ap.*

Forslag til vedtak:

Kommunestyret gir rådmann fullmakt til å ferdigforhandle en leieavtale innenfor de rammer som er beskrevet i saksfremlegget vedr. leie av gamle Frøya VGS for en periode på inntil 10 år. Leieavtalen legges fram for Formannskapet for endelig godkjenning.

Leiekostnadene for høsten 2019 dekkes innenfor kommunens vedtatte driftsbudsjett for 2019. Fremtidige leiekostnader innarbeides i økonomiplan.

DEBATTHEFTE 2019 - KS SPØR**Vedtak:****1. Hvordan kan KS best være en utviklingspartner for medlemmene på digitaliseringsområde?**

Frøya kommune ser at KS arbeid med felles utvikling av nasjonale løsninger er viktig. Dette er med på å sikre at kommunene ikke blir et A og B lag på digitaliseringsområdet.

Samtidig vil vi påpeke at det savnes ett mer offensivt KS i forhold til å få rettet opp det digitale klasses skillet.

Det er slik at skal kommune, også i distriktene, ha en mulighet til å ta i bruk nye digitale verktøy, så forutsetter det at man har den helt nødvendige infrastruktur (les: god nok mobil- og bredbåndsdekning) på plass. I dag er det ikke slik. I dag er det slik at vi har det som i høringsdokumentet omtales som A- og B-lag når det gjelder dette, og nesten enhver forbedring forutsetter at kommunen må delta med nokså stor finansiell egenandel, noe som kommuner i mer sentrale strøk slipper unna.

- 2 Bør KS gis et mer formelt mandat på vegne av sine medlemmer på digitaliseringsområdet? Hvilke områder er aktuelle og hvilke forutsetninger må en slik rolle hvile på?

Frøya kommune slutter seg til at KS bør få et mer formelt mandat på området. Dette styrker påvirkningskraften i den kommunale sektor.

Fordelen med et mer formelt mandat, er at KS vil representere sektoren med en større tyngde ovenfor statlige etater.

Områder dette kan gjelde er informasjonssikkerhet og i forvaltningen og tjenesteleveransen av eksisterende statlige komponenter og løsninger som kommunal sektor benytter.

Forutsetning av dette er at arbeidet KS gjør på vegne av sektoren er godt forankret i kommunesektoren gjennom gode samarbeidsmodeller med medlemmene.

3. Bør lønnsmidlene som er til disposisjon ved mellomoppgjøret 2019 fordeles i hovedsak sentralt eller lokalt?

Frøya kommune ønsker at midlene i mellomoppgjøret i 2019 fordeles sentralt. anbefaler økning av ubekvemstillegg (lørd/søndag/natt)

Ved sentrale tillegg bør stillingsgrupper som er utfordrende å rekruttere prioriteres, herunder sykepleiere, vernepleiere, spesialsykepleiere, barnehagelærere, adjunkter og lektorer.

4. Deler kommunen KS' vurdering av at det ikke er behov for vesentlige endringer i Hovedavtalen når den skal forhandles i 2019.

Frøya kommune støtter KS' vurdering vedrørende Hovedavtalen.

5. Hva vil være de gode virkemidlene for læring og kompetanseutvikling i tjenestene framover?

Frøya kommune mener at utvikling av egne ansatte er den viktigste strategien for å dekke kompetansebehov. Så er det viktig å utvikle IKT-ferdigheter/digital kompetanse, innovasjonskompetanse, evne til læring/omstilling og samhandlings-/relasjonskompetanse.

Bedre samarbeid med utdanningsinstitusjonene med flere desentrale utdanningsløp.

- Ulike former for utdanningsstønad fra arbeidsgiver.
- Økt etablering av tverrfaglige fagmiljøer

6. Er det tjenesteområder i dag hvor det er for stor ulikhet i og mellom kommuner? I tilfelle hvilke?

Frøya kommune er kjent med at det finnes ulikheter i de forskjellige tjenestetilbudene i kommunene. Dette er med bakgrunn i prioriteringer og økonomi.

Begrenset tilgang på kompetanse fører til ulikheter mellom kommunene, og dette er utslagsgivende innenfor oppvekst og delvis innenfor helse og omsorg. Større kommuner har også med sitt ressursbilde større handlingsrom til å etablere tynge fagmiljøer internt. Dette har vært spesielt tydelig innenfor digitaliseringsområdet.

Samtidig må ikke den kvalitative effekten av mindre kommuners nærhet til og kunnskap om sine innbyggere og brukere undervurderes. Kort avstand mellom beslutningskompetanse og tjenesteutøvere i forhold til brukere har i mange tilfeller klare og mer dynamiske fordeler.

I distrikts-Norge og små kommuner oppleves for øvrig en nedbygging av tjenester som handler om trygghet for liv og helse. Dette er direkte konsekvenser av det omtalte digitale klaseskillet grunnet mangelfull infrastruktur, og det følger av mer og mer sentralisering av statlige tjenester som politiressurser, ambulansetjenesten m.m. Igjen; kommunene må da selv ta ansvar ved å avbøte med å

bruke mer og mer av ellers knappe kommunale ressurser, ikke minst kapasitet og kompetanse som finnes innen kommunens brann- og redningskorps som i all hovedsak består av deltids mannskaper.

7. Hvordan kan kommunene selv og KS redusere uønsket variasjon?

Frøya kommune ønskes at dette tilpasses tjenestene til lokale behov. Da det er ulike lokale behov i kommunene ønsker Frøya kommune at dette besluttet lokalt. Det er fleksibiliteten som gir bedre tjenester i vårt samfunn. Det er greit at det kommer rammestyring fra sentrale myndigheter, men detaljstyring må unngås.

Enstemmig.

Formannskapetets behandling i møte 22.01.19:

Følgende endring i pkt. 1, 3, 5 og 6 ble fremmet i møte:

1. Hvordan kan KS best være en utviklingspartner for medlemmene på digitaliseringsområde?

Frøya kommune ser at KS arbeid med felles utvikling av nasjonale løsninger er viktig. Dette er med på å sikre at kommunene ikke blir et A og B lag på digitaliseringsområdet.

Samtidig vil vi påpeke at det savnes ett mer offensivt KS i forhold til å få rettet opp det digitale klaseskillet. Det er slik at skal kommune, også i distriktene, ha en mulighet til å ta i bruk nye digitale verktøy, så forutsetter det at man har den helt nødvendige infrastruktur (les: god nok mobil- og bredbåndsdekning) på plass. I dag er det ikke slik. I dag er det slik at vi har det som i høringsdokumentet omtales som A- og B-lag når det gjelder dette, og nesten enhver forbedring forutsetter at kommunen må delta med nokså stor finansiell egenandel, noe som kommuner i mer sentrale strøk slipper unna.

**2 Bør KS gis et mer formelt mandat på vegne av sine medlemmer på digitaliseringsområdet?
Hvilke områder er aktuelle og hvilke forutsetninger må en slik rolle hvile på?**

Frøya kommune slutter seg til at KS bør få et mer formelt mandat på området. Dette styrker påvirkningskraften i den kommunale sektor.

Fordelen med et mer formelt mandat, er at KS vil representere sektoren med en større tyngde ovenfor statlige etater.

Områder dette kan gjelde er informasjonssikkerhet og i forvaltningen og tjenesteleveransen av eksisterende statlige komponenter og løsninger som kommunal sektor benytter.

Forutsetning av dette er at arbeidet KS gjør på vegne av sektoren er godt forankret i kommunesektoren gjennom gode samarbeidsmodeller med medlemmene.

3. Bør lønnsmidlene som er til disposisjon ved mellomoppgjøret 2019 fordeles i hovedsak sentralt eller lokalt?

Frøya kommune ønsker at midlene i mellomoppgjøret i 2019 fordeles sentralt. Anbefaler økning av ubekvemstillegg (lørd/søndag/natt)

Ved sentrale tillegg bør stillingsgrupper som er utfordrende å rekruttere prioriteres, herunder sykepleiere, vernepleiere, spesialsykepleiere, barnehagelærere, adjunkter og lektorer.

4. Deler kommunen KS' vurdering av at det ikke er behov for vesentlige endringer i Hovedavtalen når den skal forhandles i 2019.

Frøya kommune støtter KS' vurdering vedrørende Hovedavtalen.

5. Hva vil være de gode virkemidlene for læring og kompetanseutvikling i tjenestene framover?

Frøya kommune mener at utvikling av egne ansatte er den viktigste strategien for å dekke kompetansebehov. Så er det viktig å utvikle IKT-ferdigheter/digital kompetanse, innovasjonskompetanse, evne til læring/omstilling og samhandlings-/relasjonskompetanse.

Bedre samarbeid med utdanningsinstitusjonene med flere desentrale utdanningsløp.

- Ulike former for utdanningsstønad fra arbeidsgiver.
- Økt etablering av tverrfaglige fagmiljøer

6. Er det tjenesteområder i dag hvor det er for stor ulikhet i og mellom kommuner? I tilfelle hvilke?

Frøya kommune er kjent med at det finnes ulikheter i de forskjellige tjenestetilbudene i kommunene. Dette er med bakgrunn i prioriteringer og økonomi.

Begrenset tilgang på kompetanse fører til ulikheter mellom kommunene, og dette er utslagsgivende innenfor oppvekst og delvis innenfor helse og omsorg. Større kommuner har også med sitt ressursbilde større handlingsrom til å etablere tyngre fagmiljøer internt. Dette har vært spesielt tydelig innenfor digitaliseringsområdet.

Samtidig må ikke den kvalitative effekten av mindre kommuners nærhet til og kunnskap om sine innbyggere og brukere undervurderes. Kort avstand mellom beslutningskompetanse og tjenesteutøvere i forhold til brukere har i mange tilfeller klare og mer dynamiske fordeler.

I distrikts-Norge og små kommuner oppleves for øvrig en nedbygging av tjenester som handler om trygghet for liv og helse. Dette er direkte konsekvenser av det omtalte digitale klasses skillet grunnet mangelfull infrastruktur, og det følger av mer og mer sentralisering av statlige tjenester som politiressurser, ambulansetjenesten m.m. Igjen; kommunene må da selv ta ansvar ved å avbøte med å bruke mer og mer av ellers knappe kommunale ressurser, ikke minst kapasitet og kompetanse som finnes innen kommunens brann- og redningskorps som i all hovedsak består av deltids mannskaper.

7. Hvordan kan kommunene selv og KS redusere uønsket variasjon?

Frøya kommune ønskes at dette tilpasses tjenestene til lokale behov. Da det er ulike lokale behov i kommunene ønsker Frøya kommune at dette besluttet lokalt. Det er fleksibiliteten som gir bedre tjenester i vårt samfunn. Det er greit at det kommer rammestyring fra sentrale myndigheter, men detaljstyring må unngås.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. Hvordan kan KS best være en utviklingspartner for medlemmene på digitaliseringsområde?

Frøya kommune ser at KS arbeid med felles utvikling av nasjonale løsninger er viktig. Dette er med på å sikre at kommunene ikke blir et A og B lag på digitaliseringsområdet.

2. Bør KS gis et mer formelt mandat på vegne av sine medlemmer på digitaliseringsområdet?
Hvilke områder er aktuelle og hvilke forutsetninger må en slik rolle hvile på?

Frøya kommune slutter seg til at KS bør få et mer formelt mandat på området. Dette styrker påvirkningskraften i den kommunale sektor.

Fordelen med et mer formelt mandat, er at KS vil representere sektoren med en større tyngde ovenfor statlige etater.

Områder dette kan gjelde er informasjonssikkerhet og i forvaltningen og tjenesteleveransen av eksisterende statlige komponenter og løsninger som kommunal sektor benytter.

Forutsetning av dette er at arbeidet KS gjør på vegne av sektoren er godt forankret i kommunesektoren gjennom gode samarbeidsmodeller med medlemmene.

3. Bør lønnsmidlene som er til disposisjon ved mellomoppgjøret 2019 fordeles i hovedsak sentralt eller lokalt?

Frøya kommune ønsker at midlene i mellomoppgjøret i 2019 fordeles sentralt. Anbefaler økning av ubekvemstillegg (lørd/søndag/natt)

4. Deler kommunen KS' vurdering av at det ikke er behov for vesentlige endringer i Hovedavtalen når den skal forhandles i 2019.

Frøya kommune støtter KS' vurdering vedrørende Hovedavtalen.

5. Hva vil være de gode virkemidlene for læring og kompetanseutvikling i tjenestene framover?

Frøya kommune mener at utvikling av egne ansatte er den viktigste strategien for å dekke kompetansebehov. Så er det viktig å utvikle IKT-ferdigheter/digital kompetanse, innovasjonskompetanse, evne til læring/omstilling og samhandlings-/relasjonskompetanse.

6. Er det tjenesteområder i dag hvor det er for stor ulikhet i og mellom kommuner? I tilfelle hvilke?

Frøya kommune er kjent med at det finnes ulikheter i de forskjellige tjenestetilbudene i kommunene. Dette er med bakgrunn i prioriteringer og økonomi.

7. Hvordan kan kommunene selv og KS redusere uønsket variasjon?

Frøya kommune ønskes at dette tilpasses tjenestene til lokale behov. Da det er ulike lokale behov i kommunene ønsker Frøya kommune at dette beslattes lokalt. Det er fleksibiliteten som gir bedre tjenester i vårt samfunn. Det er greit at det kommer rammestyring fra sentrale myndigheter, men detaljstyring må unngås.

7/19

ENDRING AV SELSKAPSAVTALEN INTERKOMMUNALT ARKIV - IKA TRØNDELAG

Vedtak:

Kommunestyret vedtar endringer i selskapsavtalen i Interkommunalt Arkiv Trøndelag IKS §§1 og 5 gjeldende fra 01.01.2019.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Kommunestyret vedtar endringer i selskapsavtalen i Interkommunalt Arkiv Trøndelag IKS §§1 og 5 gjeldende fra 01.01.2019.

EGENGODKJENNING ETTER BEGRENSET HØRING - KOMMUNEDELPLAN SISTRANDA**Vedtak:**

1. I henhold til plan- og bygningslovens § 11-15 inkluderes området for utfylling i sjø på Siholmen (merket Område unntatt rettsvirkning i egengodkjent kommunedelplan) i kommunedelplan Sistranda, planid: 1620201508, og gis arealformålet Sentrumsformål.

2. Høydebestemmelser for sentrumsformål Siholmen (planbestemmelse 4.3) endres til maksimum gesims/mønehøyde 14 meter.

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

1. I henhold til plan- og bygningslovens § 11-15 inkluderes området for utfylling i sjø på Siholmen (merket Område unntatt rettsvirkning i egengodkjent kommunedelplan) i kommunedelplan Sistranda, planid: 1620201508, og gis arealformålet Sentrumsformål.

2. Høydebestemmelser for sentrumsformål Siholmen (planbestemmelse 4.3) endres til maksimum gesims/mønehøyde 14 meter.

SPILLEMIDLER 2019 - PRIORITERINGER**Vedtak:**

Frøya kommune vedtar følgende prioritering av spillemiddelsøknader:

Ordinære anlegg:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| • Sistranda stadion – storhall | gjentatt søknad |
| • Sistranda stadion – klatrehall | gjentatt søknad |
| • Sistranda stadion – garderober | fornyett søknad |
| • Sistranda stadion – sosiale rom | fornyett søknad |
| • Frøya flerbrukshall – skillevegger | fornyett søknad |

Nærmiljøanlegg:

- Nordskag og Kverva grendalag – nytt dekke ballbinge, ny søknad

Enstemmig.

Forslag til vedtak:

Frøya kommune vedtar følgende prioritering av spillemiddelsøknader:

Ordinære anlegg:

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| • Sistranda stadion – storhall | gjentatt søknad |
| • Sistranda stadion – klatrehall | gjentatt søknad |
| • Sistranda stadion – garderober | fornyett søknad |

RÅDMANNS ORIENTERING

Orientering om
16.04 – avsatt til Formannskap, skal endres? Er i den stille uke
Rådmann kommer med forslag til ny dato i neste møte
NAV, styreform- Vertskommune eller 2 separate kontor? Kommer sak ila våren, etter at kommunene er blitt enige.
Samarbeid med Trondheim kommune på byggesakssiden
Rådmann i Tr.heim forespurrt. Avventer svar
Brukerombudet har sagt opp. Rådmann holder igjen ny utlysning til det er gjort en evaluering
Svikt i skatteinngang 2018, konsekvenser for regnskap + 2019 budsjettet
Powerpoint fra Thomas Sandvik vedlegges
Steinar Lille, gjennomgang portefølje. Avkastningsrapport 2018 vedlegges
Overtakelse av 7 kommunale kaier, drøfting. Kommer som egen sak ila våren
Omregulering Siholmen, liggekai, status
Holahauan, status
Bredbånd, status
Klagesak anket til lagmannsretten- Lukke møte etter KL § 31.4
N1 – signaler fra FSK - Lukke møte etter KL§ 31 nr.5.
Spørsmål fra Aleks Søren:
Naustprosjektet, er dette avviklet/endret? Svar: Nei, dette går sin vante gang
Bredbånd Nordskaget, fiber virker ikke? Svar: det har vært utfordringer med en kabel som har vært avgravd. Skal være ok nå, men rådmann dobbeltsjekker dette.

ORDFØRERS ORIENTERING

- Felles møte med Hitra politiråd. Lensmann innkalte. Samarbeidsavtale var tema, noe vi må få på plass. Den kommer til politisk behandling.
- Utlysning av daglig leder i Orkdalsregionen.
- Orientering personalsak, møtet lukkes etter KI § 31.5.



AVKASTNINGSRAPPORT

Frøya kommune

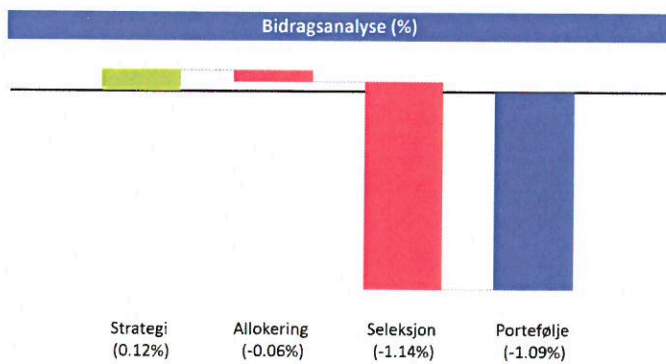
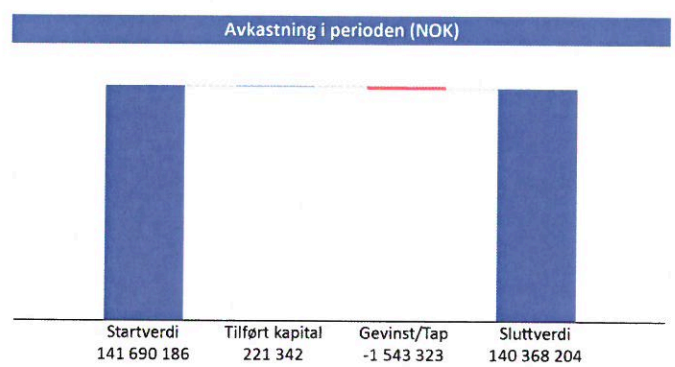
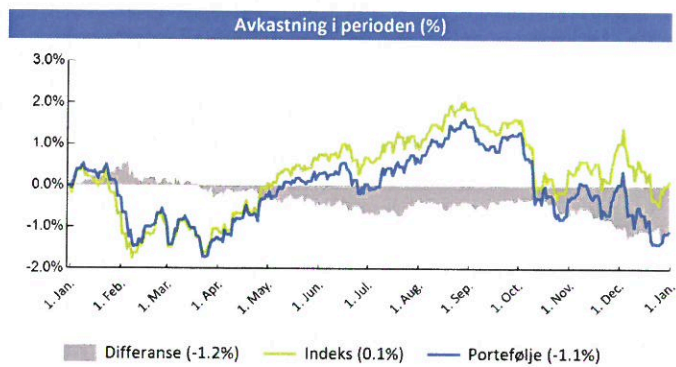
31.12.2017 - 31.12.2018



Totalportefølje

	Avkastning hittil i mnd (%)			Avkastning hittil i år (%)			Avkastning (NOK)			Allokering (%)			
	Port.	Indeks	Diff	Port.	Indeks	Diff	Hittil i mnd	Hittil i år	Markedsverdi	Port.	Strategi	Min-Max	Kontroll
Totalportefølje	-1.12	-0.91	-0.22	-1.09	0.12	-1.20	-1 595 917	-1 543 323	140 368 204	100.0	100		-
Aksjer	-6.16	-6.28	0.12	-4.13	-3.20	-0.94	-2 265 436	-1 489 298	34 528 216	24.6	25	5-35	OK
Norske Aksjer	-6.83	-7.14	0.32	-2.40	-1.84	-0.56	-907 494	-304 434	12 386 566	35.9	35	20-50	OK
Globale Aksjer	-5.78	-5.81	0.03	-5.08	-4.08	-1.00	-1 357 942	-1 184 864	22 141 650	64.1	65	50-80	OK
Obligasjoner	0.64	0.89	-0.25	-0.05	1.09	-1.14	669 156	-54 883	105 614 016	75.2	75	65-95	OK
Norske Obligasjoner	0.15	0.17	-0.02	1.10	0.54	0.56	63 049	467 388	42 767 352	40.5	40	25-55	OK
Globale Obligasjoner	0.97	1.36	-0.39	-0.82	1.45	-2.28	606 107	-522 271	62 846 665	59.5	60	45-75	OK
Kontanter							363	858	225 972	0.2	0		-

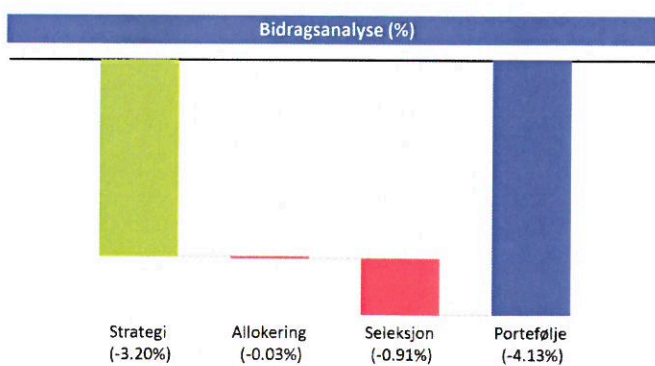
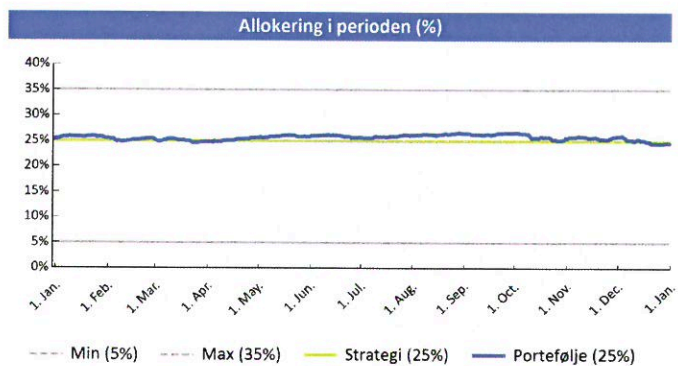
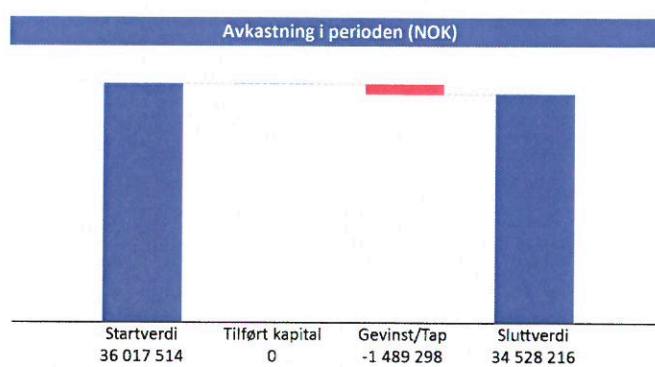
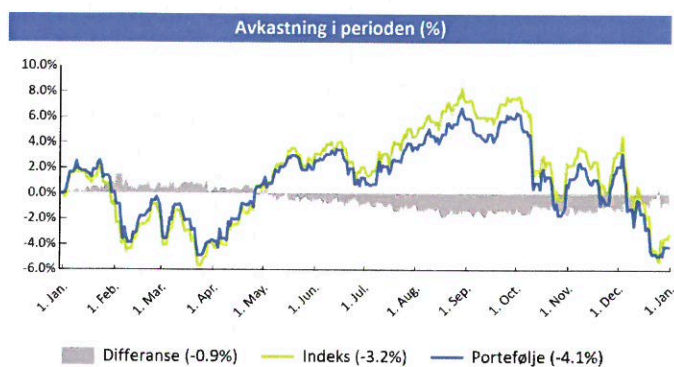
Totalportefølje

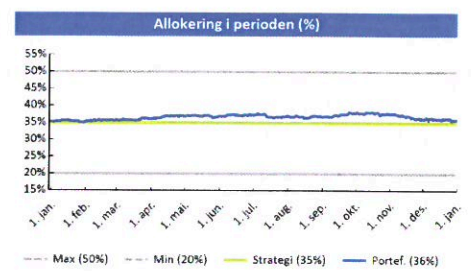
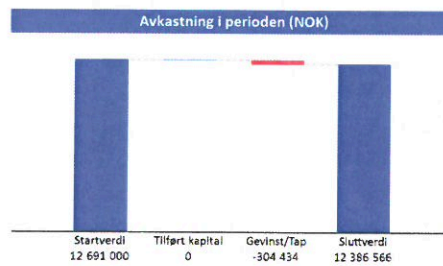
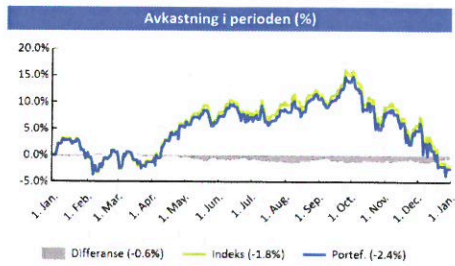
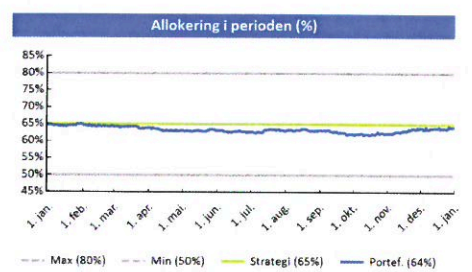
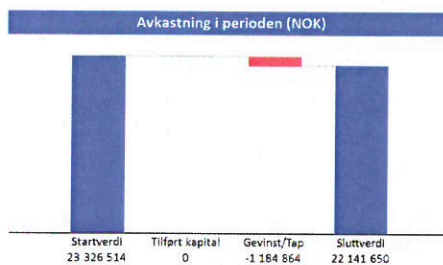
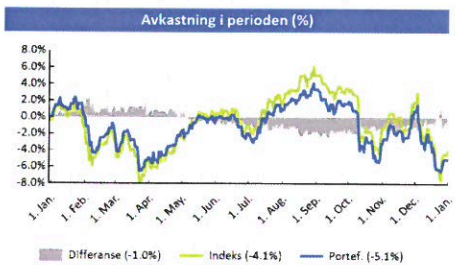


Aksjer

	Estimat	Kjøpsdato	Avkastning hittil i mnd (%)			Avkastning hittil i år (%)			Markedsverdi	Allok.	Referanseindeks
			Port.	Indeks	Diff	Port.	Indeks	Diff			
Aksjer			-6.16	-6.28	0.12	-4.13	-3.20	-0.94	34 528 216	24.6	
Norske Aksjer			-6.83	-7.14	0.32	-2.40	-1.84	-0.56	12 386 566	35.9	OSEBX
Arctic Norwegian Equities D	●	08.12.2015	-6.07	-7.35	1.28	-2.46	-2.20	-0.26	3 079 451	24.9	OSEFX
Danske Norske Aksjer Instistusjon I	●	21.02.2007	-6.93	-7.35	0.42	-3.11	-2.20	-0.91	3 407 176	27.5	OSEFX
KLP AksjeNorge Indeks II	●	08.12.2015	-7.16	-7.14	-0.02	-1.95	-1.84	-0.11	5 899 939	47.6	OSEBX
Globale Aksjer			-5.78	-5.81	0.03	-5.08	-4.08	-1.00	22 141 650	64.1	MSCI AC World
ACM Global Core Equity RX	●	08.12.2015	-5.78	-5.81	0.03	-0.84	-4.08	3.23	3 696 131	16.7	MSCI AC World
Delphi Global	●	23.03.2012	-6.32	-6.38	0.05	-9.40	-3.33	-6.07	2 512 714	11.4	MSCI World
KLP AksjeGlobal Indeks II Hdg NOK	●	12.03.2010	-8.02	-7.86	-0.16	-8.39	-7.38	-1.02	3 317 971	15.0	MSCI World Lokal Valuta
KLP AksjeVerden Indeks	●	03.12.2015	-6.46	-5.81	-0.65	-4.41	-4.08	-0.33	3 596 315	16.2	MSCI AC World
Nordea Stabile Aksjer Global Etisk	●	12.10.2010	-6.13	-6.38	0.24	-0.36	-3.33	2.97	5 553 061	25.1	MSCI World
Storebrand Indeks - Nye Markeder	●	17.11.2014	-1.73	-1.37	-0.36	-10.40	-9.54	-0.86	3 465 458	15.7	MSCI Emerging Markets

Aksjer



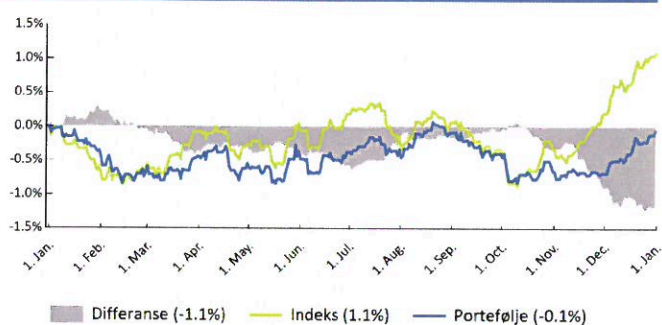
Norske Aksjer: -2.4% (-0.6%)**Globale Aksjer: -5.1% (-1.0%)**

Obligasjoner

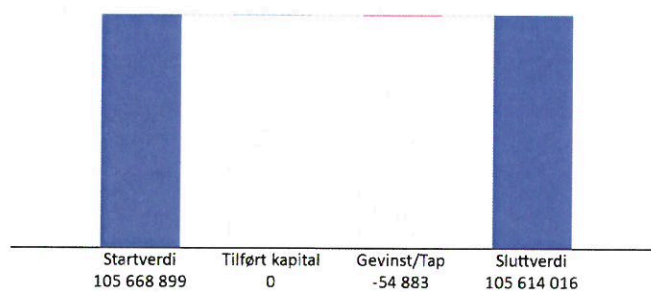
	Estimat	Kjøpsdato	Avkastning hittil i mnd (%)			Avkastning hittil i år (%)			Markedsverdi	Allok.	Referanseindeks
			Port.	Indeks	Diff	Port.	Indeks	Diff			
Obligasjoner			0.64	0.89	-0.25	-0.05	1.09	-1.14	105 614 016	75.2	
Norske Obligasjoner			0.15	0.17	-0.02	1.10	0.54	0.56	42 767 352	40.5	ST4X
Alfred Berg Obligasjon	●	08.12.2015	0.11	0.17	-0.06	0.86	0.54	0.32	10 636 886	24.9	ST4X
Danske Norsk Obligasjon Inst	●	12.10.2010	0.16	0.17	-0.01	1.41	0.54	0.87	14 122 084	33.0	ST4X
DnB Obligasjon (III)	●	03.12.2015	0.16	0.17	-0.01	1.02	0.54	0.48	18 008 382	42.1	ST4X
Globale Obligasjoner			0.97	1.36	-0.39	-0.82	1.45	-2.28	62 846 665	59.5	BarCap Global Agg Government Hdg NOK
KLP Obligasjon Global I Hdg NOK	●	28.09.2007	1.04	1.02	0.02	-2.23	-2.38	0.16	14 528 464	23.1	BarCap Global Agg Corporates Hdg NOK
Payden Global Short Bond Fund Hdg NOK	●	08.12.2015	-0.05	0.43	-0.47	-0.55	0.78	-1.34	15 411 582	24.5	BarCap Global Agg 1-3 Yrs Hdg NOK
PGIM Global Corporate Hdg NOK	●	21.12.2017	1.05	1.02	0.03	-3.28	-2.38	-0.90	9 706 506	15.4	BarCap Global Agg Corporates Hdg NOK
Storebrand Global Obligasjon Hdg NOK	●	22.12.2009	1.59	1.36	0.22	0.98	1.45	-0.48	23 200 113	36.9	BarCap Global Agg Government Hdg NOK

Obligasjoner

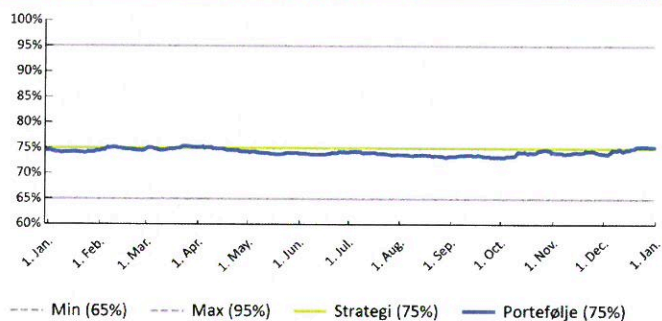
Avkastning i perioden (%)



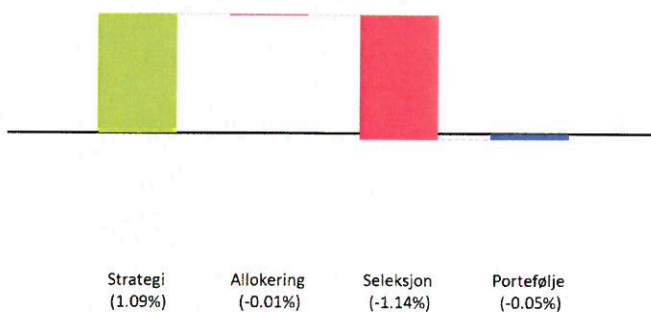
Avkastning i perioden (NOK)



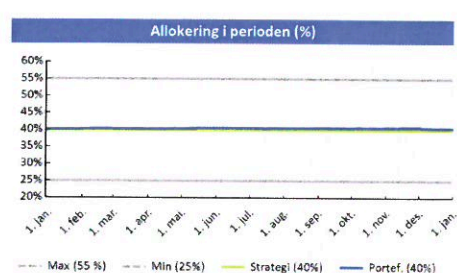
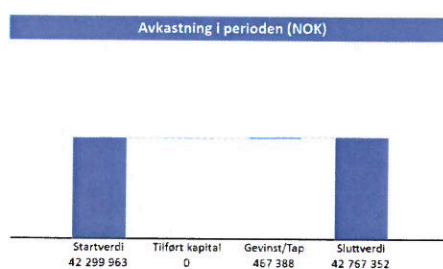
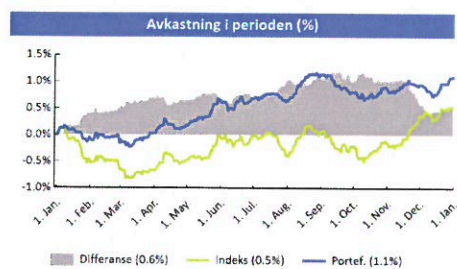
Allokering i perioden (%)



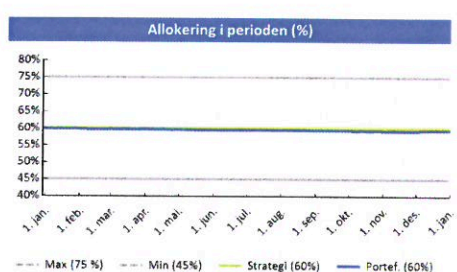
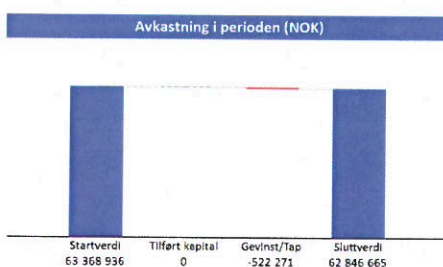
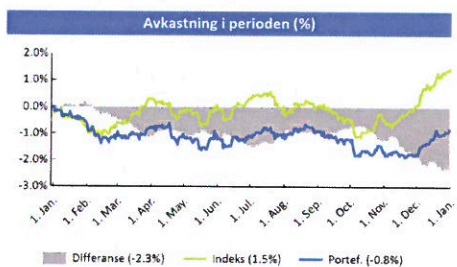
Bidragsanalyse (%)



Norske Obligasjoner: 1.1% (0.6%)



Globale Obligasjoner: -0.8% (-2.3%)



Kontanter

	Avkastning hittil i mnd (NOK)			Avkastning hittil i år (NOK)			Valuta			Markedsverdi (NOK)	Allok.
	Start	Inn / Ut	Avkast.	Start	Inn / Ut	Avkast.	Markedsverdi (lokal valuta)	Kode	Kurs		
Kontanter	219 366	6 243	363	3 773	221 342	858				225 972	0.2
Kontanter	219 366	6 243	363	3 773	221 342	858				225 972	100.0
Klientkonto NOK DNB	219 235	6 374	363	3 773	221 342	858	225 972	NOK	1.00	225 972	100.0

 **FRØYA KOMMUNE**
Kraft og mangfold

Svikt i skatteinngang 2018, konsekvenser for regnskap + 2019 budsjettet



 **FRØYA KOMMUNE**
Kraft og mangfold

Skatteinngangen 2018

- Tabellen viser skatteinngangen de siste 4 år
- Store svingninger

	2015			2016			2017			2018		
	kr.	hittil i året	Endring	kr.	hittil i året	Endring	kr.	hittil i året	Endring	kr.	hittil i året	Endring
Januar	17 356 729	17 356 729		18 932 843	18 932 843	9,1	20 020 133	20 020 133	5,7	29 533 357	29 533 357	47,5
Februar	157 241	17 513 970		463 939	19 396 782	10,8	396 068	20 416 201	5,3	1 155 315	30 688 672	50,3
Mars	20 374 769	37 888 739		19 743 748	39 140 530	3,3	26 288 775	46 704 976	19,3	27 405 928	58 094 600	24,4
April	592 009	38 480 748		962 076	40 122 606	4,3	1 223 762	47 928 738	19,5	2 219 748	60 314 348	25,8
Mai	22 750 325	61 231 073		22 357 227	62 479 833	2,0	30 699 714	78 628 452	25,8	33 479 659	93 794 007	19,3
Juni	1 316 189	62 547 262		34 973 232	97 453 065	55,8	1 420 815	80 049 267	-17,9	1 133 768	94 927 775	18,6
Juli	16 736 915	79 284 177		14 906 038	112 359 103	41,7	21 813 666	101 862 933	-9,3	22 547 428	117 475 203	15,3
August	3 444 059	82 728 236		5 136 684	117 495 787	42,0	27 687 864	129 550 797	10,3	5 054 458	122 529 661	-5,4
September	24 844 418	107 572 654		25 131 812	142 627 599	32,6	53 647 087	183 197 884	28,4	49 878 852	172 408 513	-5,9
Oktober	2 557 052	110 129 706		3 597 605	146 225 204	32,8	2 937 637	186 135 521	27,3	17 796 897	190 205 410	2,2
November	15 346 027	125 475 733		66 924 969	213 150 173	69,9	95 425 974	281 561 495	32,1	7 892 592	198 098 002	-29,6
Desember	698 863	126 174 596		1 906 588	215 056 761	70,4	1 553 412	283 114 907	31,6	998 545	199 096 547	-29,7

Budsjettert for 2018

- Opprinnelig budsjettert skatteinngang 192 504 000 kr
- Justert i KST 18/2639 med 30 486 000 kr
- Budsjett skatteinngang 2018: 222 990 000 kr
 - Inntektsutjevning opprinnelig 28 162 000 kr
 - Justert i KST 18/2639 med 18 544 000 kr
 - Total inntektsjustering 46 706 000 kr
- Kommunen budsjetterer med å ha 176 284 000 kr til disposisjon for 2018

Skatteinngangen for 2018

- Faktisk skatteinngang 199 096 547 kr
- Faktisk inntektsutjevning 29 864 000 kr
- Totalt å disponere for kommunen 169 232 547 kr
 - Budsjettert 176 284 000 kr
- Negativ differanse på 7 051 453 kr

Budsjett 2019

- Skatteinntang: 256 308 000 kr
- Inntektsutjevning : 60 346 000 kr
- Totalt å disponere: 195 962 000 kr
- Bakgrunnen for tallene:
 - I KS prognosemodell har rådmann lagt til grunn en 16,5% nedgang i skatteinntektene for 2018 i forhold til 2017, og en vekst ut fra det på 4% fra 2018 til 2019.
 - Gjennomsnittlig skattevekst for landet siste tre år er ca. 6,2%, og for Frøya 28,5%
 - Anslag skatteinntekter blir da
 - Skatteinntekter 195 962 000 kr, inklusive inntektsutjevning
 - Rammetilskudd 141 655 000 kr
 - Anslag frie inntekter 337 000 000 kr

Mulige tiltak

- Ubudsjetterte inntekter
 - Rådmann har ikke budsjettert engangskompensasjon i forbindelse med utbygging av vindkraft ca. 10 – 11 millioner i 2019
 - Kanskje en mindre utbetaling fra Havbruksfondet
 - Full budsjettering av eiendomsskatt ca. 2 millioner med forutsetning at havmerden blir beskattet
- Ansettelsesstopp nye stillinger
- Ikke erstatning av naturlig avgang
- Generelle innsparinger

Finansinntekter

- Gevinst på finansielle instrumenter
 - Budsjett 7 millioner kr
 - Faktisk 0
 - Grunnlag fro budsjettet var avkastningen i 2017 på 8,6 millioner kr
- Steinar Lille fra Grieg Invest vil orientere nærmere om hvorfor det ble slik

Tiltak finansinntekter

- Rådmannen vil foreslå en handlingsregel opp mot avkastningen av porteføljen
 - Slik det er i dag, er all avkastning en likviditetsreserve for administrasjonen
 - All avkastning budsjettets som frie inntekter til kommunen
- Vurderer å foreslå å lage en uttaksregel i stedet, og konvertere likviditetsreserven som en del av porteføljen

Ny handlingsregel - finans

- Foreslår å lage en handlingsregel som for 2019 vil være at uttaket fra porteføljen vil være ca. 5% av 140 millioner kr = 7 millioner kr.
- For 2020 kan uttaket være lavere / høyere etter hva kommunestyret ønsker
- Konsekvens:
 - Hvis avkastning i ett år er over 5% vil fondet øke, hvis avkastningen er under 5% så vil porteføljen minke
 - Høyrentekonto pr i dag er 2,07% (NIBOR + 0,9%)

Takk for oppmerksomheten!



FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/237

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

REFERATSAKER

Forslag til vedtak:

Referatene tas til orientering.

Vedlegg:

Ferge Aure-Hitra - 15. november 2018
Minofas-referat drøftingsmøte 201218

Midt-Norsk Fergeallianse AS (Minofas)

Selskapet har som formål å få etablert fergeforbindelse mellom Kjørsvikbugen i Aure og Laksåvika på Hitra (stiftet i 2009).

Eiere (lik eierandel):

Aure kommune
Hitra kommune
Frøya kommune
Hemne kommune
Smøla kommune
Kristiansund kommune
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS

Styret:

Ingunn Golmen (styreleder)
Ole L. Haugen (nestleder)
Berit Flåmo
Odd Jarle Svanem
Roger Osen
Kjell Neergaard
Arnt Honstad

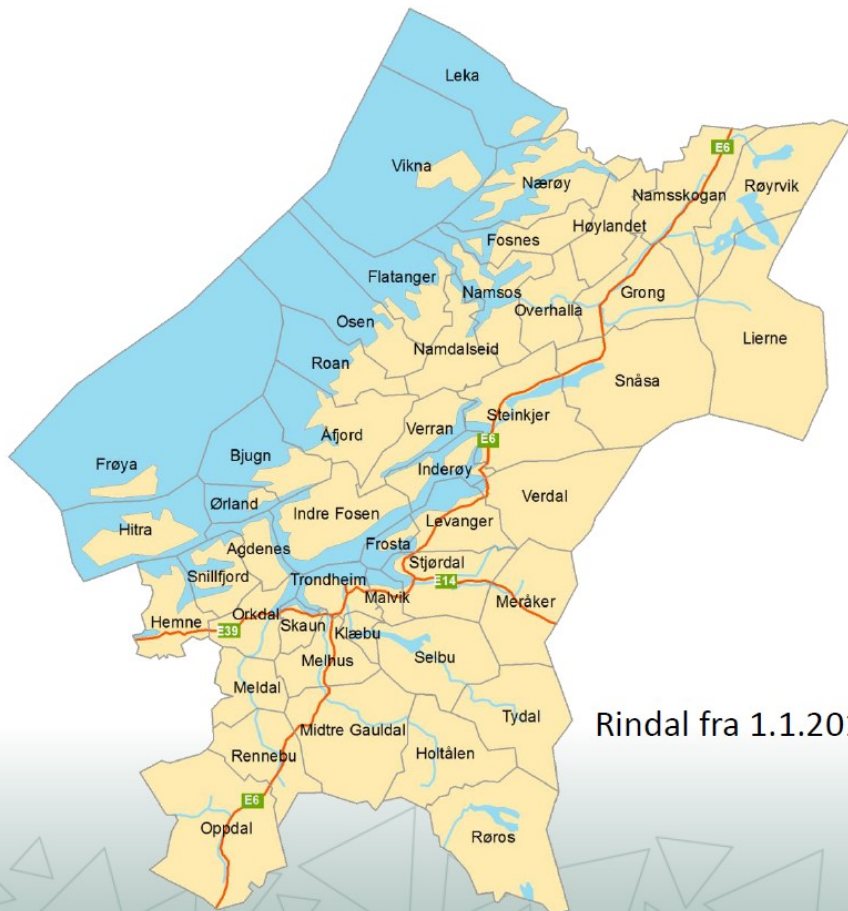


Trøndelag: Et lykkeland i full harmoni med sine naboer?



Ett Trøndelag med greie grenser i nord, men enda mer dysfunksjonelt i sør

Trøndelag 1.1.2018



Trøndelag 1.1.2020



Rindal fra 1.1.2019



MINOFAS
MIDT-NORSK FERIEALLIANSE AS

Ferge Aure-Hitra

Norges framtid er verdiskaping som knytter seg til bærekraftig bruk og utnyttelse av havets areal og ressurser. Her har kysten av Nordmøre og Trøndelag allerede en solid posisjon, med mange muligheter til å være verdensledende. Dette fordrer imidlertid at man blir mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Ny fergeforbindelse mellom Aure og Hitra vil i så måte være et rimelig, men avgjørende bidrag for å oppnå det som hele nasjonen og regionen vil ha nytte av.



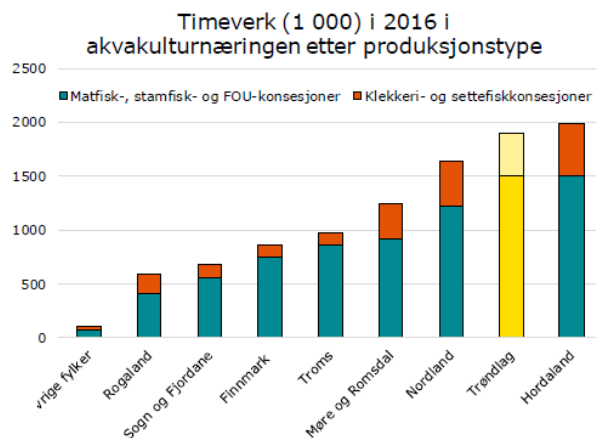
TRØNDELAG I TALL 2018

Statistikk og fakta om Trøndelag

Hitra og Frøya er en av de viktigste akvakulturklyngene i Norge

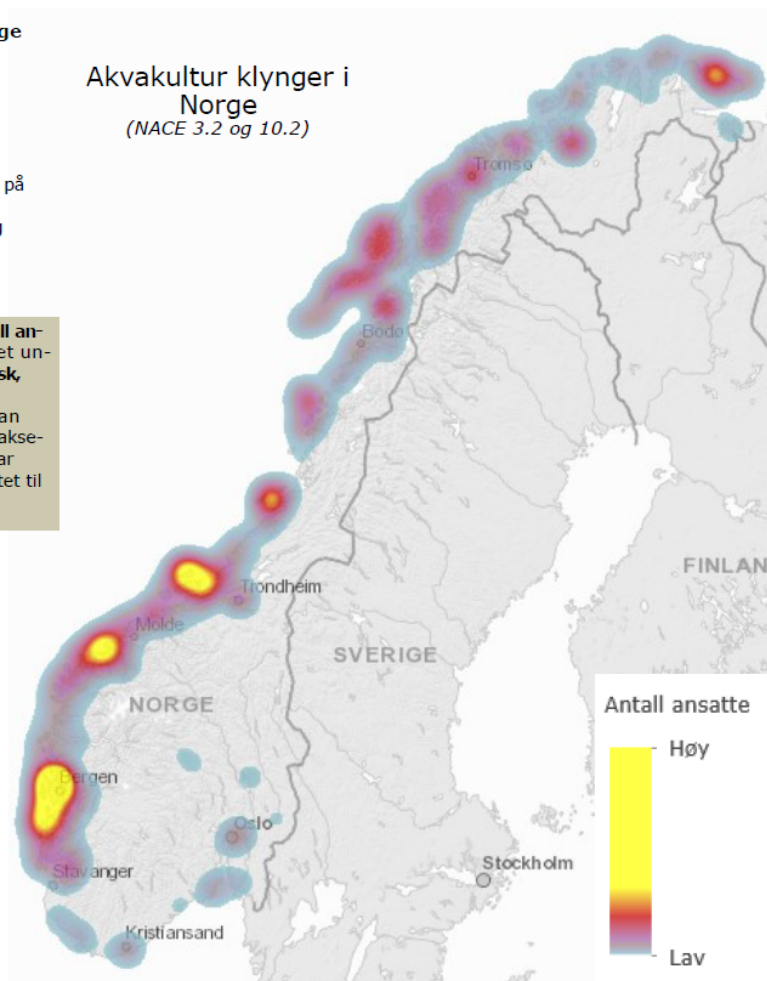
Kartet til høyre viser akvakulturklynger i Norge, basert på antall ansatte. I Trøndelag er det spesielt Hitra og Frøya som utpreger seg om en tydelig nasjonal akvakulturklynge. I tillegg er det en noe mindre klynge i Vikna og Nærøy. På Frøya ligger hovedkontoret til SalMar, en av Norges største oppdrettsbedrifter. I tillegg har Marin Harvest og Lerøy betydelig virksomhet på Hitra og Frøya. I klyngen på Vikna og Nærøy finner vi virksomheter som Nils Williksen og Sinkaberg-Hansen. I begge disse klyngene er det også betydelig næringsvirksomhet knyttet til ulike tjenester til oppdrettsnæringen.

Kartet er laget ut fra et kartfestet bedriftsregister med opplysninger om **antall ansatte** på hver bedriftsenhet **per 1.kvartal 2018**. Alle bedrifter registret under **NACE koden 3.2 (akvakultur)** og **10.2 (Bearbeiding og konservering av fisk, skaldyr og bløtdyr)** er tatt med i beregningen. **NACE koden 10.9 (Produksjon av fôrvarer)** er ikke tatt med. Under den koden finner man blant annet fôrfabrikken til Marine Harvest i Bjugn og andre produsenter av laksefôr, men også en stor mengde kornmøller og andre virksomheter som ikke har tilknytning til akvakulturnæringen. Det er noe **hovedkontorproblematikk** knyttet til datagrunnlaget.



Kilde: SSB tabell 07633

Akvakultur klynger i Norge
(NACE 3.2 og 10.2)



Kilde: Enhetsregisteret/Geodata as

75



Imarsundprosjektet



St.prp. nr. 69

(2003–2004)

Tabell 4.1 Finansieringsplan

Forskottering – innsparte tilskot til drift av ferjesambanda	180,0 mill. kr
Forskottering – innsparte tilskot til kapitalkostnader for ei ferje	67,0 mill. kr
Tilskot frå Kommunal- og regionaldepartementet	15,0 mill. kr
Tilskot frå Aure og Tustna kommunar	18,5 mill. kr
Bompengar	99,5 mill. kr
Totalt	380,0 mill. kr

Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 28. mai 2004,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet i Møre og Romsdal. Prosjektet vil gi fast vegsamband mellom kommunane Tustna og Aure på Nordmøre med bygging av bruer over Imarsundet på rv 680. Prosjektet omfattar også ei innkorting av ferjesambandet mellom Tustna og Smøla på rv 669. I tillegg inngår økonomisk tilskot til kabelferje til Solskjeløya i Tustna og ei mindre utbetring av vegnett på øya. Anleggsarbeida på prosjektet er planlagt å starte hausten 2004 med førebunde arbeid, med fullføring i løpet av 2006.

Alternativ bruk av ferjetilskot og bompengar er viktige element i finansieringsplanen for prosjektet. Dei prinsippa som er trekte opp for alternativ bruk av innsparte ferjetilskot ved ferjeavløysingsprosjekt er lagt til grunn, jf. Stortinget si behandling av St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 60 (2001–2002) og St.prp. nr. 67 (2002–2003).

2 Omtale av utbygginga

Imarsundprosjektet vil avløse ferjesambandet som i dag går mellom Aukan i Tustna kommune og Vinsterne i Aure kommune. Prosjektet omfattar om lag 3,4 km ny tofelts veg med 6,5 m vegbreidde på rv 680 med bruer over Imarsundet og Litjsundet på høvesvis 580 og 300 m.

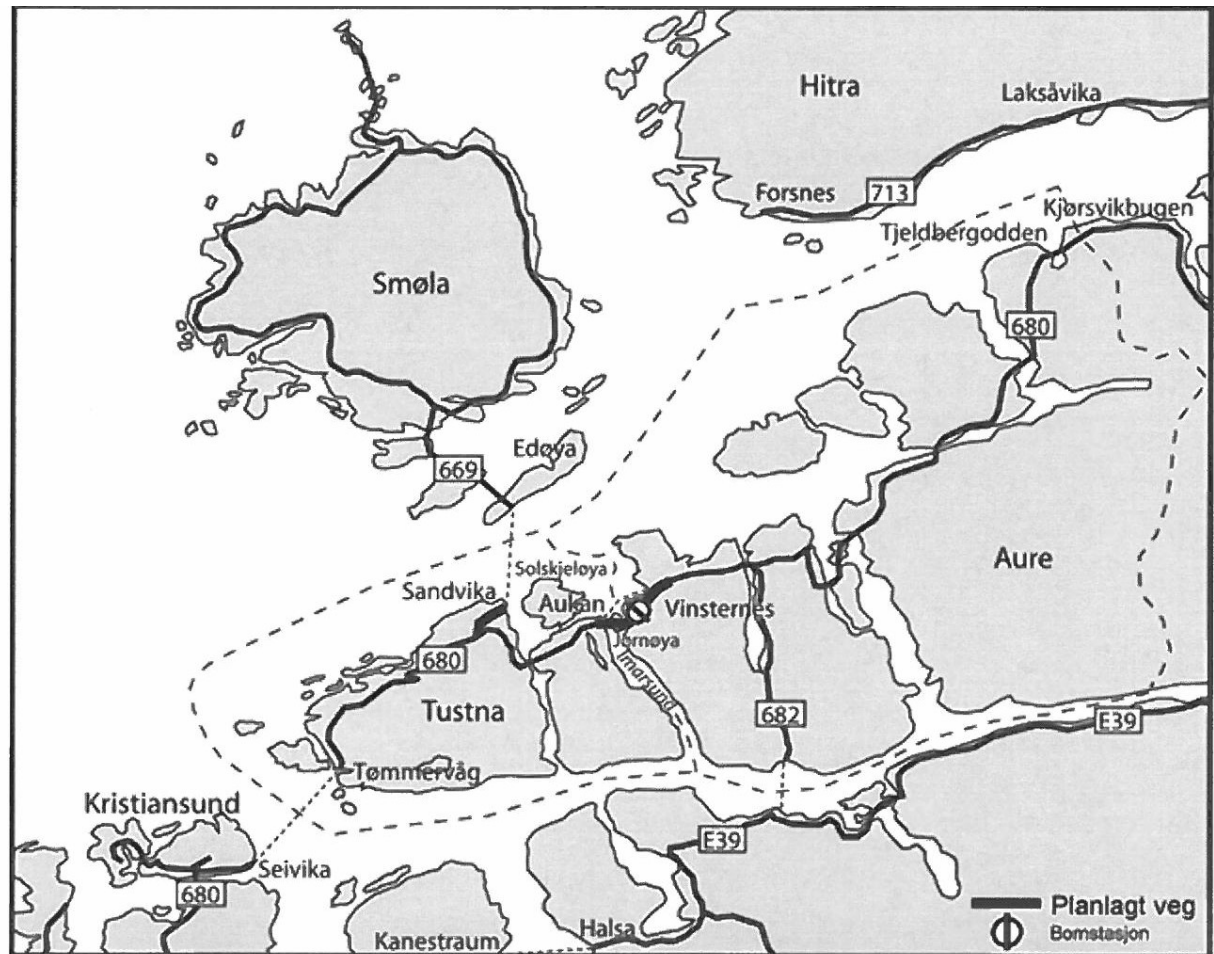
Ferjesambandet Aukan – Edøya (Smøla) – Forsnes (Hitra) blir også endra. Ferja til Forsnes blir lagt ned og ferjestrekninga til Smøla blir korta ned ved bygging av 1,3 km ny veg på rv 669 med ny ferjekai i Sandvika. Kaia i Sandvika vil erstatte dagens ferjekai på Aukan og korte ned ferjesambandet mellom Tustna og Edøya i Smøla kommune med om lag 5 minutt, dvs. om lag med ein femtedel.

Titlegare var innkorting av ferjesambandet til Smøla planlagt med bru til Solskjeløya og ny veg til nordspissen av øya med ny ferjekai her. For å redusere kostnadene i prosjektet er denne løysinga ikkje valt. Det er i staden lagt inn eit investeringstilskot på 4 mill. kr til kabelferje og ei mindre utbetring av vegnett på øya. Kabelferja er føresettdriven av eit privat selskap, Tustna kabelferje B/A.

Det er planlagt ein bomstasjon i Aure, om lag 700 m aust for brua over Litjsundet.

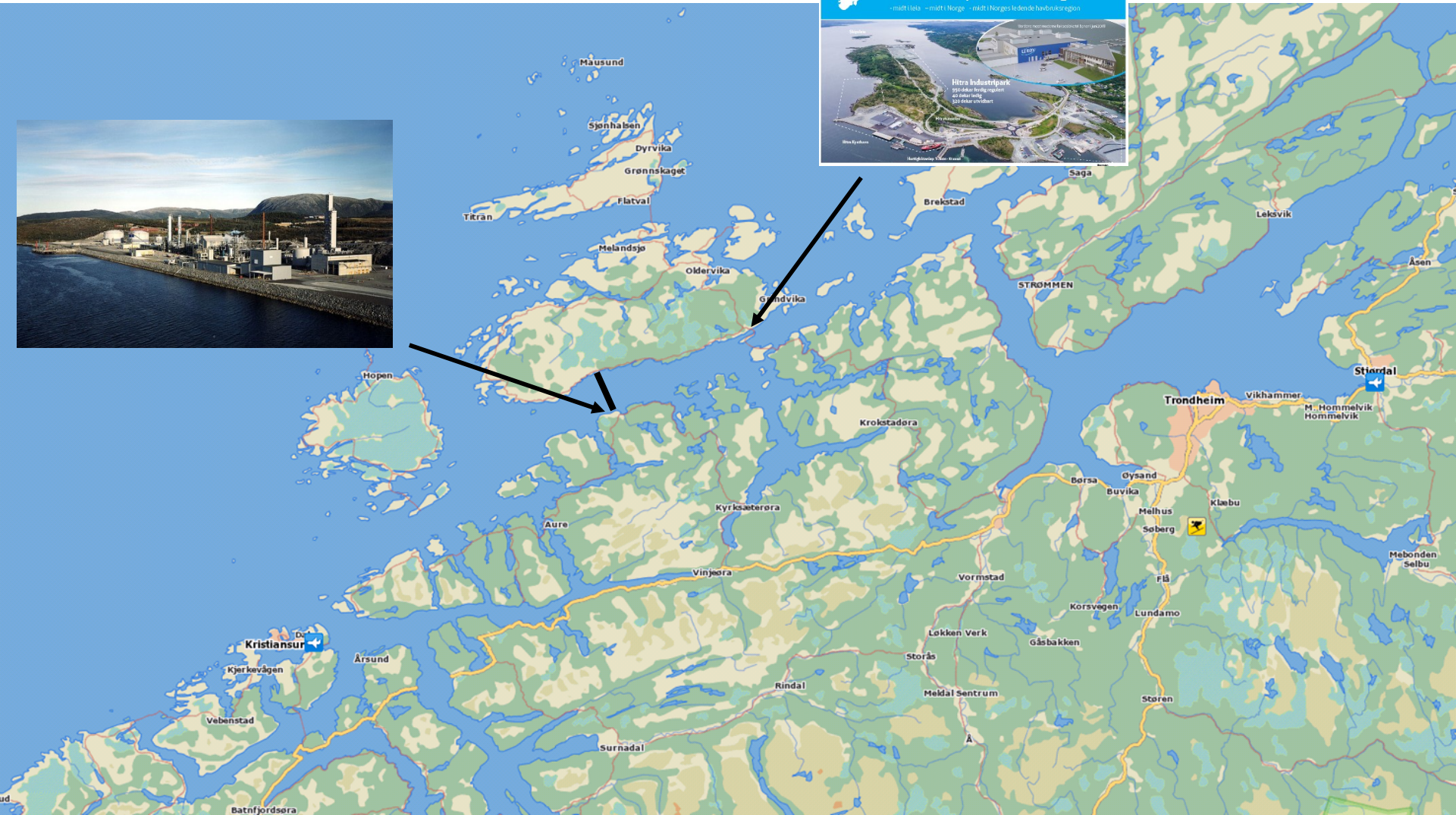
Imarsundprosjektet – ferga til Forsnes på Hitra ble lagt ned

Siste fergetur
14. Januar 2007



Figur 2.1 Kartskisse over utbygginga av Imarsundprosjektet

Ferge Aure-Hitra – tvers over Trondheimsleia



Kjørsvikbugen - Aure



Kjørsvikbugen - Aure



Kjørsvikbugen - Aure



Laksåvika - Hitra



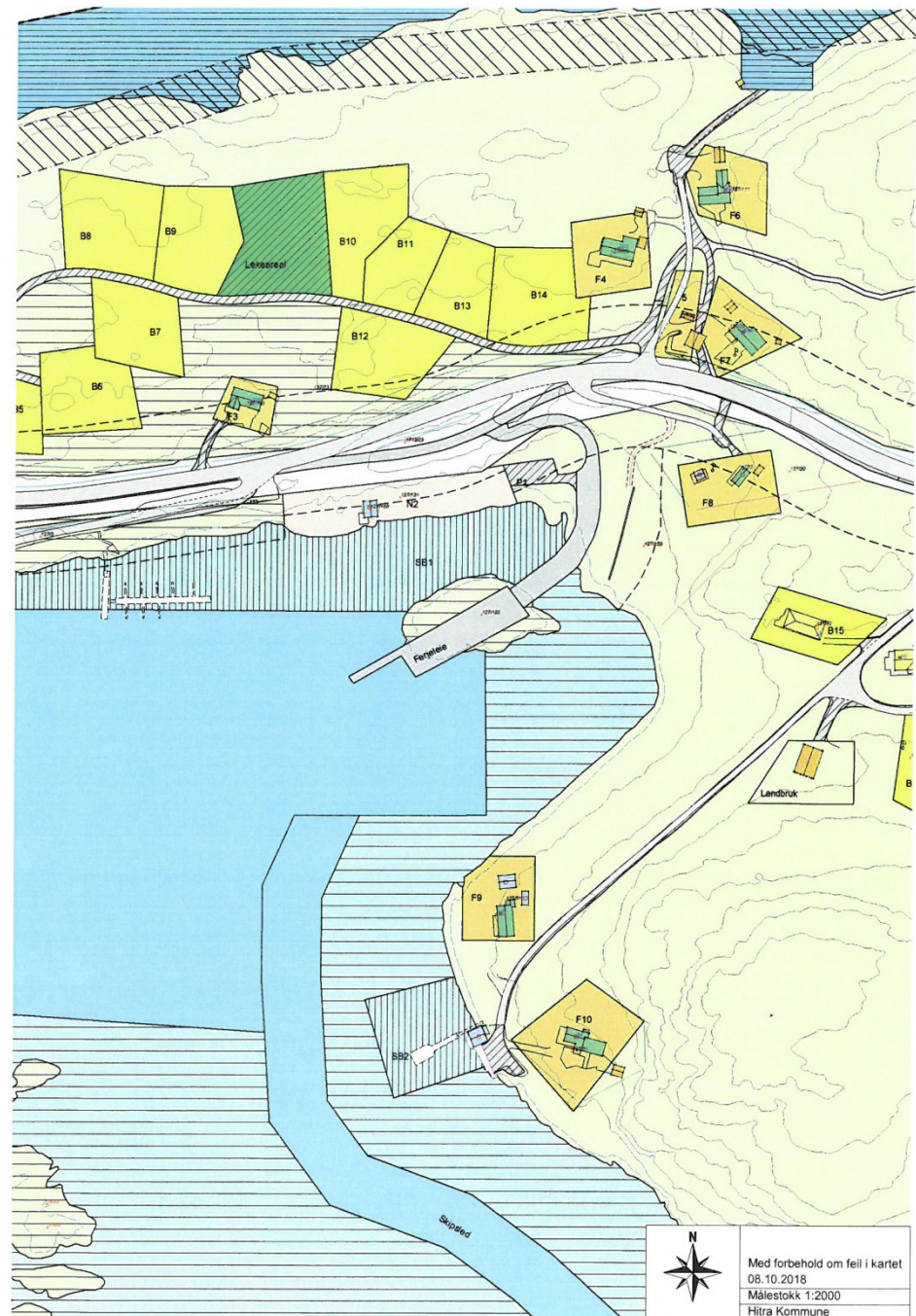
Laksåvika - Hitra



Godkjent reguleringsplan



Godkjent reguleringsplan



Ferge Aure – Hitra - oppsummering siste rapport Møreforsking 2016

- Trafikkberegningene gir et moderat trafikkvolum på 110-150 biler per dag
- Trafikkinntektene i ferjesambandet er estimert til 6,5 mill. kroner
- Tilskuddsbehovet er anslått til ca. 20 mill. kroner dersom en tradisjonell dieseldrevet ferje tas i bruk, og om lag 11 mill. kroner dersom en batteridrevet ferje blir valgt
- Trafikantnyttene er beregnet til 14,6 mill. kroner. Dette fordeles med 6,5 mill. kroner for lette biler og 8,1 mill. kroner for tunge biler
- Den økte trafikantnyttene kommer først og fremst av spart reisetid og sparte reisekostnader.
- Dette er andre gang Møreforsking Molde regner samfunnsøkonomi på dette prosjektet, og vi mener beregningsgrunnlaget er nøkternt. Resultatene indikerer at tiltaket vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, og analysene anses som robuste.



MØREFORSKING

Ferge Aure – Hitra - sterk støtte fra næringslivet i hele regionen

Et utvalg:



Hitratunnelen

Nødvendig risikoavlastning for den eneste ferdselsåren ut fra og inn til øyregionen.



September 2018 – havari vogntog – tunnelen stengt i 5 timer



Februar 2010 – brann i vogntog

Ferge Aure – Hitra

Vedtak Sør-Trøndelag fylkesting 14. desember 2016:

«Sør-Trøndelag fylkeskommune deltar i en utredning og eventuell søknad om etablering av nytt ferjesamband Aure – Hitra innenfor det statlige tilskuddet til ferjedrift i inntektssystemet. Arbeidet skjer i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunene i Minofas.»

Vedtak Møre og Romsdal fylkesting 13. desember 2016:

«At nytt fergesamband Aure-Hitra vert utgreia og søkt godkjent dersom det kan etablerast innenfor det statlege tilskottet til fergedrift i inntektssystemet.»



Ferge Aure – Hitra

Krav til nye fergesamband i inntektssystemet (statsbudsjettet 2018):

1. Omfatter fylkeskommunale fergesamband og bilførende båttruter som er i helårsdrift og personbilenheter på minimum 10 pr. døgn.
2. Omfatter ikke kommunale og private samband som blir delvis finansiert med fylkeskommunale tilskudd.
3. Det skal ikke gis dobbel kompensasjon gjennom inntektssystemet. Fergekriteriet omfatter derfor ikke nye samband i samme område som det tidligere har vært et samband som ble lagt ned eller kortet inn i sammenheng med fergeavløsningsordningen.
4. Kriterieverdier for nye samband blir beregnet når det foreligger trafikk tall. Kriteriedata for inntektssystemet et gitt år vil dermed ta utgangspunkt i samband som var i helårsdrift to år før.

Ferge Aure – Hitra

Svar fra kommunaldepartementet til Møre og Romsdal fylkeskommune - februar 2018:

- Ferge Aure-Hitra kan innlemmes i inntektssystemet etter at Imarsundprosjektet er nedbetalt i 2022.
- Ferge Aure-Hitra må ha vært 2 år i helårsdrift først, før innlemming i inntektssystemet.

Vedtak i samferdselsutvalget i Møre og Romsdal 14. mars 2018:

«Samferdselsutvalet ber om at det blir utgreidd om det er mogleg å starte opp eit nytt ferjesamband mellom Kjørsvikbugen og Laksåvika frå 2021, med sikte på at sambandet blir teke inn i inntektssystemet frå 2023. I dette arbeidet må kommunane og Trøndelag fylkeskommune involverast for å finne ei løysing på finansiering av investeringar og drift før sambandet blir godkjent av KMD.»

Ferge Aure – Hitra

Oppsummering:

- Ferge Aure – Hitra kan innlemmes i inntektssystemet fra 3. driftsår.
- Staten gir regionen **ca. 20 mill. kr årlig** til drift av sambandet etter dagens ordning.
- Regionen må finne en løsning på bygging av fergekaier/adkomstveier og 2 års oppstartsdrift.
 - Møre og Romsdal fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune
 - Kommuner
 - Næringsliv

Ferge Aure-Hitra – svært godt egnet som utviklingsprosjekt

Eksempelvis:

- Utvikling av nye kostnadseffektive kailøsninger i samarbeid med næringslivet
- Enklere anbudsprosess
- Mer fleksibel driftsmodell



Eks. Coast Innovation AS: Flytende bilbro



Havbruksfondet:

1. Friske og udisponerte(?) penger
2. Forventninger fra staten og næringen: Tilrettelegging

	Lokalitets- kapasitet (tonn MTB)	Utbetalt fra Havbruks- fondet	Andel av fylkets lokalitetskap.	Andel av «fylkets havbruksfond»
M&R	268 625	34 383 392		
Nordmøre	151 690		56%	19 415 977
Trøndelag	628 565	76 906 499		
«Sør for fjorden»	291 770		46%	35 698 789

Finansiering av fergeleier, tilførselsvei og oppstillingsplasser

Område	Andel av «fylkets havbruksfond»	Årlig kapitalkostnad på 6% av investering på 40 mill (fergeleie m.m.)	Årlig forbruk av fondsandel
Nordmøre	19 415 977	2 400 000	12,4%
«Sør for fjorden»	35 698 789	2 400 000	6,7%

Finansiering av driftsunderskudd ferge: Spleiselag mellom kommuner og næringsliv

Etter forhåpentlig positiv bekreftelse etter 2 års prøvedrift:
Drift finansieres av statlig fergetilskudd

Ferge Aure-Hitra – referat fra drøftingsmøte i Minofas

Tid: Torsdag 20. desember 2018 kl. 12.00 – 15.00

Sted: KNN sine møtelokaler, Kristiansund

Tilstede:	Ingunn Golmen	ordfører Aure
	Ole L. Haugen	ordfører Hitra
	Kjell Neergaard	ordfører Kristiansund
	Roger Osen	ordfører Smøla
	Pål Terje Bekken	varaordfører Frøya
	Bjørn Eidsvoll	varaordfører Hemne
	Karin Torset	forretningsfører Minofas (referent)

Drøftingsmøtet startet med en innledning av Ingunn, Ole og Karin med en gjennomgang av avklaringer og vedtak som har vært fattet i løpet av 2018, og hvor prosjektet står nå.

1. Hovedpunktene

- **Svar fra kommunaldepartementet til Møre og Romsdal fylkeskommune - februar 2018**

- Ferge Aure-Hitra kan innlemmes i inntektssystemet etter at Imarsundprosjektet er nedbetalt i 2022.
- Ferge Aure-Hitra må ha vært 2 år i helårsdrift først, før innlemming i inntektssystemet.
-

- **Vedtak i samferdselsutvalget i Møre og Romsdal 14. mars 2018**

Samferdselsutvalet ber om at det blir utgreidd om det er mogleg å starte opp eit nytt ferjesamband mellom Kjørsvikbugen og Laksåvika frå 2021, med sikte på at sambandet blir teke inn i inntektssystemet frå 2023. I dette arbeidet må kommunane og Trøndelag fylkeskommune involverast for å finne ei løysing på finansiering av investeringar og drift før sambandet blir godkjent av KMD.

- **Møte med samferdselsavdelingen i M & R 4. oktober 2018 for oppstart av utredningsarbeidet.**

- **Vedtak i transportutvalget i Trøndelag 14. november 2018**

1. Hovedutvalget ber FRM komme tilbake med en sak der det sees på muligheten for nytt fergesamband Hitra-Aure.
2. Fylkesrådmannen bes gå i dialog med Møre og Romsdal fylkeskommune og de aktuelle kommunene i det videre arbeidet. Her må det også sees på mulige finansieringsløsninger.
3. Hovedutvalget ber fylkesrådmannen se dette arbeidet opp i mot ambisjonene i Delstrategi sjø og arbeidet med nye kailøsninger, ny teknologi på ferger og erfaringene fra prosjektet «Jøa t 'land»

2. Oppsummering

- Ferge Aure – Hitra kan innlemmes i det fylkeskommunale inntektssystemet fra 3. driftsår.
- Staten kan gi regionen ca. 20 mill. kr årlig til drift av sambandet etter dagens ordning.
- Regionen selv må finne en løsning på bygging av fergekaier/adkomstveier og 2 års oppstartsdrift.
 - Møre og Romsdal fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune
 - Kommuner
 - Næringsliv

3. Vedtak i Aure og Hitra kommunestyre

Hitra kommunestyre 13. desember 2018:

«1. Kommunestyret slutter seg til de overordnede prinsipper for bruken av de aktuelle midler, slik det framkommer av formannskapetets protokoll den 16.10.18.

2. Utenom det som allerede er disponert i handlings- og økonomiplan 2019-2022, vedtas følgende fordeling og øremerking av midlene:

a

.

k. Ferge Hitra-Aure kr. 5 000.000

.

v»

Aure kommunestyre 18. desember 2018:

«Det avsettes henholdsvis kr. 2.000.000,- i 2020 og kr. 3.000.000,- i 2021 til prøveprosjektet fergedrift Hitra-Aure, som Aure kommunes andel i prosjektet. Kostnaden dekkes ved bruk av midler fra Havbruksfondet/disposisjonsfond.»

4. Kommentarer og innspill fra eierne i Minofas under drøftingsmøtet

- Med bakgrunn i Aure og Hitra kommuner sine vedtak, har de øvrige eierkommunene også hatt sonderinger og diskusjoner internt i forhold til evt. økonomiske bidrag til fergeprosjektet.
- Det er en positiv holdning i de andre kommunene for å bidra til at ferge Aure-Hitra kan realiseres.
- Det ønskes at Minofas sender en formell søknad til kommunene, som grunnlag for behandling og vedtak.
- For Hemne kommune sin del, er det viktig at vedtak fattes i nye Heim kommune, slik at også Halså deltar i beslutningen (budsjettet 2020).
- Når formell søknad er sendt, er det ønskelig at Minofas holder en orientering om prosjektet i kommunene i forbindelse med behandlingen av søknaden.
- Som et utgangspunkt, kan en mulig løsning være at regionen arbeider for å lage en finansieringsløsning for driften av fergesambandet de 2 første årene.
- Foruten finansielle bidrag fra kommuner, bør næringslivet i regionen forespørres om å delta i spleiselaget. Aktuelle å kontakte er oppdrettsaktører i regionen.
- KNH forespørres om å bidra med en mer detaljert vurdering av forslag til kailøsninger, med særlig fokus på flytende kaikonstruksjoner, og skisse til driftsløsning de 2 første oppstartsårene.

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Beathe Sandvik Meland
Arkivsaksnr.: 19/249

Arkiv: P52

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

DIREKTERUTE, KYSTEKSPRESSEN TIL OG FRA FRØYA OG HITRA,

FELLES INNSPILL FRA NÆRINGSFORENINGENE I HITRA OG FRØYA

Forslag til vedtak:

Frøya kommune slutter seg til Hitra Næringsforenings og Frøya Næringsforums felles innspill til Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med ny direkterute /kystekspresen til og fra Frøya/Hitra.

Som en midlertidig løsning ønsker kommunen at det etableres en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad- Brekstad og til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim – Brekstad – Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode

Fra 2022/24 presiseres at det ønskes en komplett rute tur /retur morgen og kveld Sistranda-Trondheim, via Sandstad og Brekstad for nettopp å sikre at behovet fra næringslivet og forskningsinstitusjonene imøtekommes på en best mulig måte.

Vedlegg:

Brev fra næringsforeningene
Mulighetsstudie, hurtigbåt Frøya- Trondheim

Saksopplysninger:

Frøya og Hitra kommuner har fått følgende henvedelse fra Hitra næringsforening og Frøya næringsforum:

«I felles møte mellom Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening den 8 januar 2019 ble det enighet om å fremme følgende innstilling ovenfor Frøya og Hitra kommunestyrer og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidlig avgang Sistranda-Sandstad-Brekstad-Trondheim

- *For å kunne benytte kollektiv transport ifb med tjenestereiser*
- *Tidlig fly fra Værnes*
- *Utvidet bo og arbeidsmarked*
- *Følge studier i Trondheim*

- *Korrespondanse med Air Leap fra Brekstad*

Tidlig avgang Trondheim-Brekstad-Sandstad- Sistranda

- *Tilrettelegging for det økende studentmiljøet for spesielt havbruksrelaterte studier på*
- *Frøya og Hitra*
- *Reising til og fra praksisfeltet (mastergradsstudenter, Brohode Havbruk, den nye fagskoleutdanningen etc)*
- *Tjenestereiser ifb med Aquatech Labs.*
- *Tjenestereiser ifb med næringslivets egne forsknings og utviklingsprosjekter. Og generell tilknyttet aktivitet.*
- *Utvidet bo og arbeidsmarked, som et meget viktig argument med bakgrunn i et registrert økende kompetansebehov.*

I sitt brev til kommunen skriver næringsforeningene:

*Hitra Næringsforening og Frøya Næringsforum har de siste ¾ årene på vegne av sine 150 medlemsbedrifter jobbet mot Fylkeskommunen for en bedring i hurtigbåttilbudet **til og fra øyregionen**. Et tilbud som næringslivet mener ikke er tilpasset deres behov. Tilbakemeldingen fra Trøndelag Fylkeskommune er nå at de forventer en felles tilnærming til saken fra de to kommunene. Dette har medført en felles aktivitet mellom styrene i de to næringsorganisasjonene, og man har blitt enige om følgende:*

Bakgrunn

Øyregionen Hitra og Frøya er en distriktsregion i sterk vekst. Folketallet er, atypisk distriktskommuner flest, sterkt økende. Faktisk er vi helt i toppsjiktet nasjonalt. Den positive utviklingen innen havbruk og tilstøtende næringer er den primære årsaken. Næringslivet i øyregionen blomstrer, og offentlig sektor vokser i takt. Havbruk er blitt den desidert største økonomiske motoren i den Trønderske økonomien, og størstedelen av virksomheten drives i og fra øyregionen! Denne utviklingen tilsier at en kraftig forbedring i kollektivtransport til og fra Trondheim er på lang overtid.

I 20 år har SINTEF og NTNU har arbeidet med å realisere Ocean Space Center, nylig omdøpt til Ocean Space Laboratories. Senteret skal være Europas laboratorium for utprøving og forskning knyttet til den nordlige delen av kontinentet og havområdene mot Russland, Canada, USA, Grønland, og Japan. Prosjektet ble i desember 2018 vedtatt av regjeringen, og det ble bevilget hele 6 milliarder kroner. I prosjektet skal ett av totalt tre fjordlaboratorier legges til øyregionen, og planlegges fullført innen 2025. I tillegg til dette vil Aquatech Labs, som er et samarbeidsprosjekt mellom Sintef, NTNU, Trøndelag Fylkeskommune og lokalt næringsliv medføre mye FoU-aktivitet i øyregionen, som i sin tur leder til mye reisevirksomhet.

På Hitra er det bygget opp et enormt industriområde på Jøsnøya, som er nært knyttet opp mot Hitra Kysthavn. Lerøy Midt har bygget verdens mest avanserte anlegg for slakting og videreforedling av laks, og det bygges opp en betydelig næringsvirksomhet også på nærliggende områder. Hitra kommune jobber også med en større regulering av boligtomter på aksene Jøsnøya – Hestvika. Det anslås også at det er i dette området den største veksten i bosetting på Hitra vil komme.

Næringsliv og øvrig samfunn på Hitra og Frøya har lenge etterlyst en bedre og mer helhetlig kollektivløsning for regionen. Tilbudet som finnes i dag, er veldig lite tilpasset arbeidspendling og tjenestereiser, og virker begrensende på utviklingen. Det er et stort tankekors at man på 1990-tallet

hadde et bedre hurtigbåttilbud enn hva vi har i dag. Personbil har blitt det foretrukne transportmiddel for reisende til og fra Trondheim, hvilket er stikk i strid med fylkeskommunale målsetninger.

Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening ser med forferdelse på de signaler som er gitt fra Trøndelag Fylkeskommune i forbindelse med budsjettplaner for 2019-2023. Her ønsker administrasjonen å kutte på samferdselsområdet hvert eneste år i perioden, og spesielt innenfor hurtigbåttilbudet. Dersom Fylkeskommunen har et oppriktig ønske om å få flere til å velge kollektivtransport foran bil som reisemåte, har vi vanskelig for å se logikken i å kutte i dette tilbudet. Markedsundersøkelse utført av Hitra Næringsforening og forskningsrapport fra Møreforskning på oppdrag fra Frøya Næringsforum viser at det er et stort potensiale i å øke etterspørselen gjennom å tilpasse tilbudet til markedets behov.

Vi innstiller til Frøya og Hitra kommuner om å støtte vår henvendelse til Trøndelag Fylkeskommune om å etablere en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad og Brekstad til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim via Brekstad og Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode. Dette som en midlertidig løsning før ny avtaleperiode 2022/24 starter opp.

Ønsker/behov

Når det gjelder neste avtaleperiode ønsker vi å komme i dialog med Fylkeskommunen allerede på det nåværende tidspunkt for å sikre at følgende behov fra øyregionen ivaretas på best mulig måte:

Tidlig avgang på morgenen fra Sistranda og Sandstad mot Trondheim:

- For å kunne delta på heldagsmøter i Trondheim.
- For å nå tidligere fly ut fra Værnes.
- Utvidet bo- og arbeidsmarked.
- Mulighet for å følge studier i Trondheim.
- Korrespondanse med AirLeap fra Ørland.

Tidlig avgang på morgenen fra Trondheim til Sandstad og Sistranda:

- Mulighet for å følge havbruksrelaterte studier på Frøya og Hitra.
- Tilrettelegging for studenter i.f.m. besøk til og fra praksisfeltet (mastergrad/brohode havbruk/den nye fagskoleutdanningen).
- Tjenestereiser i.f.m. Ocean Space Laboratories og Aquatech Labs.
- Tjenestereiser i.f.m. havbruksaktørens egne forsknings- og utviklingsprosjekter og generell aktivitet knyttet til næringen.
- Utvidet bo- og arbeidsmarked, meget viktig ut ifra et registrert økende kompetansebehov i regionen.

Vi understreker at vi, Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening, i inneværende avtaleperiode ønsker en ekstra rute som går tidlig morgen Sistranda-Sandstad-Brekstad-Trondheim og retur på kvelden. Fra og med ny avtaleperiode ønsker vi at disse avgangene inngår i det faste rutetilbudet med Kystekspresen mellom Trondheim og Kristiansund. Da med tillegg også av en tidlig avgang fra Trondheim på morgenen.»

Vurdering:

Mye har skjedd siden Sistranda «mistet» sitt hurtigbåtanløp på 90-tallet. Frøya har nå en av landets mest kraftfulle regioner med tanke på nærings utvikling, befolkningsvekst og havbruksutdanning. Frøya har hatt en vekst i folketallet fra 2007-2017 på 22%. 74% er ansatt i privat sektor. Kompetanse og forskning krever raskt flyt av ressurser. Dagens rutetilbud er lite effektivt, uhensiktmessig og begrensende for det lokale næringslivet på Frøya.

Møreforskning As sin rapport viser at det kjøres ca 2000 biler gjennom Frøyatunnelen hver dag. Ca 800 av disse er personbiler. Ca 400 av disse er igjen pendlere mellom Frøya og Hitra. Potensielt kan en anta at mellom 50% av disse ønsker å reise kollektivt ved et nytt tilbud? 135 personer pendler mellom Frøya og Trondheim. Kun 35 personer benytter pr i dag det eksisterende kollektive tilbudet. Ikke nødvendigvis fordi at Frøyværinger ønsker å kjøre egen bil, men fordi vi pr i dag ikke har et kollektivt tilbud. Det er viktig med anløp på Hitra nettopp for å sikre trafikkgrunnlaget og fordi næringslivet i øyregionen har de samme behov.

Det er ingen grunn til å anta at trafikk utviklingen vil avta. Selv om FV 714 nå blir utbedret og ferdigstilt bør vi legge til rette for bedre kollektive tilbud i takt med det grønne skiftet og fokus på miljø.

Oppsummert:

Rådmann støtter næringsforeningenes innspill og tilråder derfor Frøya fomannskap følgende vedtak:

Frøya kommune slutter seg til Hitra Næringsforenings og Frøya Næringsforums felles innspill til Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med ny direkterute /kystekspressen til og fra Frøya/Hitra.

Som en midlertidig løsning ønsker kommunen at det etableres en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad- Brekstad og til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim – Brekstad – Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode

Fra 2022/24 presiseres at det ønskes en komplett rute tur /retur morgen og kveld Sistranda-Trondheim, via Sandstad og Brekstad for nettopp å sikre at behovet fra næringslivet og forskningsinstitusjonene imøtekommes på en best mulig måte.

RAPPORT NR. 1708 | Hilde Johanne Svendsen, Nina Pereira Kvadsheim, Kjell Erik Dyrli og Espen Rød

HURTIGBÅTRUTE MELLOM FRØYA OG TRONDHEIM

Mulighetsstudie



MØREFORSKING
MOLDE



Høgskolen i Molde
Vitenskapelig høgskole i logistikk

TITTEL	Hurtigbåtrute mellom Frøya og Trondheim. Mulighetsstudie
FORFATTERE	Hilde Johanne Svendsen, Nina Pereira Kvadsheim, Kjell Erik Dyrli og Espen Rød
PROSJEKTLEDER	Hilde Johanne Svendsen
RAPPORT NR.	1708
SIDER	45
PROSJEKTNUMMER	2689
PROSJEKTTITTEL	Hurtigbåtrute Frøya-Trondheim
OPPDRAGSGIVER	Frøya Næringsforum
ANSVARLIG UTGIVER	Møreforsking Molde AS
UTGIVELSESTED	Molde
UTGIVELSEÅR	2017
ISSN	0806-0789
ISBN (ELEKTRONISK)	978-82-7830-287-3
DISTRIBUSJON	Høgskolen i Molde, Biblioteket, PR 2110, 6402 Molde tlf 71 21 41 61 epost: biblioteket@himolde.no www.moreforsk.no

KORTSAMMENDRAG

Frøya næringsforum ønsker å få utarbeidet en utredning av et direkte hurtigbåttilbud mellom Frøya og Trondheim. Befolkning og næringslivet på Frøya opplever dagens kollektivtilbud, for pendlingsreiser spesielt, mellom Frøya og Trondheim som lite hensiktsmessig. Frøya næringsforum viser til økende trafikk som følge av den store aktiviteten i næringslivet på Frøya. Det vises også spesielt til utvekslingen av kompetanse mellom havbruksnæringen/ Blått kompetansesenter og forskningsmiljøene i Trondheim. Målet derfor er å kunne få et tilbud der man kan reise mellom Frøya og Trondheim på to timer.

Det er vanskelig å anslå etterspørselen etter et slikt tilbud basert på reisevaneundersøkelser og annen statistikk. Det er derfor gjort en analyse der vi finner ved hvilket passasjertall ruta vil ha en samfunnsøkonomisk netto nåverdi som er større enn null, ut fra en gitt ruteproduksjon og anslag på billettpriser. Dette er beregnet for to alternativer, der begge er basert på fire avganger fra hvert anløpssted daglig mandag til og med fredag. Dette viser at, alt etter valgt alternativ, ruta kan være samfunnsøkonomisk lønnsom ved 248 eller 131 passasjerer, og at tilskuddsbehovet ved dette volumet antas å være henholdsvis 16 eller 8,7 mill. kroner. Gjennomsnittlig billettpris i alternativ 1 er anslått til 211 kroner, og i alternativ 2 til 197 kroner. Bedriftsøkonomisk balanse antas å oppnås ved henholdsvis 546 eller 300 passasjerer per dag.

© FORFATTER/MØREFORSKING MOLDE

Forskriftene i åndsverksloven gjelder for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller fremstille eksemplar til privat bruk. Uten spesielle avtaler med forfatter/Møreforsking Molde er all annen eksemplarframstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt så lenge det har hjemmel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavere til åndsverk.

FORORD

Rapporten er skrevet av Møreforsking Molde (MFM) på oppdrag fra Frøya Næringsforum. Frøya Næringsforum ønsket å få utarbeidet en mulighetsstudie for hurtigbåtrute mellom Frøya og Trondheim. Med bakgrunn i næringsutviklingen i kommunen ønsker Frøya næringsforum å få utredet om det kan være lønnsomt å opprette et kollektivtransporttilbud med kortere reisetid enn eksisterende tilbud.

Denne rapporten dokumenterer dagens trafikkstrømmer, det teoretiske behovet for en direkterute med hurtigbåt mellom Frøya og Trondheim, og den faktiske konkurransesituasjon mellom forskjellige transportmåter. Rapporten ser også på kostnadene ved å etablere ei hurtigbåtrute, aktuell ruteføring og aktuelt rutetilbud, og inkluderer en samfunnsøkonomisk analyse.

Arbeidet er gjennomført av Møreforsking Molde AS (MFM) på oppdrag fra Frøya Næringsforum. Oppdragsgivers kontaktpersoner har vært Torill Pettersen og Espen Håvard Hauan. Fra Møreforsking Molde har Nina Pereira Kvadsheim og Espen Rød vært prosjektdeltakere og er ansvarlige for kapittel 3 og 4. Kjell Erik Dyrli har vært rådgiver i prosjektet, og har bidratt i kapittel 6 og 7. Hilde Johanne Svendsen har vært prosjektleder og er ansvarlig for beregningene. Prosjektleder har deltatt i alle deler av arbeidet. Svein Bråthen har bidratt i den samfunnsøkonomiske analysen, og har vært kvalitetssikrer av rapporten.

Vi vil takke Statens vegvesen som har bidratt med detaljert statistikk over trafikkteLLinger, og en spesiell takk til AtB som har levert statistikk på et svært detaljert nivå for de rutene som allerede eksisterer i området i dag. Dette har vært viktig informasjon i arbeidet.

Molde, 19. desember 2017

Forfatterne

INNHold

Forord.....	4
Innhold	6
Sammendrag	8
1 Innledning.....	11
2 Metode og data.....	12
2.1 Metode og data for analyse av dagens situasjon.....	12
2.2 Metode for beregning av kostnader og inntekter.....	12
2.3 Samfunnsøkonomiske analyser.....	15
2.4 Tidsverdier.....	17
3 Om Frøya kommune.....	18
3.1 Befolkning.....	18
3.2 Næringsliv og sysselsetting	20
3.3 Pendling fra og til Frøya	21
4 Dagens tilbud for persontransport.....	23
4.1 Kollektivtilbudet til/fra Frøya	23
4.2 Individuell biltransport.....	23
5 Trafikkstrømmer mellom Frøya og Trondheim	24
5.1 Reiser med kollektivtransport	24
5.2 Trafikktellinger	26
6 Ny hurtigbåtrute - Transporttilbud og transportbehov	27
6.1 Alternativ 1 – Direktebåt Frøya – Trondheim - Frøya	27
6.2 Alternativ 2 - Korrespondanse med hurtigbåt på Brekstad	29
6.3 Alternativ 3 – Justering av Kystekspresen	30
7 Ruteføring, kostnader og inntekter.....	31
7.1 Ruteføring.....	31
7.2 Kostnader	31
7.3 Inntekter.....	34
8 Samfunnsøkonomisk vurdering.....	35
8.1 Viktige forutsetninger	36
8.2 Generaliserte reisekostnader.....	36
8.3 Utslipps- og ulykkeskostnader	39
8.4 Driftskostnader, driftsinntekter og subsidier	39
8.5 Investeringskostnader	39
8.6 Sammenstilling av den samfunnsøkonomiske analysen	40
9 Referanser	44

FIGUROVERSIKT

Figur 1-1: Dagens rutetilbud mellom Frøya og Trondheim. (Illustrasjon: Inventas).....	11
Figur 2-1 Kostnadsberegning.....	13
Figur 2-2 Trafikantnytte	16
Figur 3-1: Befolkningsvekst Frøya. Kilde: SSB 2017.....	19
Figur 3-2: Befolkningsendringer i Frøya kommune i perioden 2007-2016. Kilde SSB 2017.....	19
Figur 3-3: Sysselsatte personer etter arbeidssted og bosted i Frøya. Kilde SSB 2017	20
Figur 5-1 Trafikktellingene, Frøyatunnelen.....	26

TABELLOVERSIKT

Tabell 2-1Tidsverdier etter reisehensikt (Kilde SVV, 2014 og Østli m.fl., 2015).	17
Tabell 2-2 Endring i tidsverdi på lange reiser ved overføring mellom transportmidler.....	18
Tabell 3-1: Virksomheter, etter næringshovedområde og antall ansatte i Frøya. SSB 2017 ...	21
Tabell 3-2: Pendlingsstrømmer fra/til Frøya i 2016. Kilde SSB 2017.....	22
Tabell 4-1: Rute 320, buss, Frøya - Trondheim, mandag – fredag (fra 14.08.2017)	23
Tabell 5-1 Gjennomsnittlige daglige trafikk tall, rute 320 (AtB, 2017)	24
Tabell 5-2 Gjennomsnittlige daglige trafikk tall, rute 420 (AtB, 2017)	25
Tabell 5-3 Gjennomsnittlige trafikk tall, rute 800 (AtB, 2017)	25
Tabell 6-1 Alt 1: Rutetabell mandag - fredag, direktebåt Frøya – Trondheim, prioritert fly ...	28
Tabell 6-2 Alt 1: Rutetabell mandag - fredag, direktebåt Frøya – Trondheim, prioritert arbeidspendling.....	28
Tabell 6-3 Alt 2: Rutetabell mandag – fredag, med korrespondanse på Brekstad	29
Tabell 6-4 Alt 3: Justering av Kystekspresen.....	30
Tabell 7-1 Strekningslengder, ny hurtigbåtrute	31
Tabell 7-2 Årlig utseilt distanse	31
Tabell 7-3 Beregningsforutsetninger for drifts- og kapitalkostnader	32
Tabell 7-4 Årlige kostnader for ny hurtigbåtrute Frøya – Fillan – Brekstad/ Trondheim.....	33
Tabell 7-5 Valg av billett kategori fordelt på reisehensikt	34
Tabell 7-6 Billettpriser per kollektivreise, dagens situasjon inkludert ny båtrute	34
Tabell 7-7 Gjennomsnittlige billettpriser kollektivtransport, etter reisehensikt	34
Tabell 8-1 Beregningsforutsetninger for den samfunnsøkonomiske analysen	35
Tabell 8-2 Reisetid og kilometer for beregning av generaliserte reisekostnader	37
Tabell 8-3 Generaliserte reisekostnader med dagens transportmåter Frøya - Trondheim.....	37
Tabell 8-4 Betalbare kostnader og tidskostnader med dagens alternativer Frøya - Trondheim	37
Tabell 8-5 Endringer i nytte pr. reisende ved overføring til hurtigbåtrute Frøya – Trondheim, alt. 1	38
Tabell 8-6 Endringer i nytte pr. reisende ved overføring til hurtigbåtrute Frøya – Trondheim, alt. 2	38
Tabell 8-7 Samfunnsøkonomisk analyse, ny direkterute Frøya - Trondheim, 248 passasjerer	40
Tabell 8-8 Samfunnsøkonomisk analyse, ny båtrute Frøya – Fillan – Brekstad, 131 passasjerer	42

SAMMENDRAG

Vi viser i kapittel om demografiske forhold at det er både befolkningsvekst og vekst i antall sysselsatte både etter bosted og arbeidssted for Frøya kommune. Vekst i disse faktorene vil kunne skape økt transportarbeid, og dermed også behov for effektive løsninger innen kollektivtransporten. Fra kartlegging av pendling fant vi at det er 84 personer som har bosted Trondheim og skal til Frøya på arbeid, og 51 personer som har bosted Frøya og skal på arbeid til Trondheim.

Vi viste innledningsvis i kapittel om trafikkstrømmer til at det ikke er tilgjengelig robuste data fra reisevaneundersøkelsen for det området vi skal analysere (Frøya – Trondheim). Vi kan dermed ikke gjøre analyser av transportbehov basert på reisevaneundersøkelsen. Det er derfor samlet inn statistikk fra Statens vegvesen og AtB. Statistikken viser at det er 1944 kjøretøy (ÅDT) gjennom Frøyatunnelen hver dag, og erfaringstall kan tyde på at om lag 40 prosent av disse er personbiler opp til 5,6 meter. Analyse av data fra AtB tyder på at det kan være 25 personer som reiser med kollektivtransport daglig på ukedager fra Frøya til Trondheim, mens vi for returreiser fra Trondheim til Frøya kun kan si med sikkerhet at det er 10 personer. Dette på grunn av manglede endepunkt for kombibilletter kjøpt om bord på rute 800 (Kystekspresen). Vi antar likevel også her en viss retningsbalanse, slik at det kan være rimelig å anta 25 personer i hver retning på hverdager med kollektivtransport.

Det betyr at med dagens ruteopplegg for kollektivtransport er det en etterspørsel etter kollektivreiser på 25 reiser i hver retning på ukedager (mandag til fredag). Det er imidlertid usikkerhet knyttet til hvilket overføringspotensiale fra bil til hurtigbåt som finnes ved en eventuell etablering av en direkterute mellom Frøya og Trondheim. Av mangel på robuste data har vi derfor gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse der formålet var å finne hvor mange passasjerer som må til for at opprettelse av ruta skal være samfunnsøkonomisk lønnsom.

I kapittel 6 har vi utarbeidet forslag til mulige rutetabeller for ei ny hurtigbåtrute mellom Frøya og Trondheim. Disse er for å illustrere at ønsker om reisemulighet til/fra Frøya på morgen og ettermiddag, samtidig som ruta skal korrespondere med flyruter på Ørland er utfordrende å få til – selv med to fartøy i drift. Dersom det blir tatt avgjørelse om at ei ny rute skal opprettes, så må de faktiske rutetabellene utarbeides den aktøren som vil ta ansvaret for å drive ruta. Våre rutetabeller tar utgangspunkt i 4 rundturer hver dag mandag til og med fredag, enten Frøya – Trondheim eller Frøya – Brekstad.

Kostnadene ved å drive ruta varierer fra årlige kostnader på 30 millioner i alternativ 1 (Frøya – Trondheim, to fartøy) og til 15 millioner i alternativ 2 (Frøya – Brekstad, ett fartøy). Inntektene på ruta varierer etter hvilken hensikt de som reiser har, det være seg tjenestereise, reise til/fra arbeid eller fritidsreise. Det betyr at den gjennomsnittlige billettprisen for en reise varierer med hvilke reiser som blir overført til den nye ruta. De som er på tjenestereise og fritidsreiser vil i gjennomsnitt betale 267 kroner for en reise med den nye ruta, og de som reiser til/fra arbeid vil i

gjennomsnitt betale 185 kroner. Årsaken til lavere pris hos de som reiser til/fra arbeid er at flere av disse benytter periodekort.

De viktigste forutsetningene er at vi kun har regnet på nyttegevinster og andre effekter for de som reiser fra Sistranda til Trondheim. Effekter som følge av at reiser fra Sistranda stopper på Brekstad, eller at vi får reiser fra Fillan til Brekstad eller Trondheim er dermed ikke regnet inn i analysen. Nærmere om årsaker til og konsekvenser av denne forutsetningen er beskrevet i kapitel 8.1.

Vi har beregnet generaliserte reisekostnader for dagens alternativer mellom Frøya og Trondheim, og deretter beregnet generaliserte kostnader for en ny hurtigbåtrute, slik at vi kan få vurdert hvilken reisemåte som vil gi lavest generalisert kostnad dersom en slik rute etableres. Siden det i dag ikke er mulig å foreta arbeidsreiser med kollektivtransport fra Frøya til Trondheim på grunn av at rutetidene ikke er tilpasset arbeidstart og –stopp, så antar vi at den nye ruta får overført reiser til/fra arbeid fra bil. Vi antar at fritidsreiser og tjenestereiser har større fleksibilitet med hensyn til reisetider, og overføring fra fritidsreiser skjer dermed fra buss til den nye båtruta mens overføring fra tjenestereiser skjer fra alternativet med bil til Sandstad og Kystekspresen videre.

De to alternativene som er kostnadsberegnet er kort oppsummert:

- Alternativ 1: To fartøy som betjener ruta Frøya – Fillan – Brekstad - Trondheim. To fartøy er nødvendig på grunn av ønske om både en tidlig avgang og en tidlig ankomst til Frøya hver dag, samt tilsvarende på ettermiddag. Begge fartøyene går hele strekningen.
- Alternativ 2: Ett fartøy som går i rute Frøya – Fillan - Brekstad. Alle passasjerer må bytte til pendlerbåten eller Kystekspresen på Brekstad.

To forslag til ruteplaner er gjengitt i tabell S1 og S2 under. Dette er illustrasjoner på hvordan et ruteopplegg *kan* utformes. De endelige rutetabeller vil måtte fastsettes av operatør/ansvarlig for ruta.

Tabell S1 Alt 1: Rutetabell mandag - fredag, direktebåt Frøya – Trondheim, prioritert arbeidspendling

	Fartøy 1		Fartøy 2		
Sistranda	05:30	16:15		09:10	19:00
Fillan	06:05	16:50		09:45	19:35
Brekstad	06:50	17:35		10:30	20:20
Trondheim	07:40	18:25		11:20	21:10
Trondheim	10:30	18:30	06:20	16:30	
Brekstad	11:20	19:20	07:10	17:20	
Fillan	12:00	20:05	08:55	18:05	
Sistranda	12:35	21:40	08:30	18:40	

Tabell S2 Alt 2: Rutetabell mandag – fredag, korrespondanse på Brekstad

Fartøy 1 i korrespondanse med pendlerrute (Rute 805)				
Sistranda	05:40	09:10	12:55	17:40*
Fillan	06:15	09:45	13:30	18:15*
Brekstad	07:00	10:30	14:15	19:00*
Trondheim	08:35 (PR)	11:25 (KE)	15:35 (KE)	20:00 (KE)
Trondheim	06:20 (PR)	10:20 (PR)	14:45 (PR)	18:45 (PR)
Brekstad	07:20	11:10	15:45	19:45*
Fillan	08:05	11:55	16:30	20:20*
Sistranda	08:40	12:30	17:05	21:05*

*Alternativ rutetabell må utarbeides for fredager på grunn av egne fredagsruter i rute 805, alternativt la ny båt gå hele strekningen på fredager

Den samfunnsøkonomiske analysen i dette oppdraget er utarbeidet under en rekke forutsetninger, men vi mener at resultatene skal være rimelig robuste gitt de følsomhetsanalysene som er gjort. Lang reisevei med bil (tid og kilometer) gir flere effekter i analysen, både i form av nyttegevinster for trafikantene, reduserte ulykkeskostnader og reduserte miljøutslipp fra vegtrafikk. I tabell S3 har vi oppsummert den samfunnsøkonomiske analysen fra de to kostnadsberegnete alternativene.

Tabell S3 Oppsummering av den samfunnsøkonomiske analysen

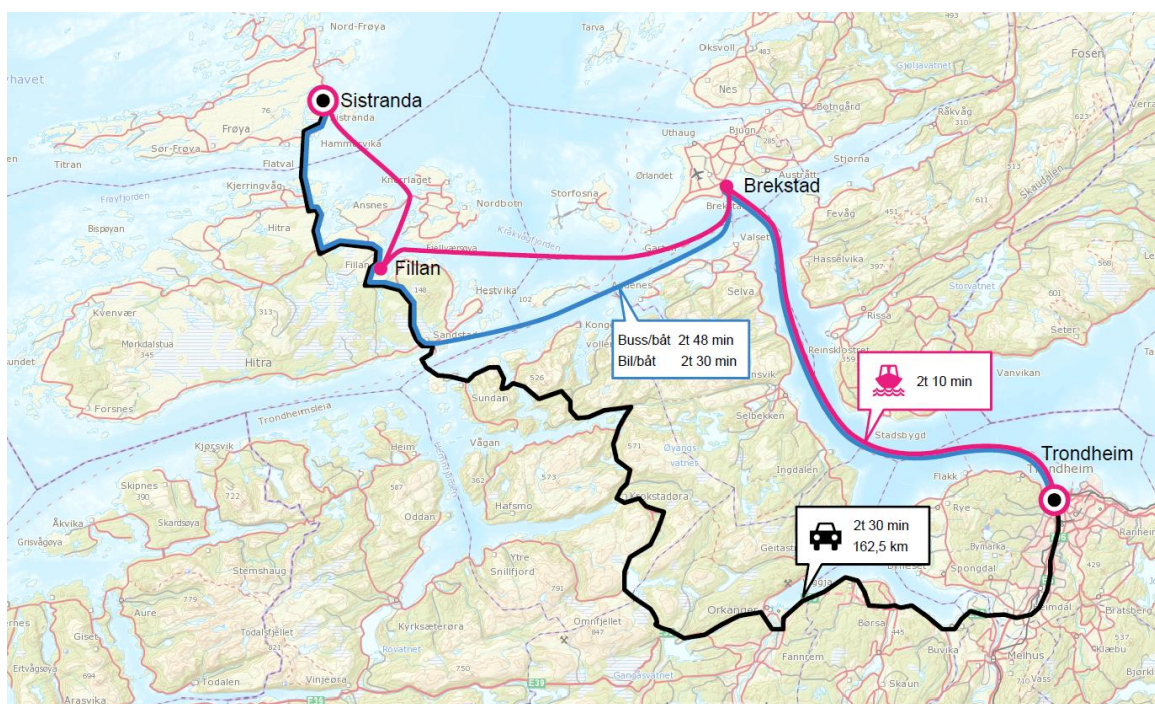
Samfunnsøkonomiske virkninger årlig i 1000 NOK	Alternativ 1	Alternativ 2
Nyttevirkning	17 247	8 876
Kostnader ny båtrute (drift, investering, kapital)	-29 980	-15 357
Ekstrakostnader eksisterende ruter	0	0
Inntekter	13 616	6 708
Ulykkeskostnader	3 333	2 098
Miljøkostnader båt	-1 189	-624
Reduserte miljøkostnader ved redusert trafikk	266	168
Skattevirkning	-3 273	-1 730
Netto nytte	21	139

De samfunnsøkonomiske analysene viser for alternativ 1, ny rute fra Frøya til Trondheim med to fartøy, en positiv netto nytte ved 248 passasjerer, og for alternativ 2, ny rute fra Frøya til Brekstad med ett fartøy en positiv netto nytte ved 131 passasjerer. Nyttegevinsten for passasjerene varierer mellom 17 og 8,9 mill. kroner for de to alternativene, og subsidiebehovet varierer fra 16 til 8,7 mill. kroner.

Vi antyder også nivå på antall passasjerer ved bedriftsøkonomisk balanse, gitt ved det punktet der inntekter = kostnader med et gitt anslag på billettpris/inntekt per passasjer, i de to alternativene som er vurdert. I alternativ 1 er ruta bedriftsøkonomisk lønnsom ved 546 passasjerer per dag (mandag – fredag hele året), og et anslått inntektsnivå på 211 kroner per passasjer. For alternativ 2 vil ruta være bedriftsøkonomisk lønnsom ved 300 passasjerer per dag (mandag – fredag), og et anslått inntektsnivå per passasjer på 197 kroner.

1 INNLEDNING

Frøya Næringsforum ønsker å få utredet en direkterute med hurtigbåt mellom Frøya og Trondheim. Befolkning og næringsliv på Frøya opplever dagens kollektivtilbud, for pendlingsreiser spesielt, mellom Frøya og Trondheim som lite hensiktsmessig. Dette skyldes lang reisetid til Trondheim med buss, eller eventuelt hurtigbåt via Hitra kombinert med bil eller buss til Sandstad. Det er per i dag ikke kollektivtilbud mellom Frøya og Trondheim som gjør det mulig med arbeidspendling, det vil si ankomst Frøya/Trondheim til ca. 08.00. Oppdragsgiver mener denne situasjonen fører til at de som har anledning velger egen bil når de skal reise til og fra Frøya.



Figur 1-1: Dagens rutetilbud mellom Frøya og Trondheim. (Illustrasjon: Inventas)

Befolkning og næringsliv på Frøya mener at en reduksjon av reisetid til og fra Trondheim, og dermed en bedre tilgang til både fylkeshovedstad og nasjonal/internasjonal trafikkinfrastruktur, er avgjørende for kommunens utvikling når det gjelder framtidig vekst i befolkning og næringsaktiviteter.

Hensikten med denne rapporten er derfor å få belyst samfunnsøkonomiske effekter av en hurtigbåtrute mellom Frøya og Trondheim. Rapporten er organisert som følger: I Kapittel 2 presenteres metodene som er brukt i dette arbeidet før vi i kapittel 3 gir en oversikt over de demografiske forholdene i Frøya kommune. I kapittel 4 ser vi på dagens tilbud på persontransport mellom Frøya og Trondheim, og de tilhørende data på trafikkstrømmer er presentert i kapittel 5. I kapittel 6 beskriver vi transporttilbud og transportbehov. I kapittel 7 beregner vi kostnadene for en tenkt hurtigbåtrute gitt ulike ruteføringer og frekvens. I kapittel 8 gir vi en samfunnsøkonomisk vurdering av prosjektet som gir et nivå på antall passasjerer som skal til for at ruta blir samfunnsøkonomisk lønnsom.

2 METODE OG DATA

Dette kapittelet vil beskrive de metodene som er benyttet for å gjennomføre denne analysen. Vi vil først gjøre rede for de forskningsmetodene er benyttet i første del av oppdraget, og en kort beskrivelse av kilder for å kartlegge dagens situasjon. I avsnitt 2.2 beskriver vi metode for samfunnsøkonomiske analyser, der datagrunnlaget er nærmere beskrevet i kapittel 2.4 og i kapittel 8.

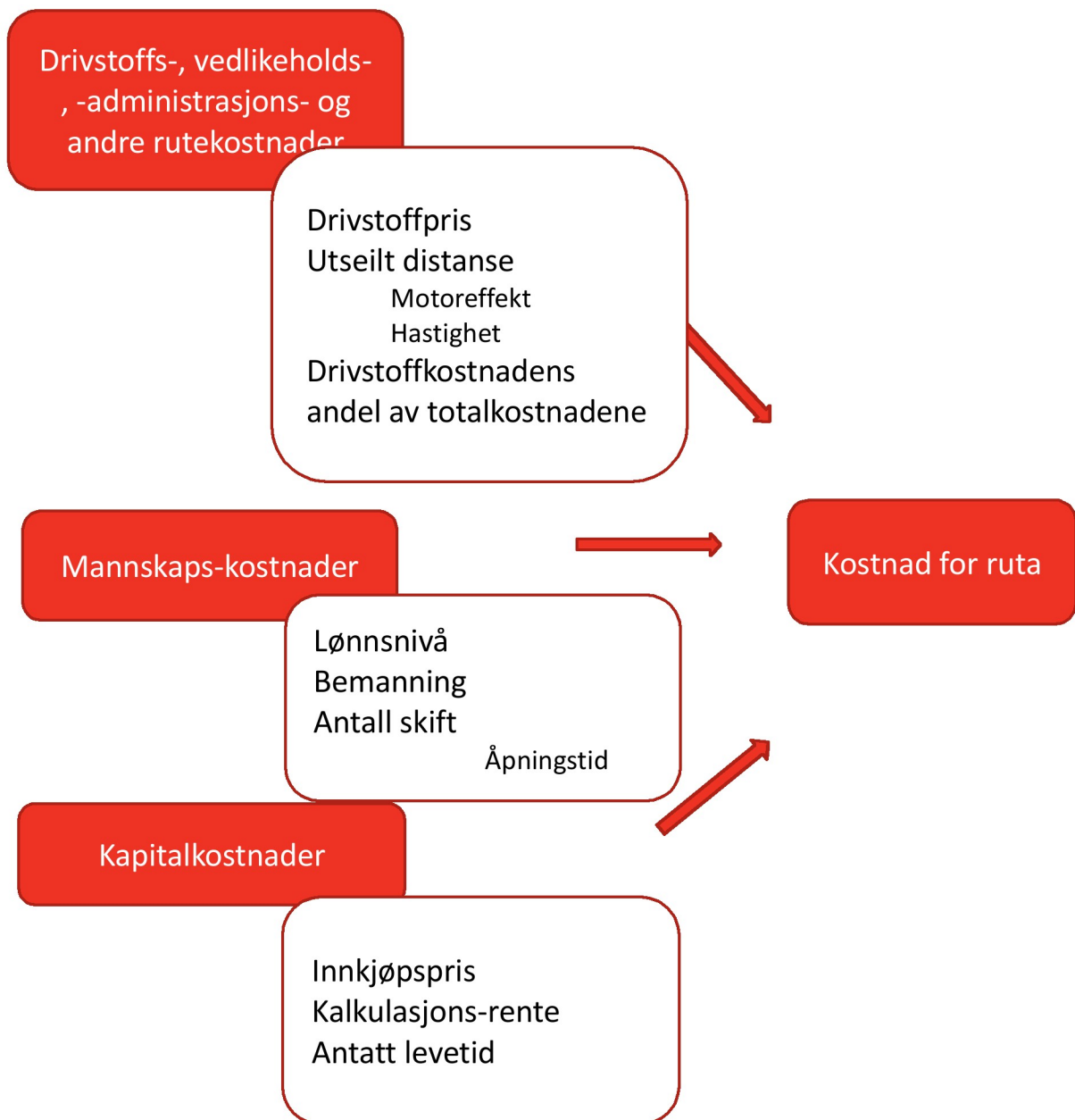
2.1 METODE OG DATA FOR ANALYSE AV DAGENS SITUASJON

De viktigste metodene som er benyttet i dette oppdraget er basert på analyse av sekundære data (statistikk) og tolkning av dette materialet. Benyttet data, er i hovedsak, basert på tilgjengelige statistikker fra offentlige kilder, og er omtalt punktvis;

- Demografiske forhold: Dette er en analyse av faktainformasjon om Frøya kommune og andre relevante geografiske områder for å etablere/definere markedet i influensområdet for et eventuelt hurtigbåttilbud. Dette er basert på tilgjengelige statistikker fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og andre offentlige kilder.
- Reiseinfrastruktur: Dette er kartlegging av dagens kollektivtilbud og alternative reisemåter mellom Frøya og Trondheim. Analysen skal også inkludere en beregning/sammenligning av generaliserte reisekostnader for forskjellige transportalternativer og de mest relevante reisehensikter.
- Trafikkstrømmer: Kartlegging av dagens etterspørsel etter reiser mellom Frøya og Trondheim (trafikkstrømmer). Dette blir basert på offentlig tilgjengelige data, som pendlerstatistikk og reisevaneundersøkelser. Det er i tillegg hentet inn data fra Statens vegvesens trafikktegninger, samt detaljerte data fra det eksisterende kollektivtilbudet fra AtB.

2.2 METODE FOR BEREGNING AV KOSTNADER OG INNTEKTER

Kostnadsberegningene er basert på metodikken i Bråthen og Lyche (2004) og med tilpasninger der dette har vært nødvendig. Slike vurderinger er begrunnet nedenfor. I kombinasjon med denne metoden, er servicenivået for ruta lagt til grunn for kostnadsberegningene. I figur 4 viser vi hvordan kostnadsberegningene i praksis foregår.



Figur 2-1 Kostnadsberegning

I steg 1 i figuren blir kostnadene for sambandet beregnet. Driftskostnader er basert på Beregningsmetoden fra Bråthen og Lyche (2004) er den samme formelen som er benyttet i Statens vegvesens verktøy EFFEKT for beregning av ferjekostnader. Formel for beregning av kapitalkostnadene er hentet fra dokumentasjonsrapporten for EFFEKT (Vegvesen, 2015b). Formel for drivstoff-forbruk og formel for driftskostnader er gjengitt under.

Formel 1 Drivstofforbruk

$$DF_{sb} = \left(\frac{\left(\frac{0,208 \frac{kg}{kWt}}{0,84 \frac{kg}{liter}} \right) * motoreffekt kW * k_{forb}}{\frac{km}{t} * (1,852 \frac{t}{nautisk\ mil} * seilingsfart \frac{nautisk\ mil}{t})} \right) * utseilt\ distance$$

Formel 1 beregner drivstofforbruket for sambandet, og gjør oss avhengig av detaljerte opplysninger om motoreffekt og seilingsfart.

Formel 2 Driftskostnader per samband

$$Dk_{sb} = DF_{sb} * dieselpris / drivstoffandel + lønn * (bemanning * skift)_{samband}$$

Formel 2 henter inn drivstoffkostnadene beregnet i formel 1 og multipliserer dette med drivstoffkostnadenes andel av driftskostnadene (unntatt mannskaps- og kapitalkostnader). Andelen sier noe om hvor mye drivstoffkostnaden utgjør i forhold til vedlikehold, administrasjon og andre utgifter, unntatt kapital og mannskap. En slik tilnærming benyttes siden administrasjonskostnader, «andre rutekostnader» og andre tilsvarende kostnadskomponenter er vanskelig å tallfeste. Neste ledd i formelen legger til mannskapskostnadene i sambandet multiplisert med antall skift. Dette vil variere basert på fartøyets størrelse.

Formel 3 Kapitalkostnader per samband

$$Kk_{sb} = \left(rente * \left[\frac{innkjøpspris}{(1 - e^{-rente * levetid})} \right] \right) * antall\ båter$$

I formel 3 har vi beregnet kapitalkostnader, og også brukt en avskrivningstid på 10 år for en hurtigbåt. Begrunnelse for valg av avskrivningstid og følsomhetsanalyser blir presentert i kapittel 8. Vi har antatt at en hurtigbåt ikke vil ha en restverdi etter 10 års bruk. Dette er en noe streng forutsetning, men hurtigbåtmarkedet er usikkert og da særlig med tanke på gjenbruk av fartøy sett i forhold til eventuelle fremtidige miljøkrav.

Formel 4 Totalkostnader per samband

$$TK_{sb} = Dk_{sb} + Kk_{sb}$$

Av formlene over får vi at totalkostnadene i sambandet består av driftskostnadene i formel 2 og kapitalkostnadene i formel 3. Vi har i formel 4 vist beregningsmetoden, men i realiteten vil vi ha et usikkerhetsledd som synliggjør kostnadselementer som vi ikke fanger opp med formel 2 og 3. Estimering av dette usikkerhetsleddet har ikke vært mulig innenfor dette oppdraget.

2.3 SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSER

Hovedpoenget i en samfunnsøkonomisk analyse er å finne de samfunnsøkonomiske effektene som en kan forvente dersom et nytt transporttilbud innføres. De viktigste effektene er:

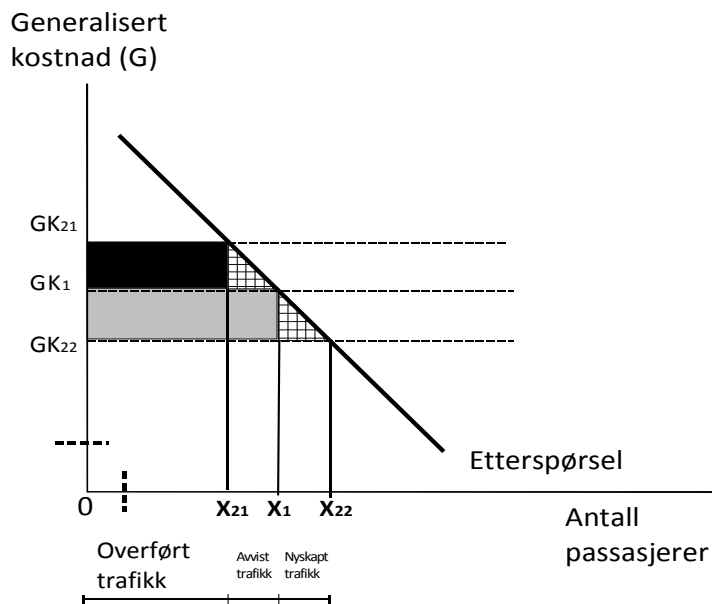
- Endringer i reisetid
- Endringer i betalbare kostnader (billettpriser, bompenger, kjørte kilometer m.v.)
- Endret tilbud (frekvens og rutestruktur inkl. endringer i direkteruter)
- Endringer i tilstøtende transportnett (f.eks som følge av endringer i rutestruktur, nye vegforbindelser)
- Endringer i ulykkestilbøyelighet
- Endringer i CO₂-utslipp
- Investeringskostnader ved tiltaket
- Endrede driftskostnader ved tiltaket, både for operatører og myndigheter

Virkninger for passasjerer, øvrig transportnett og tredjeparter (miljø og til dels ulykker) skal da veies opp mot de investerings- og driftskostnadene som endres dersom et nytt transporttilbud innføres. Vi vil ikke klare å gi et fullt ut presist svar, men analysene vil gi en relativt god indikasjon på de realøkonomiske virkningene av et nytt transporttilbud.

For samfunnsøkonomiske analyser har vi lagt til grunn de gjeldende veilederne fra myndighetene (FIN, 2014; DFØ, 2014). Data fra den siste norske verdsettingsstudien (Ramjerdi m fl 2010) er tatt inn i analysen, med oppdateringer.

Nullalternativet i analysene er dagens transporttilbud. For alle alternativene så legger vi inn endrede kostnader for trafikantene, samt investerings- og driftskostnader. Når vi analyserer opprettelse av et transporttilbud så er det antatt at nytten av tiltaket vil være positivt i den forstand at de reisende får spart reisetid. Kostnadene vil øke, som følge av, i dette tilfellet, opprettelse av et nytt hurtigbåttilbud. Dersom nyttegevinsten for trafikantene er større enn kostnaden ved opprettelse av tilbudet, så vil tiltaket være samfunnsøkonomisk lønnsomt. I tillegg vurderer vi kostnaden ved endrede utslipp til luft, og endringer i ulykkeskostnader som følge av endringer i transportmiddelvalg. I denne analysen vil etterspørselen være ukjent, og vi beregner derfor antall passasjerer som må til for at tiltaket skal ende opp som samfunnsøkonomisk lønnsomt. I praksis betyr det at vi leter etter minimum antall passasjerer som må til for at tiltaket skal bli marginalt positivt. I samfunnsøkonomiske analyser benyttes ofte en levetid for tiltakene som analyseres, og for infrastrukturinvesteringer er denne analyseperioden satt til 40 år (DFØ, 2014). I denne analysen ser vi på nødvendig antall passasjerer i startåret for at ruta skal være samfunnsøkonomisk lønnsom. Det betyr at vi underforstått forutsetter at inntektsnivået (antall passasjerer og betalt billettpris) utvikler seg i samme takt som kostnadsindeksen for innenriks sjøfart, delindeks hurtigbåter, i årene fremover – for at tiltaket skal kunne opprettholde sin samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

Figur 2-1 viser prinsippet for beregning av trafikantnytte, der vi skjematisk har framstilt både økninger og reduksjoner i reisekostnader med resulterende endring i konsumentoverskudd (trafikantnytte). X-aksen representerer trafikk på en gitt rute der tiltaket innebærer at de som benytter denne ruta vil få en endring i generaliserte kostnader.



Figur 2-2 Trafikantnytte

GK1 betegner utgangssituasjonen, nemlig generalisert reisekostnad for bruk av dagens transporttilbud. GK 2.2 illustrerer en situasjon der vi får reduserte generaliserte kostnader som følge av det nye tilbudet. En bevegelse fra GK₁ til GK₂₁ indikerer et nyttetap som følge av et nytt transporttilbud.

I denne analysen er imidlertid bevegelsen fra GK₁ til GK₂₁ ikke aktuell, siden dette indikerer en situasjon hvor noen får et nyttetap av den nye ruta. I slike tilfeller vil vi ikke se overført trafikk til den nye ruta i denne analysen som gjør at noen reisende kommer dårligere ut, eller at noen reisende får lenger reisetid på grunn av flere stopp underveis. Bevegelsen fra GK₁ til GK₂₂ er den aktuelle i denne analysen. De reisende som velger den nye hurtigbåtruta vil få en bedring og med det reduserte reisekostnader. Det er derfor i all hovedsak det grå rektangelet som danner grunnlaget for kvantifisering av nyttegevinsten for passasjerene ved en opprettelse av ny rute. Nyskapt trafikk (den nederste skraverte trekanten i denne analysen) er ikke vurdert i denne analysen. Vi regner med andre ord med at nytten pr. overført passasjer fra andre ruter teller som den fulle differansen i kostnader. For dette formålet så er dette en rimelig forutsetning, selv om vi kanskje overvurderer nytten av tiltaket noe. Vi mener at denne feilkilden er liten.

Vi beregner trafikantnyttene ved å multiplisere forskjellen i samfunnsøkonomiske generaliserte reisekostnader (tid, kjørekostnader, billett-kostnader) mellom dagens transporttilbud og den nye hurtigbåtruta. Forandringer i tilstøtende transportnett vil også kunne påvirke størrelsen på disse arealene. Summen av nyttegevinsten i år 1, sammenlignet med kostnadene vil danne grunnlaget for den samfunnsøkonomiske analysen, som er et anslag med en viss usikkerhet.

Oppsummert kan økt trafikantnytte for et markedssegment (som kan være reiser i arbeid eller fritidsreiser) enkelt formuleres slik, med basis i figur 2-2.:

$$\text{Nytte overført /eksisterende trafikk ved reduksjon i reisekostnader} = (GK_1 - GK_{2.2}) * X_1$$

2.4 TIDSVERDIER

I dette arbeidet har vi benyttet de seneste anslagene på tidsverdier som foreligger fra den nasjonale tidsverdistudien (Statens vegvesen 2014, basert på Ramjerdi m fl 2010 og COWI 2014). Tabell 2-1 er basert på denne studien, og viser tidsverdiene for reiser med bil.

Tabell 2-1Tidsverdier etter reisehensikt (Kilde SVV, 2014 og Østli m.fl., 2015).

Reisehensikt	Tidsverdi (2016-kroner)	Tidsverdi (2016-kroner)	Tidsverdi (2016-kroner)
	Bil	Buss	Hurtigbåt
Tjenestereiser	480	480	480
Reiser til/fra arbeid	232	100	154
Fritidsreiser	180	84	154

Disse tidsverdiene representerer produktivitetsvirkningene for samfunnet av å konvertere reisetid til arbeidstid eller fritid, der økt reisetid betyr et produktivitetstap. I denne analysen ser vi på endringer i transportarbeid med bil, som dermed får tidsverdier fra tabell 2.

Når vi ser nærmere på tidsverdiene fra Østli m.fl. (2015) ser vi at hurtigbåt har lavere tidsverdier enn for bil, høyere tidsverdier enn buss, men lavere enn tog. Det gjenspeiler at hurtigbåt har karakteristikk som både går i retning buss og tog. Om bord på båten er det i utgangspunktet mulig å bevege seg fritt rundt, men det er grunn til å tro at opplevd komfort kan være noe svakere enn på tog (for eksempel ved grov sjø). Det kan også være grunn til å anta at reiser med buss oppleves mer belastende enn reiser med hurtigbåt. Buss kan ha mer trengsel, og det vil være flere stopp på ruta. Et element som spiller inn i tidsverdiene, er realdisponibel inntekt for de reisende. Dette har vi ikke data for, men dersom det er slik at inntekten for en gjennomsnittlig hurtigbåtreisende på denne ruta er høyere enn en gjennomsnittlig busspassasjer, så kan dette også bidra til at tidsverdiene for hurtigbåt ligger over tilsvarende for buss. Samtidig er det grunn til å understreke at utvalget i tidsverdistudien for hurtigbåt er lite, noe som øker usikkerheten.

Fra Ramjerdi m.fl. (2010) finner vi at variasjoner mellom transportmåter henger sammen med individuelle kjennetegn ved den reisende og kjennetegn ved transportmåten. For å finne forskjeller i verdsetting av tid ved bytte av transportmiddel ble studien gjennomført ved at respondentene i undersøkelsen først skulle svare ut hvilket transportmiddel de hadde benyttet på reisen, og deretter ble de bedt om å svar på hvilket transportmiddel som var aktuelt dersom det som faktisk var benyttet ikke var mulig. På bakgrunn av videre spørsmål ble det da mulig å avdekke verdsetting ved bytte av transportmidler. Fra tabell 5.8 i Ramjerdi m.fl. (2010) finner vi da verdier for overføring fra bil til alternativ transport som vist i tabellen under.

Tabell 2-2 Endring i tidsverdi på lange reiser ved overføring mellom transportmidler

Faktisk transportmåte	Bytte til	Endring i tidsverdi i %
Bil	Buss	-10
	Jernbane	0
	Fly	+92
Buss	Bil	+31
	Jernbane	-4
	Fly	+49

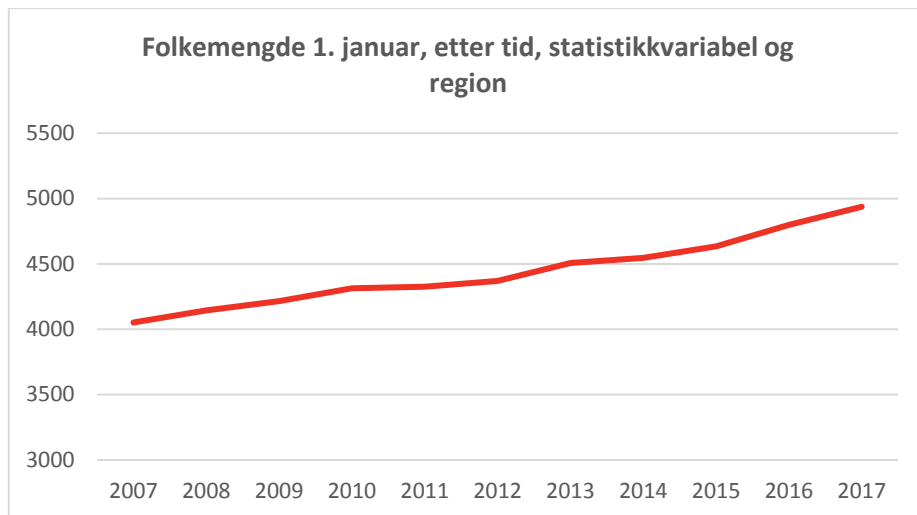
Vi finner det derfor rimelig å benytte like tidsverdier ved overføring fra bil til ny båtrute, og dersom vi antar at tog og hurtigbåt kan ha tilsvarende tidsverdier så vil et bytte fra buss til båt gi en redusert tidsverdi på 4 prosent. I en følsomhetsanalyse har vi regnet med 10 prosent lavere tidsverdier for reiser fra bil til båt for reisehensiktene til/fra arbeid, med bakgrunn i at overføring til buss gir en endring i tidsverdien på -10 prosent. Dette er presentert i kapittel 8.

3 OM FRØYA KOMMUNE

3.1 BEFOLKNING

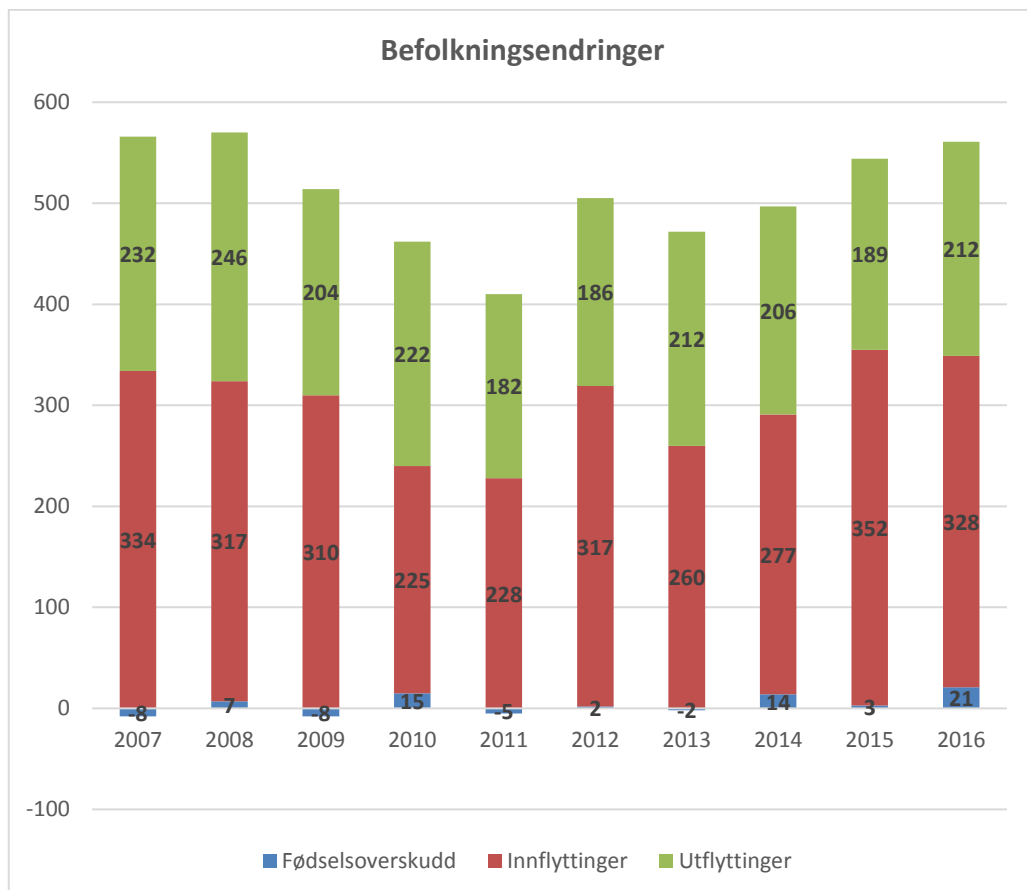
Folketallet i Sør-Trøndelag har økt jevnt siden 50-tallet. Det var sterk vekst på 50- og 60- tallet, men lavere vekst på 70- og 80-tallet. Det har bare vært nedgang i folketallet ett år, og det var i 1978. I Sør-Trøndelag har det vært en stadig sterkere vekst på ca. 14 prosent fra 2007 til 2017. Dette fylket har hatt netto innflytting fra andre fylker i alle de ti siste årene. Både økende fødselsoverskudd og innvandring har bidratt til at befolkningsveksten har blitt stadig sterkere. I 2013 var veksten på sitt høyeste hittil, med en økning i folketallet på 1,6 prosent. De to siste årene har folketallet økt med 1,3 prosent. Fra 1. januar 2016 til 1. januar 2017 økte folketallet med 3 993 personer.

Samme mønster gjelder for Frøya kommune der befolkningen har hatt en jevn stigning de 10 siste årene (se Figur 3-1). Frøya har hatt en vekst i folkemengde på ca. 22 prosent fra 2007 til 2017. I perioden 2015-2016 har folkemengden økt med ca. 4 prosent. Folkemengden har økt med ca. 3 prosent fra 2016 til 2017. Høy innflytting er hovedårsakene til denne befolkningsutviklingen (illustrert i Figur 3-2).



Figur 3-1: Befolkningsvekst Frøya. Kilde: SSB 2017

I Figur 3-2 er befolkningsendringer i Frøya i årene 2007-2016 fremstilt med fødselsoverskudd (antall fødte minus antall døde), innflytting og utflytting. Høyest innflytting var det i 2016 på 352 personer. For noen av årene ser vi et fødselsunderskudd, mens det de tre siste årene er et fødselsoverskudd.

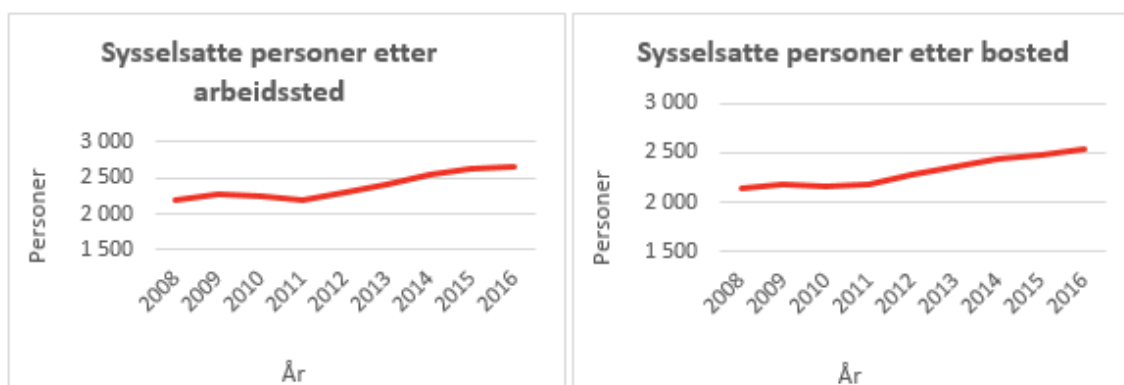


Figur 3-2: Befolkningsendringer i Frøya kommune i perioden 2007-2016. Kilde SSB 2017

3.2 NÆRINGSLIV OG SYSSELSETTING

Sør-Trøndelag har generell vekst i næringsliv og arbeidsplasser, men det er relativt store variasjoner mellom kommunene. Fylket er godt rustet innenfor teknologisk tjenesteyting, men også industri- og naturbaserte næringer bidrar i positiv retning. Trondheimsregionen skiller seg ut som den regionen med aller sterkest vekst i antall arbeidsplasser samlet sett, og fremstår som svært robust. Sør-Trøndelag har hatt en vekst i antall arbeidsplasser på 15,6 prosent, mens veksten på landsbasis har vært 10,4 prosent i 2010 (Vareide og Storm, 2010). Dette fylket har hatt sterkere vekst både i offentlig og privat sektor enn ellers i landet. Arbeidsplassveksten har vært noe ulikt fordelt mellom regionene. Trondheimsregionen har hatt den sterkeste veksten. Dette er sannsynligvis knyttet til et sterkt utdannings-, forsknings- og utviklingsmiljø innen teknologi, samt til helsesektoren.

Frøya har også hatt sterk vekst de siste årene, mens de andre regionene har hatt forholdsvis svak vekst. I 2016 for eksempel så var det 2 648 og 2 541 sysselsatte personer etter arbeidssted og bosted, henholdsvis, i Frøya kommune. Figur 3-3 viser utviklingen i sysselsettingen etter arbeidssted og bosted over tid. Vi ser at antall sysselsatte etter arbeidssted har vokst med ca. 18 prosent fra 2008, og samme mønster gjelder for sysselsatte etter bosted der vi ser en vekst på ca. 16 prosent i perioden 2008-2016. Frøya har høy arbeidsplassdekning, og dette begrunnes med utviklingen i antall arbeidsplasser i kommunen.



Figur 3-3: Sysselsatte personer etter arbeidssted og bosted i Frøya. Kilde SSB 2017

I Frøya kommune er privat sektor den største arbeidsgiveren. Omtrent 74 prosent av alle sysselsatte i Frøya jobber i privat sektor. I tabell 3-1 har vi fremstilt antall arbeidsplasser i ulike bransjer i offentlig og privat sektor, samt endringene fra 2008 til 2016. Industri samt jordbruk, skogbruk og fiske er de to største i privat sektor. Helse- og sosialtjenester utgjør den største delen av offentlig sektor.

Tabell 3-1: Virksomheter, etter næringshovedområde og antall ansatte i Frøya. SSB 2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Jordbruk, skogbruk og fiske	383	404	370	317	340	355	375	401	395
Industri	552	571	524	506	570	667	683	736	734
Elektrisitet, vann og renovasjon	12	19	23	13	13	11	16	28	19
Bygge- og anleggsvirksomhet	99	95	111	101	108	113	113	139	132
Varehandel, reparasjon av motorvogner	172	177	214	236	225	228	204	198	205
Transport og lagring	176	182	184	175	200	220	253	246	256
Overnattings- og serveringsvirksomhet	35	35	40	38	42	45	49	51	60
Informasjon og kommunikasjon	0	0	0	0	3	3	0	0	3
Finansiering og forsikring	11	12	9	10	4	7	9	9	7
Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	73	82	90	83	79	85	95	68	71
Forretningsmessig tjenesteyting	48	50	53	65	72	50	37	52	34
Offentlig adm., forsvar, sosialforsikring	90	93	87	87	83	94	126	87	111
Undervisning	153	158	151	150	151	174	203	175	166
Helse- og sosialtjenester	336	354	349	360	367	330	343	391	401
Personlig tjenesteyting	35	43	42	39	31	27	24	29	43
Uoppgitt	6	5	10	10	10	3	9	13	8
SUM	2181	2280	2257	2190	2298	2412	2539	2623	2645

På Hitra, Frøya og i kystkommunene på Fosenhalvøya er fiske en viktig næring. Det ble i 2004 brakt i land fisk til en verdi av 145 mill. kr., viktigst er sild, torsk og torskeartet fisk, samt skalldyr (Haugen, 2017). Størst mottak har Ørland, Hitra, Åfjord og Frøya. Fiskeoppdrett har de senere år fått stor betydning, og Sør-Trøndelag hadde i 2016 en slaktet fiskemengde ved oppdrettsanleggene til en verdi av 8,1 mrd. Kroner (SSB, 2017a). Dette gjør Sør-Trøndelag til landets fjerde største oppdrettsfylke (etter Nordland, Hordaland og Sogn og Fjordane). Anleggene ligger i hovedsak på Hitra, Frøya og Fosenhalvøya.

3.3 PENDLING FRA OG TIL FRØYA

Tabell 2 gir oversikt over utpendling fra og innpendling til Frøya kommune. Det var 2 541 sysselsatte som bodde i kommunen i 2016. Av disse var det 359, tilsvarende 14 prosent, som jobbet utenfor kommunen, den største gruppa i Hitra (220). Den neste viktige arbeidsplasskommunen for Frøyværingene er Trondheim (51).

Antall arbeidsplasser i Frøya var 107 høyere enn antall sysselsatte. Dermed var innpendlingen 107 personer høyere enn utpendlingen. Av innpendlere dominerer bosatte i Hitra.

Netto pendlingsstrøm mellom kommuner gir en god indikasjon på hvor det er gode arbeidsmarked. Den største netto strømmen er til Trondheim, deretter kommer Bjugn, Klæbu, Stjørdal og Flatanger med de største tallene.

Omtrent 2 prosent av de sysselsatte som er bosatt i Frøya, arbeider i Trondheim. Innpendlingen fra Trondheim til Frøya (ca. 80 personer), indikerer også at Frøya er et interessant arbeidsmarked for personer bosatte i Trondheim.

Fra tabellen under ser vi at det er 135 personer daglig som har behov for å komme seg mellom Frøya og Trondheim i forbindelse med reiser til/fra arbeid, dette under forutsetning av at det ikke er stor grad av ukependling og/eller alternativt kontorsted. Vi har i tabellen kun gjengitt i detalj kommuner der inn- eller utpendling er større enn 10.

Tabell 3-2: Pendlingsstrømmer fra/til Frøya i 2016. Kilde SSB 2017

Kommune	Innpendling til Frøya	Utpendling fra Frøya	Overskudd innpendling
1617 Hitra	177	220	-43
1601 Trondheim	84	51	33
1505 Kristiansund	13	7	6
1627 Bjugn	10	0	10
2311 Sjøkollen sør for 62° N	0	11	-11
Resten av Norge	182	70	112
Sum pendlere	466	359	107

4 DAGENS TILBUD FOR PERSONTRANSPORT

Vi vil i denne delen beskrive dagens muligheter for transport mellom Frøya og Trondheim, og vil til slutt i kapittelet viser beregninger av generaliserte kostnader for det transporttilbudet vi har i dag.

4.1 KOLLEKTIVTILBUDET TIL/FRA FRØYA

I delavsnittene under viser vi de alternativene som finnes i dag for kollektivtransport mellom Frøya og Trondheim.

4.1.1 HURTIGBÅT

Kystekspresen mellom Trondheim og Kristiansund kjører innom både Brekstad på Ørland og Sandstad på Hitra begge veier. Fra Trondheim til Brekstad bruker hurtigbåten 1 time/50 minutter, mens turen til Sandstad tar 1 time og 40 minutter. Mellom Trondheim og Brekstad har Kystekspresen fire avganger per retning på hverdager. Mellom Trondheim og Sandstad har Kystekspresen tre avganger i hver retning. På strekningen Trondheim – Brekstad er det i tillegg en pendlerrute (rute 805) som har fire daglige avganger i hver retning på hverdager.

4.1.2 BUSS

Man kan reise både til, og videre til Frøya med bussrute 320 (se tabell 4-1). Mandag-fredag har denne ruta to avganger per dag. Det er også mulig å reise til Frøya med båt og buss, da som en kombinasjon av rute 800 (båt) og 420 (buss).

Tabell 4-1: Rute 320, buss, Frøya - Trondheim, mandag – fredag (fra 14.08.2017)

Rute 320					
	Avgang Trondheim Sentralstasjon	Ankomst Sistranda Skole	Avgang Sistranda Skole	Ankomst Trondheim Sentralstasjon	Tid
Frøya - Trondheim			07:10	10:20	3 t 10 min
Frøya - Trondheim			15:00	18:15	3 t 15 min
Trondheim - Frøya	15:00	18:15			3 t 15 min
Trondheim - Frøya	19:30	22:45			3 t 15 min

4.2 INDIVIDUELL BILTRANSPORT

Frøya ligger vest for Trondheim, og er enkelt tilgjengelig med bil. Ruta går via E6, E39 og FV714. Det er bomveger underveis, men tunnelene til Hitra og Frøya er gratis. Kjøreturen fra Trondheim til Frøya (Sistranda) er 162 kilometer og tar i underkant av 2 timer og 30 minutter, og det er 153 kroner i bompenger uten rabatt en veg.

5 TRAFIKKSTRØMMER MELLOM FRØYA OG TRONDHEIM

Vi har fått tilgang til data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2013. Utvalget som har reiser som starter og stopper på Frøya er for tynt til at det kan benyttes i analysen. Det er i den tilgjengelige RVU registrert elleve reiser mellom Frøya og Trondheim. Dette er for få observasjoner til å kunne trekke ut detaljerte data om reisevaner i området. Det er dermed ikke mulig å presentere data fra reisevaneundersøkelsen i denne rapporten.

5.1 REISER MED KOLLEKTIVTRANSPORT

For kollektivtransport har vi fått rutevise tall fra AtB for passasjerer fra et område og til et annet. Vi vil i dette avsnittet presentere en oppsummering av de tallene vi har fått tilgang til. Vi viser tallene i reiser per dag med skille på mandag-fredag(virkedag) og lørdag-søndag (helg). Statistikken er delt inn i to perioder på året, der skolens sommerferie er den ene perioden og resten av året er den andre perioden.

Rute 320 går mellom Frøya og Trondheim, og er ei bussrute. Vi har fått tilgang til detaljerte trafikk tall for reiser mellom holdeplassene på ruta. Vi har tatt ut holdeplassene for Frøya, og kartlagt hvor mange av de reisende som skal inn til Trondheim sentrum. For denne ruta ser vi at det på helgedager i 2016 var et gjennomsnitt på ca. 3,3 reiser i hver retning utenfor skoleferien og i gjennomsnitt 2 reiser i hver retning i skoleferien (sommerferien). Dette er en nedgang fra årene før (2014 og 2015) der vi hadde i gjennomsnitt ca. 6 og 5,4 passasjerer i hver retning på ukedager utenfor skoleferien. Vi viser i tabellen under detaljerte beregninger¹ for hvert år.

Tabell 5-1 Gjennomsnittlige daglige trafikk tall, rute 320 (AtB, 2017)

Rute	År	Retning	Antall reiser per dag utenfor skolens sommerferie		Antall reiser per dag i skolens sommerferie	
			Ukedager	Helg	Ukedager	Helg
320	2014	Frøya - Trondheim	11,8	5,9	6,3	3,2
320	2014	Trondheim – Frøya	11,5	6,3	7	2,8
320	2015	Frøya - Trondheim	11,6	6,8	8,9	5,8
320	2015	Trondheim – Frøya	10,8	4,1	9,5	2,6
320	2016	Frøya - Trondheim	10,3	3,6	9	2,1
320	2016	Trondheim – Frøya	10,1	3	8,6	1,9
320	Per mai 2017	Frøya - Trondheim	10,1	3,5		
320	Per mai 2017	Trondheim - Frøya	9,5	2,7		

Vi har også gjort tilsvarende uttrekk for bussrute 420, Sunde – Sandstad – Sistranda – (Dyrøy).

¹ Det er noe usikkerhet knyttet til enkeltelementer i datamaterialet. Dette gjelder 4-6 rapporter. Disse vil bli kvalitetssikret før offentlig dokument foreligger.

Tabell 5-2 Gjennomsnittlige daglige trafikktall, rute 420 (AtB, 2017)

Rute	År	Retning	Antall reiser per dag utenfor skolen sommerferie		Antall reiser per dag i skolens sommerferie	
			Ukedager	Helg	Ukedager	Helg
420	2014	Frøya - Sandstad	29,2	7,4	6,3	3,2
420	2014	Sandstad – Frøya	18,2	8,7	7	2,8
420	2015	Frøya - Sandstad	31,7	16,4	8,9	5,8
420	2015	Sandstad – Frøya	41,3	28,8	9,5	2,6
420	2016	Frøya - Sandstad	31,9	19,9	9	2,1
420	2016	Sandstad – Frøya	42,5	28,5	8,6	1,9
420	Per mai 2017	Frøya - Sandstad	31,1	18,7		
420	Per mai 2017	Sandstad - Frøya	40,8	24,3		

Til sist har vi sett på hurtigbåtruta mellom Sandstad og Trondheim sentrum, rute 800. Dette gir tall som vist i tabell 7.

Tabell 5-3 Gjennomsnittlige trafikktall, rute 800 (AtB, 2017)

Rute	År	Retning	Antall reiser per dag utenfor skolen sommerferie		Antall reiser per dag i skolens sommerferie	
			Ukedager	Helg	Ukedager	Helg
800	2014	Hitra - Trondheim	57,1	44	79,3	65,5
800	2014	Trondheim - Hitra	56,8	37,2	94,8	48,9
800	2015	Hitra - Trondheim	56,6	45	78,9	67,9
800	2015	Trondheim - Hitra	57,2	40,1	89	50,9
800	2016	Hitra - Trondheim	60,9	46,6	83,9	65,5
800	2016	Trondheim - Hitra	63,2	39,1	91,1	52,5
800	Per mai 2017	Hitra - Trondheim	59,4	44,4		
800	Per mai 2017	Trondheim - Hitra	63,4	40,7		

Vi har i tillegg også mottatt statistikker som viser kombibilletter kjøpt for overgang mellom buss og båt. Det er noe usikkerhet knyttet til tolkningen av trafikldata, men det kan se ut til at dette dreier seg om ca. 30 passasjerer daglig (begge retninger i sum) og at ca. halvparten av disse kommer fra Frøya og rute 420.

Oppsummert viser statistikkene at det er om lag 10 personer som reiser med buss mellom Frøya og Trondheim, og om lag 10 personer i motsatt retning på virkedager hittil i 2017. For rute 420 (Frøya – Sandstad) finner vi at det er retningsubalanse, med ca. 40 personer som reiser til Sandstad og ca. 30 personer som reiser fra Sandstad til Frøya. Ut fra billettkategori er det rimelig å anta at de har sitt endestopp på Sandstad. Det er i tillegg kjøpt om lag 15 kombibilletter² totalt på rute 320 i retning Frøya – Trondheim. Det kommer ikke frem av statistikken for kombibilletter for rute 800 til hvilket endestopp det er kjøpt billett til. Det betyr at vi her kan ha passasjerer som skal videre til Frøya. Det er ikke mulig, ut fra datamaterialet, å si noe om hvor mange fra Frøya som eventuelt kjører bil til Sandstad og tar båten videre til Trondheim.

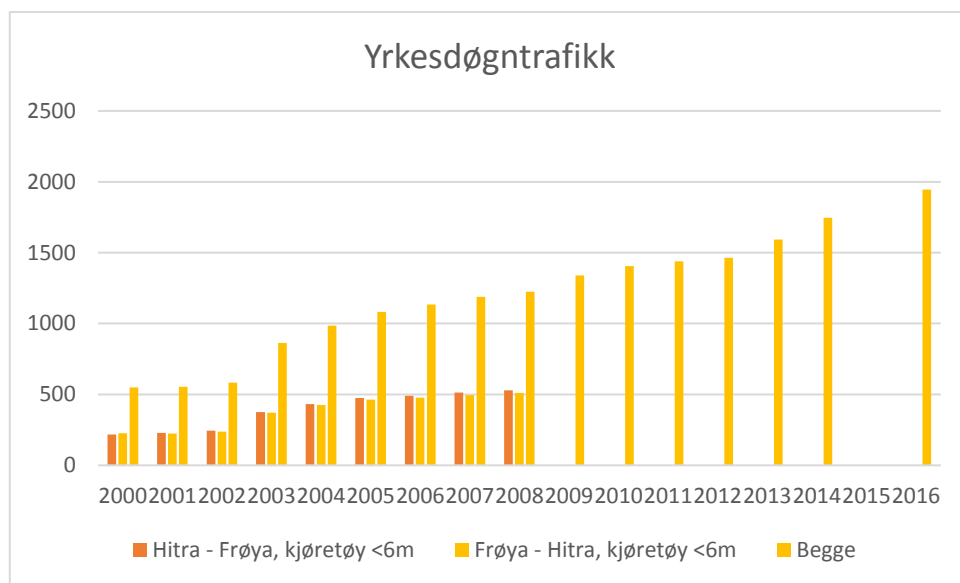
² Noe usikkerhet i tallmaterialet. Vi har her en retningsubalanse

Ut fra denne kartleggingen er det mulig å si at statistikken avdekker at det er 25 personer som hver dag reiser mellom Frøya og Trondheim med kollektivtransport, for returen kan vi bare si med sikkerhet at det er 10 personer (buss rute 320). Vi antar at også noen av passasjerene som kjøper kombibillett retning fra Trondheim mot Sandstad skal videre til Frøya. Dette er ikke mulig å tallfeste ut fra det materialet vi har tilgjengelig.

5.2 TRAFIKKTELLINGER

Statens vegvesen har trafikkteλλinger på veglenker i Norge. Vi har fått uttrekk fra Statens vegvesen for det tellepunktet som befinner seg i Frøyatunnelen (SVV, 2017a).

Vi har illustrert totalt antall kjøretøy gjennom tunnelen (gul stole), samt kjøretøy under 5,6 meter i hver retning (røde og grå stolper). Dette er vist i figuren under.



Figur 5-1 Trafikkteλλinger, Frøyatunnelen

Som figuren viser, så har vi sett en markant vekst i antall kjøretøy gjennom tunnelen siden åpningen i år 2000. Fra 2003 til 2004 ser vi et skift i etterspørselen, og dette antar vi har sammenheng med at bompengene i Frøyatunnelen var slutt. Hitratunnelen var nedbetalt, og dermed bomfri i november 2008.

Figur 5-1 over viser «yrkesdøgntrafikken» noe som viser et gjennomsnittsdøgn på virkedag (mandag til og med fredag). Dette sier noe om daglig trafikkmengde mandag til fredag. Rød og grå farge illustrerer etterspørsel i hver retning på ukedager. Som statistikken viser, så er det ikke tilgjengelig detaljerte data for årene 2008 til 2016. Med de tallene som er tilgjengelig fra perioden 2000 til 2008, så ser det ut til at kjøretøy under 5,6 meter utgjør ca. 40 prosent av trafikken i tunnelen.

6 NY HURTIGBÅTRUTE - TRANSPORTTILBUD OG TRANSPORTBEHOV

Frøya Næringsforum har uttrykt ønske om en pendlerbåt for at det skal være mulig å pendle fra Frøya og inn til Trondheim på arbeid, og motsatt. Samtidig ønskes det korrespondanse til dagens flytilbud på Ørland. Disse to ønskene lar seg vanskelig kombinere, selv med to båter i drift. Det er også viktig å være oppmerksom på at et kommersielt flytilbud ikke kan reguleres og samordnes slik det er mulig å gjøre der det er flere transporttilbud finansiert av offentlige myndigheter. Vi har skissert fire forslag til rutetabeller for hurtigbåttilbudet, men ingen av disse sikrer korrespondanse med alle flyavganger samtidig med pendlerruter tidlig morgen og ettermiddag i begge retninger. Vi presiserer at våre forslag til rutetabeller kun er for å illustrere mulighetene og situasjonen med trade-off mellom korrespondanse til fly og arbeidspendling. Eksakte rutetabeller må utarbeides av en eventuell kommersiell aktør, eller av AtB dersom et tilbud vil komme inn under ruter som fylkeskommunen kjøper inn.

I en videre prosess med en ny båt rute på strekningen bør brukere inviteres til å bidra i prioriteringen der det må komme tydelig frem om det er korrespondanse til flyruter eller arbeidspendling som skal ha førsteprioritet, og om det er arbeidspendling fra/til Frøya som skal prioriteres med de mest gunstige avgangene.

Vi har i dette oppdraget ikke hatt tilstrekkelig datagrunnlag og kunnskap om transportstrømmer og preferanser i området til å definere et nivå på trafikken. Det betyr at vi har valgt å gå videre med en løsning der et fartøy med passasjerkapasitet på 97 benyttes. Et slikt fartøy antas å ha tilstrekkelig komfort i det farvannet som skal betjenes.

Videre i dette kapittelet skisseres ulike rutetabeller mellom Frøya og Trondheim. Vi går deretter videre med to av alternativene og analyserer disse nærmere med tanke på å fastslå hvilket passasjertall som må til for at ruta skal være samfunnsøkonomisk lønnsom.

6.1 ALTERNATIV 1 – DIREKTEBÅT FRØYA – TRONDHEIM - FRØYA

Her kan vi se for oss et ruteopplegg som skissert i tabellen under. Dette medfører innkjøp av to nye båter, to skift på hver båt. Denne løsningen innebærer delvis parallellkjøring med dagens tilbud på strekningen Trondheim – Brekstad. Dersom det ikke er kapasitetsproblemer på de aktuelle avgangene i dag, så vil dette være en løsning som dermed ikke gir en positiv effekt for pendlere til/fra Brekstad annet enn for de avgangene som skjer på andre tidspunkt enn dagens avganger.

En direktebåt antas å bruke 2 timer og 10 minutter på ruta Sistranda – Fillan – Brekstad – Trondheim. Billettpriser er antatt å være 410 kroner en vei for enkeltbillett, og 5505 kroner for et månedskort. Billettpris/inntekt på ruta er nærmere omtalt i kapittel 7.3. Det er forutsatt at den nye ruta går mandag til og med fredag, og uten tilbud på lørdag og søndag

Tabell 6-1 Alt 1: Rutetabell mandag - fredag, direktebåt Frøya – Trondheim, prioritert fly³

	Fartøy 1		Fartøy 2		
Sistranda	05:30	12:55		09:00	19:00
Fillan	06:05	13:30		09:35	19:35
Brekstad	06:50	14:15		10:20	20:20
Trondheim	07:40	15:05		11:10	21:10
Trondheim	10:30	17:55	06:10	16:15	
Brekstad	11:20	18:45	07:00	17:05	
Fillan	12:05	19:30	07:45	17:50	
Sistranda	12:40	20:05	08:20	18:25	

Løsningen innebærer at ett fartøy er stasjonert på Sistranda og ett i Trondheim. Avganger markert med rød ring er avganger som korresponderer med fly til/fra Oslo. Denne løsningen sikrer Frøya korrespondanse med alle flyruter til/fra Oslo per november 2017. Avganger markert med grønn ring er avganger som antas å være tilpasset arbeidspendlere med arbeidstid fra 8-16. Som tabellen viser, vil det ikke være et tilbud fra Frøya mot Trondheim på tidlig ettermiddag med denne løsningen. Dette kan løses, men da på bekostning av korrespondanse med flyet 15.05 fra Ørland til Oslo, og flyet fra Oslo til Ørland som lander 18.00.

I tabell 6-2 har vi beskrevet et ruteopplegg med to båter der arbeidspendling prioriteres. Begge disse to alternativene gir lik produksjon, og illustrerer den trade-off vi har mellom arbeidspendling og korrespondanse til fly selv om det benyttes to båter i sambandet.

En direktebåt antas å bruke 2 timer og 10 minutter på ruta Sistranda – Fillan – Brekstad – Trondheim. Billettpriser er antatt å være 410 kroner en vei for enkeltbillett, og 5505 kroner for et månedskort. Billettpris/inntekt på ruta er nærmere omtalt i kapittel 7.3. Det er forutsatt at den nye ruta går mandag til og med fredag, og uten tilbud på lørdag og søndag.

Tabell 6-2 Alt 1: Rutetabell mandag - fredag, direktebåt Frøya – Trondheim, prioritert arbeidspendling

	Fartøy 1		Fartøy 2		
Sistranda	05:30	16:15		09:10	19:00
Fillan	06:05	16:50		09:45	19:35
Brekstad	06:50	17:35		10:30	20:20
Trondheim	07:40	18:25		11:20	21:10
Trondheim	10:30	18:30	06:20	16:30	
Brekstad	11:20	19:20	07:10	17:20	
Fillan	12:00	20:05	08:55	18:05	
Sistranda	12:35	21:40	08:30	18:40	

Den siste løsningen kan også ivaretas ved å stasjonere fartøy 2 på Brekstad, og bruke Kystekspresen og rute 805 som materuter til fartøy 2 til/fra Frøya. Det vil spare noe på utseilt

³ Avganger markert med grønn ring er avganger som antas å være tilpasset arbeidspendlere med arbeidstid fra 8-16. Avganger markert med rød ring er avganger som korresponderer med fly til/fra Oslo i henhold til rutetabell november 2017.

distanse. Alternativet med direktebåt vil føre til parallellkjøring mellom ny direkterute og eksisterende rute 800/805 slik dagens rutetabell for disse er utformet.

6.2 ALTERANTIV 2 - KORRESPONDANSE MED HURTIGBÅT PÅ BREKSTAD

I dette alternativet har vi kombinert en ny båt mellom Frøya og Brekstad med den omvendte pendlerruta og Kystekspresen på Brekstad. Løsningen er tilpasset dagens omvendte pendlerrute og Kystekspresen. Vi har ikke undersøkt om det er kapasitetsproblemer på disse avgangene fra før. Dette vil være en del av den konkrete ruteplanleggingen om en slik løsning skulle bli aktuell. Avgangene merket (PR) og (KE) medfører at reisende fra Frøya må bytte båt på Brekstad. Der (PR) betyr omstigning til pendlerruta, rute 805, og (KE) betyr omstigning til Kystekspresen, rute 800.

En rute med korrespondanse (bytte for passasjerene) på Brekstad antas å bruke gjennomsnittlig 2 timer og 15 minutter på ruta Sistranda – Fillan – Brekstad – Trondheim. Billettpriser er antatt å være 410 kroner en vei for enkeltbillett, og 5505 kroner for et månedskort. Billettpris/inntekt på ruta er nærmere omtalt i kapittel 7.3. Det er forutsatt at den nye ruta går mandag til og med fredag, og uten tilbud på lørdag og søndag

Tabell 6-3 Alt 2: Rutetabell mandag – fredag, med korrespondanse på Brekstad

Fartøy 1 med korrespondanse på Brekstad				
Sistranda	05:40	09:10	12:55	17:40*
Fillan	06:15	09:45	13:30	18:15*
Brekstad	07:00	10:30	14:15	19:00*
Trondheim	08:35 (PR)	11:25 (KE)	15:35 (KE)	20:00 (KE)
Trondheim	06:20 (PR)	10:20 (PR)	14:45 (PR)	18:45 (PR)
Brekstad	07:20	11:10	15:45	19:45*
Fillan	08:05	11:55	16:30	20:20*
Sistranda	08:40	12:30	17:05	21:05*

*Alternativ rutetabell må utarbeides for fredager på grunn av egne fredagsruter i rute 805, alternativt la ny båt gå hele strekningen på fredager

På ruta inn til Trondheim om morgenen, må de som reiser inn til Trondheim med denne løsningen vente 25 minutter på Brekstad før de kan gå om bord på pendlerruta. I tillegg på de som reiser fra Sistranda til Trondheim kl. 12.55 vente 15 minutter på Brekstad. Som for alternativ 1 indikerer rød ring at tilbudet er tilpasset dagens flyruter mellom Ørland og Oslo, mens grønn ring er ruter tilpasset arbeidspendling. Som de grønne ringene viser, så vil dagens pendlere antakelig oppfatte at det mangler en avgang i tidsrommet 16 – 16.30 i begge retninger. For reisende som kommer med fly fra Oslo og lander 18.00 på Brekstad, vil det være 1 time og 45 minutters ventetid før båten går til Frøya.

Dette alternativet gir en gjennomsnittlig reisetid på 2 timer og 15 minutter for de reisende, og i gjennomsnitt 5 minutters ventetid på Brekstad.

6.3 ALTERNATIV 3 – JUSTERING AV KYSTEKSPRESSEN

I dette alternativet har vi flyttet natt-ligge for Kystekspresen fra Brekstad til Sistranda, og ny båt er stasjonert på Brekstad. Dette for å løse behovet for en tidligavgang både til og fra Frøya, samtidig som det ikke blir ventetid på Brekstad for de som reiser til Trondheim om morgenen.

Tabell 6-4 Alt 3: Justering av Kystekspresen

Fartøy 1 og utvidet rute for Kystekspresen				
Sistranda	05:00 (KE)	09:10	14:30	19:00
Fillan	05:30 (KE)	09:45	15:05	19:35
Brekstad	06:15 (KE)	10:30	15:50	20:20
Trondheim	07:15 (KE)	11:25 (KE)	16:55 (KE)	21:00 (PE)*
Trondheim	06:20 (PR)	10:20 (PE)	16:30 (KE)	21:00 (KE)**
Brekstad	07:20	11:10	17:30	22:00 (KE)
Fillan	08:05	11:55	18:15	22:45 (KE)
Sistranda	08:40	12:30	18:55	23:20 (KE)

*Denne løsningen forutsetter at avgangen fra Brekstad til Trondheim kl. 20.00 på rute 805 kan forskyves med 20 minutter til 20.20 for å korrespondere med båten fra Frøya.

** Denne løsningen forutsetter at avgangen fra Brekstad til Trondheim kl. 21.00 på rute 805 kan forskyves med 20 minutter til 21.20 for å korrespondere med båten fra Frøya.

Denne løsningen prioriterer arbeidspendlere fra Frøya til Trondheim, og gir samtidig mulighet til en kortere arbeidsdag for de som pendler motsatt vei. Denne rutetabellen gir ikke korrespondanse med flyet som kommer fra Oslo til Ørland på ettermiddag (per november 2017, kl. 18:00). Dette kan alternativt løses med at avgangen 17:30 fra Brekstad forskyves med 1 time, men dette gir en betydelig ulempe for arbeidspendlerne.

Denne løsningen er ikke kostnadsberegnet som et alternativ i kapittel 7, og det er heller ikke sannsynlig at en slik justering av Kystekspresens rutetabell kan gjøres uten bruk av ekstra skift. Noe som kan medføre at dette blir en forholdsvis dyr løsning sammenlignet med alternativ 2. Et slikt alternativ kan imidlertid vurderes dersom det skulle bli aktuelt å opprette ei ny båt rute mellom Frøya og Trondheim.

7 RUTEFØRING, KOSTNADER OG INNTEKTER

Vi vil i dette kapittelet presentere de alternativene vi vil beregne videre, samt de forutsetninger som er tatt for beregning av kostnader. Metode for inntektsvurdering er beskrevet i avsnitt 7.3.

7.1 RUTEFØRING

For beregning av kostnader til drift av en hurtigbåtrute har vi behov for informasjon om ruteføring og rutetabell (frekvens og åpningstid). Vi har i dette oppdraget anslått seilingsdistanser, og frekvens for de ulike alternativene.

Tabell 7-1 Strekningslengder, ny hurtigbåtrute

Strekning	Km
Sistranda – Fillan - Brekstad	57
Sistranda – Fillan – Brekstad - Trondheim	109

Tabellen over kombinert med antall turer fra kapittel 6, gir følgende årlig utseilt distanse for de alternativene vi vil vurdere videre:

Tabell 7-2 Årlig utseilt distanse

Alternativ	Beskrivelse	Utseilt distanse/år
1	2 nye direktebåter	226 512
2	1 ny båt i rute mellom Sistranda – Fillan - Brekstad	118 934

7.2 KOSTNADER

I tabellen under er beregningsforutsetningene i modellen synliggjort, og kilder til informasjonen er oppgitt. Noen av variablene har oppgitt kilde i tillegg til at vi har gjort egne vurderinger. De vurderingene som er gjort presenteres kort under tabellen. De beregningene som er gjort er basert på valg av et fartøy med passasjerkapasitet på 97.

Tabell 7-3 Beregningsforutsetninger for drifts- og kapitalkostnader

Variabel	Betydning	Enhet	Verdi	Kilde
DF_{sb}	Drivstofforbruk på et samband	Liter per år		(beregnes av de oppgitte faktorene)
$motoreffekt_{per\ fartøy}$	Motoreffekt for en tenkt hurtigbåt	Kilowatt	2 * 749	MFM-0708 og dialog i markedet.
$seilingsfart$	Hastighet for en individuell ferjetype	Knop	30	Forutsetning fra oppdragsgiver
k_{forb}	Forbrukskoeffisient		0,8	MFM-0708 og dialog i markedet.
$rundturlengde$	Distanse tur/retur	Kilometer		Se avsnitt 7.1
$antall\ turer$	Rundturer per år			
$dieselpriis$	Pris per liter marin diesel	2016-kr	5,5	Egne vurderinger
$dieselandel$	Drivstoffkostnaden es andel av driftskostnadene		0,44	SSB indeks for innenriks sjøfart, hurtigbåter
$lønn$	Gjennomsnittlig mannskapslønn per år	2016-kr	672364	SVV 2015b, fremskrevet
$bemannig$	Bemannig per skift		3	Dialog med Sjøfartsdirektoratet
$skift$	Antall nødvendige skift		2 per fartøy	Egne vurderinger basert på åpningstid, varierer med alternativene
$rente$	Kalkulasjonsrente	Prosent	4	FIN, 2014
$innkjøpspris, fartøy$	Kostnad for ny hurtigbåt med kapasitet 97 passasjerer	Million 2016-kr	30	Dialog med markedsaktører
$levetid$	Forventet levetid for hurtigbåt	År	10	Dialog med markeds-aktører

Variabelen motoreffekt er anslått med bakgrunn i 2 motorer på hver 749kW som er i adskilte motorrom, fartøy med dobbelt skrog, behov for kun en navigator og at det ikke er behov for maskinist om bord. Dette gir operatør større fleksibilitet ved ansettelse av mannskap. Det er en rekke båter med denne type spesifikasjoner i drift.

Forbrukskoeffisienten er satt etter dialog med aktører i markedet der det blir anslått at en 97-seters hurtigbåt med to motorer på 749 kW i gjennomsnitt vil ha et uttak av motoreffekt på 0,77. Dersom fartøystørrelsen øker gitt samme motoreffekt, vil uttaket også øke.

Faktisk drivstoffpris er beheftet med usikkerhet. Vi har anslått dette nivået til 5,5 2016-kroner, basert på nivået gitt i EFFEKT-formelen fra Statens vegvesen og utviklingen i drivstoffprisen basert på SSB (2015b).

Drivstoffandelen er basert på SSBs kostnadsindeks for innenriks sjøtransport, delindeks hurtigbåt. Der er drivstoffkostnadens andel av de totale driftskostnadene, unntatt mannskap og kapital, beregnet. Se nærmere beskrivelse av dette under formel 2.

Gjennomsnittlig lønnskostnad er beregnet med bakgrunn i Statens vegvesen sin veileder i EFFEKT for beregning av mannskapskostander for ferjer. Denne lønnskostnaden er fremskrevet til 2016-kroner. Gjennomsnittlig lønn for hurtigbåtmannskap vil antakelig være noe høyere enn mannskap på ferje er like, men vi har valgt å legge til grunn nivået fra Statens vegvesen (2015b). Vi gjør en vurdering av kostnadsnivået for båtruta i en følsomhetsanalyse i kapittel 8.

Vi har forutsatt at hurtigbåtene som skal benyttes på en rute mellom Frøya og Brekstad/Trondheim trenger 3-manns besetning. Dette er satt med bakgrunn i dialog med Sjøfartsdirektoratet, og anses som den mest aktuelle bemanningen for den type båt vi har antatt brukt.

Antall nødvendige skift beregnes ut fra åpningstiden (tid mellom første og siste avgang, med tillegg for tid til oppstarts- og avslutningsprosedyrer) i de ulike alternativene. Vi har ikke detaljberegnet eventuelle virkninger av å benytte delte skift.

Innkjøpspris for et nytt fartøy er basert på et 97-seters fartøy med det utstyrsnivået som kravspesifikasjoner for anbudsruiter tilsier.

Levetiden på fartøyet anslås til en vanlig kontraktsperiode for hurtigbåtanbud. En slik anbudsperiode er ofte ca.10 år. Slike fartøy har forholdsvis hard bruk, og vil dermed ha liten eller ingen restverdi etter 10 år. Vi regner følsomhetsanalyser på andre levetider.

7.2.1 KOSTNADSBEREGNING AV ALTERNATIVER

Basert på metodikken beskrevet i kapittel 2 og forutsetningene angitt i kapittel 7.2 har vi beregnet kostnader ved alternativ 1 og alternativ 2 fra kapittel 6.1 og 6.2.

Tabell 7-4 Årlige kostnader for ny hurtigbåtrute Frøya – Fillan – Brekstad/ Trondheim

Alternativ	Beskrivelse	Årlig kostnad
1	2 nye direktebåter	29 980 105
2	1 ny båt i rute mellom Sistranda – Fillan - Brekstad	15 356 859

Anslag på kostnader ved drift av ruta er beheftet med noe usikkerhet. Det er to forhold vi vil trekke frem, og det første er at åpningstida for ruta antakelig gir behov for noe fast overtid. Dette vil operatørene prise inn som et tillegg på lønnskostnaden. I tillegg er det er i vår formel for beregning av kostnader vanskelig å ta hensyn til konkurransesituasjonen i markedet, samt eventuelle endringer i kostnader som kommer av kravspesifikasjonen i en eventuell anbudsprosess. Dette kan trekke kostnadene i begge retninger. Vi har gjort en følsomhetsanalyse knyttet til kostnadsnivået i kapittel 8.6.1 og 8.6.2.

7.3 INNTEKTER

Beregning av inntekt/billettpris per passasjer er basert på uttrekk fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, der alle observasjoner for hurtigbåt er analysert. Dette uavhengig av geografisk tilhørighet for observasjonene. Det betyr at de andelene vi har benyttet for billettkategori er et landsgjennomsnitt. Forutsetningene i tabellen under er benyttet for å anslå bruk av enkeltbillett, periodekort og verdikort («T-kort» i Trøndelag). Antall observasjoner for reiser med hurtigbåt er lavt, og både fordelinger på billettkategori og tidsverdier for reiser med hurtigbåt er av den grunn utelatt fra Håndbok V712 (SVV, 2015). Vi har likevel valgt å legge disse verdiene til grunn. Følsomhetsanalyse av gjennomsnittlig billettpris vises i kapittel 8.6.

Tabell 7-5 Valg av billettkategori fordelt på reisehensikt

Reisehensikt/ Billettkategori	Tjenestereiser	Reiser til/fra arbeid	Fritidsreiser
Enkeltbillett	34%	11%	34%
Periodekort	44%	75%	44%
Verdikort («T-kort»)	22%	14%	22%

For de ulike alternativene vi har beregnet generaliserte reisekostnader og følgende billettpriser lagt til grunn:

Tabell 7-6 Billettpriser per kollektivreise, dagens situasjon inkludert ny båt rute

Transportmiddel	Billettpris enkeltbillett	Periodekort benyttet 22 dager per mnd.	T-kort
Buss	348	56	296
Buss/Kystekspresen	410	125	328
Kystekspresen	330	93	264
Ny hurtigbåtrute	410	125	328

Som tabellen viser så er det lagt til grunn at pris for ny båt rute mellom Sistranda og Trondheim blir som for kombibillett buss/båt i dag. Der er enkeltbillett med kombinasjon buss/båt oppgitt til 410 kroner, og periodekortet til 5.505 kroner (AtB, november 2017). Enkeltbillett for buss mellom Sistranda og Trondheim er oppgitt til 348, og periodekortet til 2450. Enkeltbillett for strekningen Sandstad – Trondheim er oppgitt til 330, og periodekortet til 4105 kroner.

En beregning basert på de to tabellene over gir oss gjennomsnittspriser/gjennomsnittsinntekter per reise som vist i tabellen under.

Tabell 7-7 Gjennomsnittlige billettpriser kollektivtransport, etter reisehensikt

Transportmåte	Tjenestereiser	Til/fra arbeid	Fritidsreiser
Buss	208	121	208
Buss/Kystekspresen	267	185	267
Kystekspresen Sandstad - Trondheim	211	161	184
Ny hurtigbåtrute	267	185	267

8 SAMFUNNSØKONOMISK VURDERING

Vi vil innledningsvis i analysen vise de forutsetningene som er tatt for beregningene.

Tabell 8-1 Beregningsforutsetninger for den samfunnsøkonomiske analysen

Hensikt	Hva	Enhet	Faktor	Kilde
	Tidskostnader			Beskrevet i kapittel 2.4
TJR	Belegg bil		1,57	SVV Håndbok V712
T/f arb	Belegg bil		1,27	SVV Håndbok V712
Fritid	Belegg bil		2,44	SVV Håndbok V712
	Privatøkonomisk kostnad lette kjøretøy	kr/km	3,13	SVV Håndbok V712
	Samfunnsøkonomisk kostnad lette kjøretøy	kr/km	1,88	SVV Håndbok V712
	Periodekort, bruk	dager	22	TØI 766/2005
TJR	Kollektivt, periodekort	andel	0,44	RVU 2013/2014
TJR	Kollektiv, enkeltbillett	andel	0,34	RVU 2013/2014
TJR	Kollektiv, verdikort	andel	0,22	RVU 2013/2014
T/f arb	Kollektivt, periodekort	andel	0,75	RVU 2013/2014
T/f arb	Kollektiv, enkeltbillett	andel	0,11	RVU 2013/2014
T/f arb	Kollektiv, verdikort	andel	0,14	RVU 2013/2014
Fritid	Kollektivt, periodekort	andel	0,44	RVU 2013/2014
Fritid	Kollektiv, enkeltbillett	andel	0,34	RVU 2013/2014
Fritid	Kollektiv, verdikort	andel	0,22	RVU 2013/2014
TJR	Rabattandel bompenger	andel	0,8	Egne antakelser
T/f arb	Rabattandel bompenger	andel	1,0	Egne antakelser
Fritid	Rabattandel bompenger	andel	0,8	Egne antakelser
	Tidsbruk ny båtrute	tid/timer	2,2	Egne antakelser
	Oppmøte før avgang	tid/timer	0,2	Egne antakelser
	Ventetid	tid/timer	0,1	Forslag til ruteplan
	Bytteulempe	tid/timer	0,1	MFM-RAPPORT 1313
	Skade per mill. kjøretøykm.	antall/mill. km	0,155	TS-håndboka, tabell 6.6, 70 km/t, ingen kryss, gjsn ÅDT 5000
	Rente	prosent	0,04	FIN, 2014
	Personskadekostnad	2016kr	3564000	Håndbok V712

Den samfunnsøkonomiske analysen i dette oppdraget har, som tidligere nevnt, hatt til hensikt å finne hvilket antall passasjerer som vil gjøre ruta samfunnsøkonomisk lønnsom. Forutsetninger som er beskrevet i tidligere kapitler gjentas ikke. Dette gjelder kostnadsberegninger og inntektsvurderinger i kapittel 7.

Verdiene i tabellen er hovedsakelig hentet fra tilgjengelige rapporter og/eller fagartikler. Omregning til 2016-kr er gjort med basis i vekst i KPI.

Vi har forutsatt et belegg i personbiler lik det som er utredet i håndbok V712 (Statens vegvesen, 2015), som tilsier at det for tjenestereiser er 1,57 personer i hver bil, for reiser til/fra arbeid 1,27 personer i hver bil og for fritidsreiser 2,44 personer i hver bil.

Når det gjelder bompenger, så forutsetter vi at de som benytter bil til/fra arbeid har rabatt på bompengepasseringene. Når det gjelder tjenestereiser og fritidsreiser antar vi at rabattandelen er 80%.

Verdsetting av tid er hentet fra håndbok V712 (Statens vegvesen, 2015).

8.1 VIKTIGE FORUTSETNINGER

Oppdraget startet som en analyse av en direktebåt mellom Frøya og Trondheim. Etter oppstart av oppdraget er det fra oppdragsgiver kommet forutsetninger om anløp på Fillan og Brekstad, og om korrespondanse med de nye flyrutene mellom Oslo – Ørland – Oslo.

Disse nye forutsetningene medfører flere forhold som ikke har vært mulig å kvantifisere innen rammen av dette oppdraget:

- Virkninger for reisende fra Fillan til Trondheim som vil velge å benytte ruta
- Eventuelle nyttegevinster for reisende fra Sistranda og Fillan som kan reise til Oslo via Ørland i stedet for via Værnes
- Nyttegevinster og nyskapt trafikk som følge av økt frekvens for de som reiser mellom Brekstad og Trondheim
- Interne reiser mellom de ulike anløpsstedene

Vi ønsker også å legge til at selv om vi inkluderte de fire punktene over i analysen, så ville andeler trafikk mellom ulike steder og med ulike hensikter ha vært basert på svært usikre anslag. Ved nye transporttilbud i områder med i utgangspunktet lave trafikk tall er det vanskelig å estimere effektene. Årsaken til dette er at observasjoner fra reisevaneundersøkelse er svært få i disse områdene, og de etablerte transportmodellene vil ikke være hensiktsmessig å benytte. Disse modellene er estimert på data fra reisevaneundersøkelsene, der det samme problemet knyttet til utvalgsstørrelsen gjør seg gjeldende.

Denne analysen er derfor basert på at alle passasjerene på ruta reiser på strekningen Sistranda - Trondheim, slik det opprinnelige oppdraget var utformet. En ytterligere inndeling av nytte- og kostnadseffekter basert på punktene over, har ikke vært mulig å gjennomføre innen dette oppdragets rammer og kan heller ikke gi robuste resultater så lenge det ikke eksisterer reisevaneundersøkelser med tilstrekkelig antall observasjoner i området.

8.2 GENERALISERTE REISEKOSTNADER

En samfunnsøkonomisk analyse inneholder blant annet endringer i nytte for de trafikantene som vil benytte seg av tilbudet dersom det blir opprettet. Vi har derfor kartlagt reiseavstand og reisetider, i tillegg til billettinntekter omtalt i kapittel 7.3. I tabellen under viser vi reiseavstand i kilometer der egen bil benyttes, og tidsbruk i timer for de alternative reisemåtene som eksisterer i tillegg til den nye ruta.

Tabell 8-2 Reisetid og kilometer for beregning av generaliserte reisekostnader

Transportmiddel	Tid i timer				Kilometer
	Om bord	Oppmøte	Korrespondanse Alt 1 / Alt 2	Bytteulempe Alt 1 / Alt 2	
Bil	2,5	0,0		0,0	162
Buss	3,3	0,2		0,0	
Buss/Kystekspresen*	2,6	0,2		0,1	
Bil/Kystekspresen*	2,3	0,2		0,1	38,4
Ny hurtigbåtrute	2,2	0,2	0,0 / 0,1	0,0 / 0,1	

*Korrespondanse er ved buss/Kystekspresen ivaretatt gjennom dagens rutetabell/tidsbruk. Korrespondanse ved bil/Kystekspresen er ivaretatt i «Oppmøte»

Tidsbruken viser tid om bord på transportmiddelet, anslått oppmøtetid før kollektivtransportbruk til 10 minutter, i kolonne for korrespondanse vil det bli beregnet ventetid dersom ventetid på korresponderende transportmiddel blir aktuelt. Dette blir beregnet som gjennomsnittlige ventetid per avgang over døgnet. Bytteulempe er verdsatt til 5 minutter (Rekdal m.fl, 2013). For ny rute vil det være ulik verdi for de ulike alternativene. Kilometer er beregnet fra googlemaps.

De generaliserte reisekostnadene for dagens reisealternativer mellom Frøya og Trondheim er vist i tabellen under. Basert på generaliserte kostnader ser vi at tjenestereiser i dag har lavest generalisert kostnad ved å benytte bil kombinert med Kystekspresen, reiser til/fra arbeid og fritidsreiser har lavest kostnad ved bruk av buss.

Tabell 8-3 Generaliserte reisekostnader med dagens transportmåter Frøya - Trondheim

Dagens transport	Tjenestereiser	Til/fra arbeid	Fritidsreiser
Bil	1576	1051	698
Buss	1870	470	500
Buss/Kystekspresen	1649	629	711
Bil/Kystekspresen	1495	625	648

Betalbare kostnader (buss/båt-billett, kilometerkostnader bil etc.) og tidskostnader er vist i tabellen under.

Tabell 8-4 Betalbare kostnader og tidskostnader med dagens alternativer Frøya - Trondheim

Transportmiddel	Tjenestereiser		Til/fra arbeid		Fritidsreiser	
	Betalbare	Tid	Betalbare	Tid	Betalbare	Tid
Bil	394	1183	478	573	253	445
Buss	208	1662	121	348	208	292
Buss/Kystekspresen	267	1383	185	444	267	444
Bil/Kystekspresen	288	1207	238	387	261	387

Endringer i de generaliserte reisekostnadene er beregnet ved differansen mellom dagens transporttilbud sett i forhold til den nye hurtigbåtruta. Generaliserte reisekostnader inneholder betalbare kostnader (billettpriser, kilometerkostnad ved bruk av egen bil og bompenger) og

tidskostnader. Tidskostnader er beregnet ved tidsbruk fra tabell 8-2 og tidsverdier fra kapittel 2.4 og tabell 8-1.

Fra tabell 8-3 så vi at reiser til/fra arbeid har lavere generalisert kostnad ved bruk av kollektivtransport enn med bil. Disse vil da i teorien bruke kollektivtransport til/fra arbeid. Resultatene betyr at dersom rutetabellen hadde vært utformet slik at buss eller båt var et aktuelt alternativ for arbeidspendling, så vil trafikantene i utgangspunktet velge dette. Så lenge rutetabeller for dagens buss og båt-tilbud ikke er utformet slik at arbeidspendling er mulig, så forutsetter vi at arbeidsreiser blir overført fra bil til den nye ruta. Vi vil her minne om at daglig arbeidspendling avtar med reiseavstand, og at en arbeidsreise (en vei) på en time er det folk erfaringsmessig kan være villige til å akseptere. Tjenestereiser og fritidsreiser antas mer fleksible, og overføres fra den transportmåten som gir lavest generalisert kostnad ved dagens transportmuligheter.

I tabellene under viser vi differanse i nytte mellom dagens alternativer for transport mellom Sistranda og Trondheim sett i forhold til situasjonen ved etablering av ei ny rute. Fra drøfting i kapittel 2.4 får vi at de reisende beholder sin opprinnelige tidsverdi ved overføring fra bil til hurtigbåt og at vi får en reduksjon på 4 prosent i tidsverdi ved overføring fra buss til hurtigbåt. Det gir nyttegevinster ved overføring til ny hurtigbåtrute i alternativ 1 som vist i tabellen under.

Tabell 8-5 Endringer i nytte pr. reisende ved overføring til hurtigbåtrute Frøya – Trondheim, alt. 1

Dagens transport	Endret nytte ved overgang til ny båtrute		
	Tjenestereiser	Til/fra arbeid	Fritidsreiser
Bil		324	
Buss			45
Bil/Kystekspresen	109		

Vi har vektet overført trafikk med forskjellen i nyttegevinst. Dette innebærer at overføringseffekten fra eksisterende transporttilbud regnes høyest der forskjellen i generalisert reisekostnad mellom den nye båtruta og eksisterende transportløsning er størst. Med bakgrunn i forskjellene i nyttegevinst antar vi at 23 prosent av reisende med den nye båtruta er tjenestereiser, 68 prosent er reiser til/fra arbeid og 9 prosent er fritidsreiser i alternativ 1. Vektet nytteverdi vil dermed være satt til 267 kroner for hver passasjer på ruta i alternativ 1.

Tabell 8-6 Endringer i nytte pr. reisende ved overføring til hurtigbåtrute Frøya – Trondheim, alt. 2

Dagens transport	Endret nytte ved overgang til ny båtrute		
	Tjenestereiser	Til/fra arbeid	Fritidsreiser
Bil		281	
Buss			29
Bil/Kystekspresen	19		

I alternativ 2 antar vi at 6 prosent av de nye reisende er tjenestereiser, 85 prosent er reiser til/fra arbeid og 9 prosent er fritidsreiser. Vektet nytteverdi vil dermed være satt til 261 kroner for hver nye passasjer på ruta i alternativ 2.

Av tabell 8-5 ser vi at nyttegevinstene reduseres noe i alternativ 2. Dette skyldes 15 minutter ekstra tidsbruk i dette alternativet. Selve ruta tar 5 minutter lengre på grunn av at pendlerruta har flere stoppesteder mellom Brekstad og Trondheim som gir noe ekstra tidsbruk, i tillegg kommer ventetid på Brekstad for noen avganger som i gjennomsnitt utgjør 5 minutter per avgang og i tillegg er det lagt til en bytteulempe verdsatt til 5 minutter per reise. En tolkning av differansen mellom tabell 8-4 og 8-5 vil være at tidsbruk på ruta er en kritisk faktor for å få overført tjenestereiser og fritidsreiser. For arbeidsreiser er betalbare kostnader en større del av innsparingen, og disse reisende vil dermed ikke være så følsomme for ekstra tidsbruk på ruta i en GK-betraktning.

Vi har i denne analysen ikke sett på nyskapt trafikk som følge av et nytt tilbud. Årsaken til det er at vi i denne analysen forsøker å finne med hvilket passasjertall den samfunnsøkonomiske lønnsomheten viser positivt tall, og vi beregner dermed ikke samfunnsøkonomi basert på ulike nivå for trafikk tall.

8.3 UTSLIPPS- OG ULYKKESKOSTNADER

Vi har også beregnet endringer i utslippskostnader (CO₂/globale utslipp) og ulykkeskostnader ved en opprettelse av ny rute. For endringer i globale utslipp ser vi på endringer i km for transportmidlene bil og båt. For ulykkeskostnader ser vi kun på endringer i bilkilometer, noe som gir et øvre anslag på reduserte ulykkeskostnader som følge av færre kjørte kilometer i bil.

Metodikken for denne beregningen baserer seg på å finne differanser målt mot 0-alternativet, som her vil være reiser med bil til Sandstad og Kystekspresen videre for tjenestereiser og bil til Trondheim for reiser til/fra arbeid. Utslippstallene er beregnet ved hjelp av utslipp per passasjerkilometer for bil og årlige utslippstall per rutekilometer for en ny hurtigbåtrute, mens vi for ulykkeskostnadene har funnet reduksjon i utkjørt distanse med bil multiplisert med ulykkestilbøyelighet, og deretter beregnet redusert ulykkeskostnad ved hjelp av verdi for unngått personskade. En 2-felts riksveg med fartsgrense 70 km/t er benyttet.

8.4 DRIFTSKOSTNADER, DRIFTSINNTEKTER OG SUBSIDIER

Metodikk og beregninger for driftskostnader og inntekter er beskrevet i kapittel 7.2 og 7.3

Et eventuelt subsidiebeløp er ikke med i beregning av den samfunnsøkonomiske analysen, men vi beregner en skattekostnad på 20 prosent av det nødvendige subsidiebeløpet, som er et beregnet gjennomsnitt av hva det koster å kreve inn skatter og avgifter i Norge. Dette representerer kostnaden ved å finansiere et tiltak med offentlige midler.

8.5 INVESTERINGSKOSTNADER

Metodikk og beregninger for investeringskostnader er beskrevet i kapittel 2 og i kapittel 7.2 finner beregnet årlig kostnader for ruta.

Vi har ikke lagt inn investeringskostnader i kaianlegg ved noen av kaiene. Vi er kjent med at det antakelig vil være behov for investeringer dersom den nye ruta skal ha anløp på Fillan. Det er beregnet følsomhetsanalyse der vi også legger inn investeringskostnader i kaianlegg på Fillan. Det er ikke i denne analysen gjort vurdering av terminalforholdene, og om disse er tilstrekkelig ved Sistranda og Fillan, eventuelt om det er kapasitet ved Brekstad for å ta imot ytterligere reisende.

8.6 SAMMENSTILLING AV DEN SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSEN

Tabell 8-6 og 8-7 viser de samfunnsøkonomiske beregningene for ulike delposter ved de to alternativene for ruteopplegg. Verdier med negativt fortegn er kostnader som følge av opprettelse av en ny båt rute, og verdier positivt fortegn viser gevinster samfunnet kan oppnå ved opprettelse av ny rute.

8.6.1 NY RUTE FRØYA – TRONDHEIM, DIREKTERUTE VIA FILLAN OG BREKSTAD

I dette avsnittet er alternativ 1 fra kapittel 7 beregnet. I tabell 8-6 ser vi at det ved 248 passasjerer på ruta mellom Sistranda og Trondheim hver dag i 260 dager i året (mandag til fredag), årlig gir om lag 21 mill. kroner i økt nytte for trafikantene, det vil gi trafikkinntekter på om lag 13,6 mill. kroner, reduserte ulykkeskostnader verdsettes til 3,3 mill. kroner og verdien fra reduserte miljøutslipp fra bil er verdsatt til ca. 266 000 kroner. Reduserte ulykkeskostnader til en verdi på 3,3 mill. kroner antyder at det ved redusert trafikk vil være mulig å unngå i underkant av en «gjennomsnittsulykke» hvert år.

Kostnadene ved å drive ruta på ca. 30 mill. kroner, vi får økte miljøkostnader som følge av økt utslipp fra en ny båt rute som er verdsatt til ca. 1,2 mil. kroner i året og skattevirkningen står for en kostnad på om lag 3,3 mill. kroner.

Tabell 8-7 Samfunnsøkonomisk analyse, ny direkterute Frøya - Trondheim, 248 passasjerer

Samfunnsøkonomiske virkninger årlig i 1000 NOK, 248 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim per dag (mandag – fredag)	
Nyttevirkning	17 247
Kostnader ny båt	-29 980
Ekstrakostnader eksisterende ruter	0
Inntekter	13 616
Ulykkeskostnader	3 333
Miljøkostnader båt	-1 189
Reduserte miljøkostnader ved redusert trafikk	266
Skattevirkning	-3 273
Netto nytte	21

Oppsummert viser tabellen at ruta får en netto nytte på 21 000 kroner ved 248 passasjerer per dag på ukedager. Dersom ruta har 245 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim får vi en negativ nytte på om lag 130 000. Ved et antatt inntektsnivå på 211 kroner per passasjer per reise, så vil ruta være bedriftsøkonomisk lønnsom ved 546 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim daglig i 260 dager i året. Subsidiebehovet for denne løsningen er på ca. 16 mill. kroner.

Vi har gjort noen følsomhetsanalyser der vi har endret ulike forutsetninger, og resultatene av disse analysene presenteres videre i dette avsnittet. Vi har ført utført en analyse der vi antar at gjennomsnittlig billettpris på ruta kun er på kr 150. Dette medfører at ruta blir marginalt samfunnsøkonomisk lønnsom ved 264 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim, og rutekostnadene kan dekkes først ved 769 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim daglig i 260

dager per år. Årsaken til at det blir behov for flere passasjerer ved en lavere billettpris, er at vi får overføring av flere tjenestereiser som har en mindre gevinst av ruta enn reiser til og fra arbeid.

Vi har også antatt at hurtigbåten vil nedskrives i løpet av 10 år. Vi har beregnet resultater dersom vi velger en avskrivningsperiode på 15 år. Dette gjør ruta samfunnsøkonomisk lønnsom ved 233 passasjerer daglig mellom Sistranda og Trondheim.

Dersom vi tar utgangspunkt i oppdragets opprinnelige rutetilbud, et direktetilbud mellom Frøya og Trondheim, kunne det være mulig å få tidsbruk ned til ca. 1 time og 55 minutter. Under denne forutsetningen vil ruta være samfunnsøkonomisk lønnsom ved 227 passasjerer. Andelen tjenestereiser med ruta blir med lavere tidsbruk høyere, og gjennomsnittlig inntekt/billettpris per passasjer går dermed opp fra 211 til 220 kroner. Ruta blir da bedriftsøkonomisk lønnsom med 524 passasjerer per dag.

I kapittel der vi beregner de totale driftskostnadene på ruta, så viser vi til at konkurransesituasjonen i markedet og andre forhold kan påvirke den faktiske prisen som er mulig å oppnå. Vi har derfor gjort en reberegning i modellen der vi antar at vårt kostnadsnivå er 20% for lavt, og antar med dette at total driftskostnad (drifts-, mannskaps- og kapitalkostnader) er 36 mill. kroner. Ved et slikt kostnadsnivå er det behov for 296 passasjerer før ruta er samfunnsøkonomisk lønnsom, og 656 passasjerer for at ruta skal være bedriftsøkonomisk lønnsom. Gjennomsnittlig billettpris i dette tilfellet er 211 kroner. Tilskuddsbehovet ved et slikt kostnadsnivå ville være på ca. 20 mill. kroner.

I kapittel 2.4 og 8.2 viser vi til at det er støtte for at tidsverdiene reduseres med 10 prosent ved overgang fra bil til buss. Hurtigbåt har ingen egne tidsverdier fra håndbok V712. Dersom vi antar at reiser med hurtigbåt kan behandles og verdsettes som en reise med buss når passasjerer overføres fra egen bil til hurtigbåt, vil ruta med 10 prosent lavere tidsverdier ved overføring fra bil til båt være samfunnsøkonomisk lønnsom ved 231 passasjerer. Bedriftsøkonomisk balanse oppnås da ved 554 passasjerer ved en gjennomsnittlig billettpris på 208 kroner. Andel overførte fra de ulike reisehensiktene endres til 21 prosent tjenestereiser, 71 prosent reiser til/fra arbeid og 8 prosent fritidsreiser.

Vi skriver også i kapittel 8.2 at vi antar at tjenestereiser kan være fleksibel på reisetidspunkter, og at vi dermed antar at overføring skjer fra bil/Kystekspresen til den nye båt ruta. Dersom vi også antar at tjenestereiser ikke er fleksible på reisetidspunkt, og at alle reiser i dag foregår med bil så blir ruta samfunnsøkonomisk lønnsom ved 245 passasjerer. Bedriftsøkonomisk balanse oppnås da ved 527 passasjerer ved en gjennomsnittlig billettpris på 219 kroner. Andel overførte fra de ulike reisehensiktene endres til 34 prosent tjenestereiser, 58 prosent reiser til/fra arbeid og 8 prosent fritidsreiser.

Dersom den nye ruta skal anløpe Fillan, og dette medfører investeringer på ca. 8,5 mill. kroner, så medfører dette årlige kapitalkostnader på ca. 426 000 om vi antar en levetid på 40 år for ny kai og en kalkulasjonsrente på 4%. Det betyr da at det er behov for 252 passasjerer daglig for å oppnå samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

8.6.2 NY RUTE SISTRANDA – FILLAN – BREKSTAD, OVERGANG TIL DAGENS PENDLERRUTE

I tabell 8-7 ser vi at det ved 131 passasjerer på ruta hver dag i 260 dager i året (mandag til fredag), årlig gir om lag 9 mill. kroner i økt nytte for trafikantene, det vil gi trafikkinntekter på om lag 6,7 mill. kroner, reduserte ulykkeskostnader verdsettes til 2,1 mill. kroner og reduserte miljøutslipp er verdsatt til ca. 168 000 kroner. Reduserte ulykkeskostnader til en verdi på 2,1 mil. kroner antyder at det ved redusert trafikk vil være mulig å unngå en «gjennomsnittsulykke» ca. hvert andre år.

Kostnadene ved å drive ruta på 15,4 mill. kroner, vi får økte miljøkostnader som følge av økt utslipp fra en ny båt rute som er verdsatt til ca. 624 000 i året og skattevirkningen står for en kostnad på om lag 1,7 mill. kroner.

Tabell 8-8 Samfunnsøkonomisk analyse, ny båt rute Frøya – Fillan – Brekstad, 131 passasjerer

Samfunnsøkonomiske virkninger årlig i 1000 NOK, 131 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim per dag (mandag – fredag)	
Nyttevirkning	8 876
Kostnader ny båt	-15 357
Ekstrakostnader eksisterende ruter	0
Inntekter	6 708
Ulykkeskostnader	2 098
Miljøkostnader båt	-624
Reduserte miljøkostnader ved redusert trafikk	168
Skattevirkning	-1 730
Netto nytte	139

Oppsummert viser tabellen at ruta får en netto nytte på 139 000 kroner ved 131 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim. Dersom ruta har 130 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim får vi en negativ nytte på om lag 7 000. Ved et antatt inntektsnivå på 197 kroner per passasjer per reise, så vil ruta være bedriftsøkonomisk lønnsom ved 300 passasjerer daglig i 260 dager i året. Dette gjelder en reise, slik at dersom vi forutsetter at alle reiser frem og tilbake samme dag vil det være behov for 150 personer som pendler tur/retur Sistranda og Trondheim daglig. Subsidiebehovet ved denne løsningen er på ca. 8,7 mill. kroner.

Vi har gjort noen følsomhetsanalyser der vi har endret ulike forutsetninger, og resultatene av disse analysene presenteres videre i dette avsnittet. Vi har ført utført en analyse der vi antar at gjennomsnittlig billettpris på ruta kun er på kr 150. Dette medfører at ruta blir marginalt samfunnsøkonomisk lønnsom ved 145 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim, og rutekostnadene kan dekkes ved 394 passasjerer mellom Sistranda og Trondheim daglig i 260 dager per år. Årsaken til at det blir behov for flere passasjerer ved en lavere billettpris, er at vi får overføring av flere tjenestereiser som har en mindre nyttegevinst av ruta enn reiser til og fra arbeid.

Vi har også antatt at hurtigbåten vil nedskrives i løpet av 10 år. Vi har beregnet resultater dersom vi velger en avskrivningsperiode på 15 år. Dette gjør ruta samfunnsøkonomisk lønnsom ved 123 passasjerer daglig mellom Sistranda og Trondheim.

I kapittel der vi beregner de totale driftskostnadene på ruta, så viser vi til at konkurransesituasjonen i markedet og andre forhold kan påvirke den faktiske prisen som er mulig å oppnå. Vi har derfor gjort en reberegning i modellen der vi antar at vårt kostnadsnivå er 20% for lavt, og antar med dette at total driftskostnad (drifts-, mannskaps- og kapitalkostnader) er 18 mill. kroner. Ved et slikt kostnadsnivå er det behov for 156 passasjerer før ruta er samfunnsøkonomisk lønnsom, og 364 passasjerer for at ruta skal være bedriftsøkonomisk lønnsom. Tilskuddsbehovet ved et slikt kostnadsnivå ville være på ca. 10 mill. kroner.

I kapittel 2.4 og 8.2 viser vi til at det er støtte for at tidsverdiene reduseres med 10 prosent ved overgang fra bil til buss. Hurtigbåt har ingen egne tidsverdier fra håndbok V712. Dersom vi antar at reiser med hurtigbåt kan behandles og verdsettes som en reise med buss, vil ruta med 10 prosent lavere tidsverdier ved overføring fra bil til båt være samfunnsøkonomisk lønnsom ved 119 passasjerer. Bedriftsøkonomisk balanse oppnås da ved 303 passasjerer ved en gjennomsnittlig billettpris på 195 kroner. Andel overførte fra de ulike reisehensiktene endres til 5 prosent tjenestereiser, 87 prosent reiser til/fra arbeid og 8 prosent fritidsreiser.

Vi skriver også i kapittel 8.2 at vi antar at tjenestereiser kan være fleksibel på reisetidspunkter, og at vi dermed antar at overføring skjer fra bil/Kystekspresen til den nye båtuta. Dersom vi også antar at tjenestereiser ikke er fleksible på reisetidspunkt, og at alle reiser i dag foregår med bil så blir ruta samfunnsøkonomisk lønnsom ved 136 passasjerer. Bedriftsøkonomisk balanse oppnås da ved 281 passasjerer ved en gjennomsnittlig billettpris på 211 kroner. Andel overførte fra de ulike reisehensiktene endres til 25 prosent tjenestereiser, 68 prosent reiser til/fra arbeid og 7 prosent fritidsreiser.

9 REFERANSER

AtB (2017), Statistikk levert på rute- og holdeplassnivå fra AtB

Bråthen, Svein og Lage Lyche. 2004. Konsekvensanalyser i ferjesektoren. Gjennomgang av noen kostnadskomponenter. Notat fra Møreforskning. Molde: datert 06.05.04

COWI (2014). Oppdatering av enhetskostnader i nytte-kostnadsanalyser i Statens vegvesen. A050431 - 1. Utarbeidet april 2014 for Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Direktoratet for økonomistyring DFØ (2014). Veileder i samfunnsøkonomiske analyser.

Finansdepartementet (2014). Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser.

Ramjerdi, F., S. Flügel, H. Samstad og M. Killi. (2010). Den norske verdsettingsstudien, Tid. TØI-rapport 1053B/2010. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Rekdal, J. , O. I. Larsen., A. Løkketangen, og T. N. Hamre. (2013). TraMod_By Del 1: Etablering av nytt modellsystem. Revidert utgave av rapport 1203. Molde: Møreforskning Molde, rapport 1313

RVU, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014, uttrekk av data

Statens vegvesen (2015), Håndbok V712, Konsekvensanalyser

Statens vegvesen. 2015b. Dokumentasjon av beregningsmoduler i EFJEKT 6.6. SVV-rapport Nr. 358

Statens vegvesen (2017a), Uttrekk fra vegdata.no

Statistisk sentralbyrå (2017). Uttrekk av statistikk. Demografi og akvakultur.

Trafikksikkerhetshåndboken, <https://tsh.toi.no/> , Transportøkonomisk Institutt

Vareide, K. og Storm, H.N. (2010). Næringsutvikling og attraktivitet Sør-Trøndelag. Lastet ned 12.06.2017

Østli, V., A. H. Halse og M. Killi. Verdsetting av tid, pålitelighet og komfort tilpasset NTM6. TØI-rapport 1389/2015. Oslo, transportøkonomisk Institutt



MØREFORSKING
MOLDE

MØREFORSKING MOLDE AS

Britvegen 4

NO-6410 Molde

TEL +47 71 21 40 00

mfm@himolde.no

www.moreforsk.no

NO 984 369 344



MØREFORSKING



Høgskolen i Molde
Vitenskapelig høgskole i logistikk



FELLES INNSPILL TIL TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE I.F.M. NY DIREKTERUTE/KYSTEKSPRESSEN

TIL OG FRA FRØYA OG HITRA

v/Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening

Hitra Næringsforening og Frøya Næringsforum har de siste ¾ årene på vegne av sine 150 medlemsbedrifter jobbet mot Fylkeskommunen for en bedring i hurtigbåttilbudet **til og fra øyregionen**. Et tilbud som næringslivet mener ikke er tilpasset deres behov. Tilbakemeldingen fra Trøndelag Fylkeskommune er nå at de forventer en felles tilnærming til saken fra de to kommunene. Dette har medført en felles aktivitet mellom styrene i de to næringsorganisasjonene, og man har blitt enige om følgende:

Bakgrunn

Øyregionen Hitra og Frøya er en distriktsregion i sterk vekst. Folketallet er, atypisk distriktskommuner flest, sterkt økende. Faktisk er vi helt i toppsjiktet nasjonalt. Den positive utviklingen innen havbruk og tilstøtende næringer er den primære årsaken. Næringslivet i øyregionen blomstrer, og offentlig sektor vokser i takt. Havbruk er blitt den desidert største økonomiske motoren i den Trønderske økonomien, og størstedelen av virksomheten drives i og fra øyregionen! Denne utviklingen tilsier at en kraftig forbedring i kollektivtransport til og fra Trondheim er på lang overtid.

I 20 år har SINTEF og NTNU har arbeidet med å realisere Ocean Space Center, nylig omdøpt til Ocean Space Laboratories. Senteret skal være Europas laboratorium for utprøving og forskning knyttet til den nordlige delen av kontinentet og havområdene mot Russland, Canada, USA, Grønland, og Japan. Prosjektet ble i desember 2018 vedtatt av regjeringen, og det ble bevilget hele 6 milliarder kroner. I prosjektet skal ett av totalt tre fjordlaboratorier legges til øyregionen, og planlegges fullført innen 2025. I tillegg til dette vil Aquatech Labs, som er et samarbeidsprosjekt mellom Sintef, NTNU, Trøndelag Fylkeskommune og lokalt næringsliv medføre mye FoU-aktivitet i øyregionen, som i sin tur leder til mye reisevirksomhet.

På Hitra er det bygget opp et enormt industriområde på Jøsnøya, som er nært knyttet opp mot Hitra Kysthavn. Lerøy Midt har bygget verdens mest avanserte anlegg for slakting og videreforedling av laks, og det bygges opp en betydelig næringsvirksomhet også på nærliggende områder. Hitra kommune jobber også med en større regulering av boligtomter på aksene Jøsnøya – Hestvika. Det anslås også at det er i dette området den største veksten i bosetting på Hitra vil komme.

Næringsliv og øvrig samfunn på Hitra og Frøya har lenge etterlyst en bedre og mer helhetlig kollektivløsning for regionen. Tilbudet som finnes i dag, er veldig lite tilpasset arbeidspendling og tjenestereiser, og virker begrensende på utviklingen. Det er et stort tankekors at man på 1990-tallet hadde et bedre hurtigbåttilbud enn hva vi har i dag. Personbil har blitt det foretrukne transportmiddel for reisende til og fra Trondheim, hvilket er stikk i strid med fylkeskommunale målsetninger.

Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening ser med forferdelse på de signaler som er gitt fra Trøndelag Fylkeskommune i forbindelse med budsjettplaner for 2019-2023. Her ønsker administrasjonen å kutte på samferdselsområdet hvert eneste år i perioden, og spesielt innenfor hurtigbåttilbudet. Dersom Fylkeskommunen har et oppriktig ønske om å få flere til å velge kollektivtransport foran bil som reisemåte, har vi vanskelig for å se logikken i å kutte i dette tilbudet. Markedsundersøkelse utført av Hitra Næringsforening og forskningsrapport fra Møreforskning på oppdrag fra Frøya Næringsforum viser at det er et stort potensiale i å øke etterspørselen gjennom å tilpasse tilbudet til markedets behov.

Vi innstiller til Frøya og Hitra kommuner om å støtte vår henvendelse til Trøndelag Fylkeskommune om å etablere en tidlig avgang med hurtigbåt fra Sistranda via Sandstad og Brekstad til Trondheim, samt en sen avgang fra Trondheim via Brekstad og Sandstad til Sistranda i inneværende avtaleperiode. Dette som en midlertidig løsning før ny avtaleperiode 2022/24 starter opp.

Ønsker/behov

Når det gjelder neste avtaleperiode ønsker vi å komme i dialog med Fylkeskommunen allerede på det nåværende tidspunkt for å sikre at følgende behov fra øyregionen ivaretas på best mulig måte:

Tidlig avgang på morgenen fra Sistranda og Sandstad mot Trondheim:

- For å kunne delta på heldagsmøter i Trondheim.
- For å nå tidligere fly ut fra Værnes.
- Utvidet bo- og arbeidsmarked.
- Mulighet for å følge studier i Trondheim.
- Korrespondanse med AirLeap fra Ørland.

Tidlig avgang på morgenen fra Trondheim til Sandstad og Sistranda:

- Mulighet for å følge havbruksrelaterte studier på Frøya og Hitra.
- Tilrettelegging for studenter i.f.m. besøk til og fra praksisfeltet (mastergrad/brohode havbruk/den nye fagskoleutdanningen).
- Tjenestereiser i.f.m. Ocean Space Laboratories og Aquatech Labs.
- Tjenestereiser i.f.m. havbruksaktørenes egne forsknings- og utviklingsprosjekter og generell aktivitet knyttet til næringen.
- Utvidet bo- og arbeidsmarked, meget viktig ut ifra et registrert økende kompetansebehov i regionen.

Vi understreker at vi, Frøya Næringsforum og Hitra Næringsforening, i inneværende avtaleperiode ønsker en ekstra rute som går tidlig morgen Sistranda-Sandstad-Brekstad-Trondheim og

retur på kvelden. Fra og med ny avtaleperiode ønsker vi at disse avgangene inngår i det faste rutetilbudet med Kystekspresen mellom Trondheim og Kristiansund. Da med tillegg også av en tidlig avgang fra Trondheim på morgenen.

Daglig leder Hitra Næringsforening

Daglig leder Frøya Næringsforum

Styreleder Hitra Næringsforening

Styreleder Frøya Næringsforum

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Kristin Strømskag
Arkivsaksnr.: 18/3444

Arkiv: 140 &58

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

OFFENTLIG ETTERSYN - PLANPROGRAM FOR REGIONAL PLAN FOR AREALBRUK I TRØNDELAG

Vedtak:

Forslag til vedtak:

Frøya kommunestyre tar høringsutkast til planprogram for regional plan for arealbruk til etterretning, og kommer med følgende høringsuttalelse:

- Kommunestyret støtter strategien med fokus på regionale tyngdepunkt. Frøya defineres i følge forslag til planprogram som regionalt tyngdepunkt. Vi forventer at dette følges opp gjennom fylkeskommunens andre ansvarsområder, særlig i forhold til utdanning, kollektivtransport og veiutbygging/veivedlikehold.
- I forhold til senterstruktur med levende sentra og gode transportløsninger ber vi fylkeskommunen være bevisst distriktenes bebyggelsesmønster. På Frøya står grendastrukturen sterkt, og Frøya kommunes samfunnsplan har et uttalt mål om å understøtte dette. Så fremt kollektivtilbudet og utbygging av gang- og sykkelveier ikke bedres, vil en samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling vanskelig kunne oppnås i distriktene. Vi ber om at dette hensyntas i det videre planarbeidet.
- Frøya kommune imøteser et bedret kunnskapsgrunnlag for forvaltning av mineralressurser.
- I forhold til kystsoneforvaltning ønsker Frøya kommune at Trøndelag fylkeskommune inntar en aktiv rolle opp mot Forsvarsbygg og forvaltningen av skytefeltene langs trøndelagskysten. Skytefeltene oppleves begrensende for kommunenes råderett over sjøarealene og vi ber om at temaet inkluderes i arbeidet med regional plan for arealbruk.
- Frøya kommune ønsker at Trøndelag fylkeskommune i større grad vektlegger lokale forhold ved differensiert forvaltning av strandsonen. Frøyas innbyggere har både historisk og nåtidig levd ved, på og av havet. Tilgang til havet er også grunnlaget for den enorme veksten kommunen har opplevd i senere år. Det er derfor avgjørende at differensiering av strandsoneforvaltningen ikke setter begrensninger i kommunen, men legger til rette for en næringsvennlig og bærekraftig forvaltning. Det er også ønskelig

med en mer differensiert forvaltning innad i kommunen for å kunne redusere fraflytting, blant annet i Øyrekka.

- Frøya kommune ønsker særlig å inkluderes i arbeidet med temaene nevnt over i det videre planarbeidet.

Vedlegg:

Høringsbrev og høringsutkast planprogram

Saksopplysninger:

Frøya kommune mottok 18.12.2018 planprogram for regional plan for arealbruk i Trøndelag til høring og offentlig ettersyn, i henhold til plan- og bygningslovens (PBL) § 8-3. Frist for høringsuttalelse er 22. februar 2019. Frøya kommune har fått utsatt frist til 1.mars 2019, grunnet politisk møteplan.

Sammenslåingen av Nord-og Sør-Trøndelag fylkeskommune har utløst behov for en ny regional plan for arealbruk. Regional plan for arealbruk skal være et godt styringsverktøy for å tydeliggjøre en bærekraftig, differensiert arealpolitikk for hele fylket.

Endelig plan skal vedtas av fylkestinget i desember 2020. Planprogrammet redegjør for aktuelle temaområder, behov for kunnskapsgrunnlag, prosess og medvirkning. Kommunen vil involveres i arbeidet, både politisk og administrativt. Planarbeidet skal utarbeide overordnede mål og strategier for arealbruk. Det er derfor særlig viktig med politisk forankring og eierskap. Det vil benyttes etablerte arenaer, som kommunekonferanser o.l., i tillegg til regionvise dialogmøter i løpet av 2019 og 2020.

Under gis en kort oppsummering om hovedtema fra planprogrammet, med fokus på særlig relevante tema for Frøya kommune. Høringsutkast til planprogram ligger i sin helhet vedlagt saken.

Planprogram – regional plan for arealbruk – differensiert og bærekraftig arealpolitikk i Trøndelag

Formålet med planarbeidet

Regional plan for arealbruk skal være en overordnet plan som gir forutsigbarhet og langsiktighet i arealforvaltninga i Trøndelag. Den regionale forvaltninga skal bidra til å bevare viktige felles kvaliteter, samtidig som den skal legge til rette for en positiv samfunnsutvikling i fylket. Planprosessen skal bidra til en felles forståelse for hva som *skal til* for å oppnå en næringsvennlig og bærekraftig utvikling i Trøndelag.

Regional plan for arealbruk skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.

Kommunene må drøfte og implementere føringene fra den regionale planen i sine kommunale planer og i sin enkeltsaksbehandling. Innsigelser og klage fra regionale og statlige myndigheter vil ikke bli gitt til planer som er i samsvar med regional plan.

Sentrale problemstillinger og utredningsbehov

Trøndelag er en sammensatt region. Noen arealutfordringer vil være geografisk bestemt, f.eks. kystsoneplanlegging. Felles for alle kommuner, uavhengig av folketall og befolkningsutvikling, er behovet for god by- og stedsutvikling, større næringsarealer, massedeponi, samordna infrastruktur osv.

Bærekraftig utvikling og folkehelse er overordnede tema for planarbeidet. Langsiktig, kunnskapsbasert planlegging og forvaltning er et sentralt utgangspunkt for planarbeidet.

By- og tettstedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag

Fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

I 2030 har Trøndelag et balansert utbyggings- og bosettingsmønster:

- Trondheim er en konkurransedyktig storby og en positiv drivkraft for utvikling i fylket.
- Vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester.
- Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreg.

Regionale tyngdepunkt for å styrke regionene og sikre livskraftige distrikter

Regionale tyngdepunkt leverer tjenester, utdanning, kultur og opplevelser utenfor sin egen kommune. Trøndelagsplanen 2019-2030 legger opp til at temaet regionale tyngdepunkt må settes på dagsordenen, bl.a. for å bidra til en balansert utvikling i fylket. Regionale tyngdepunkt er ett element regional plan for arealbruk skal ta utgangspunkt i, for å vurdere plangrep som kan demme opp for fraflytting fra distriktene.

Senterstruktur med levende og attraktive sentra og gode transportløsninger

Fremtidsretta strategier for by- og stedsutvikling og boligpolitisk planlegging vil bidra til bolyst og god utnytting av sentrumsområder og bomiljø. Kommunene, staten og det regionale nivået må ha et bevisst og aktivt forhold til lokalisering av ulike typer tjenester og bebyggelse, transportmønster. De regionale strategiene innen samferdsel og regional plan for arealbruk må bygge opp om hverandres mål, strategier og retningslinjer slik at Trøndelag får en politikk for samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling.

Lokalisering av handel

De statlige planretningslinjene legger vekt på at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkt. Kommunene må ha en aktiv holdning til etablering av detaljhandel og transport- og arealkrevende handel i sine kommuneplaner.

Strategi for jordvernet

Jordvern handler om å sikre at både dagens og framtidens befolkning kan dyrke egen mat på egen jord.

Sammenheng og avveining mellom samfunnsinteresser og de statlige planretningslinjene for en samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er en sentral utfordring planarbeidet bør ta tak i. Jordvern må være en viktig del av arbeidet med by- og stedsutvikling i regional plan for arealbruk.

Klimaomstilling

Klimaomstilling omfatter både samfunnsendring, klimatilpasning og klimagassreduksjon. Trøndelag må bli smartere, tryggere og grønnere. Felles satsinger for å nå viktige mål er avgjørende for å lykkes med klimaarbeidet i fylket.

Kulturminner

Den samfunnsmessige verdien av kulturminnene i fylket skal være en tydelig dimensjon i arealplanleggingen.

Næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag

Fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

- I 2030 er Trøndelag best i Norge på regional samhandling.
- I 2030 har Trøndelag et omstillingsdyktig og fremtidsrettet arbeid- og næringsliv.
- I 2030 er trøndersk næringsliv basert på miljøvennlig næringsutvikling og teknologi.
- I 2030 har Trøndelag bærekraftig produksjon av mat og bioråstoff.
- I 2030 har Trøndelag et samordnet transport- og samferdselssystem.

Utvikling av næringsarealer i et regionalt perspektiv

Tilgang til næringsarealer er viktig for å sikre god lokalisering av alle små og mellomstore virksomheter, og for å sikre store sammenhengende næringsarealer for arealkrevende virksomheter.

Kraftproduksjon

Utbygging av vindkraft, vannkraft og småkraft medfører at omtrent 100 % av kraftproduksjonen i Trøndelag er basert på fornybare ressurser. De store vindkraftprosjektene som er under utbygging langs Trøndelagskysten vil bidra til et ventet kraftoverskudd fra 2020.

NVE skal ferdigstille en nasjonal ramme for vindkraft innen mars 2019. Dette arbeidet skal identifisere de mest egnede områdene for vindkraftutbygging på land. Tidligere avslåtte/trukne konsesjoner er ikke ekskludert i dette arbeidet. Om nye arealer skal tas i bruk må det løses gjennom regionale planer. Fylkeskommunen har levert kunnskapsgrunnlag til dette arbeidet.

Med utgangspunkt i konfliktnivået, og gjeldende regionalpolitiske føringer, vil ikke regional plan for arealbruk prioritere nye arealer til vindkraft.

Mineraler, byggeråstoffer og massedeponi

Arealplanlegging er et sentralt verktøy for å sikre viktige mineralforekomster i et langsiktig perspektiv. Kartlegging av aktuelle områder for massedeponi, i et regionalt perspektiv, kan være aktuelt.

Gjennom planprosessen med regional plan for arealbruk må NGU, Direktoratet for mineralforvaltning og fylkeskommunen videreutvikle samarbeidet for å tilrettelegge ulike temadata for kommunal planlegging.

Kystoneplanlegging

God og forutsigbar forvaltning av sjøområdene krever en samordnet arealplanlegging i sjø, på tvers av kommunegrensene, med et regionalt og nasjonalt perspektiv. Det er

gjennomført/gjennomføres interkommunale plansamarbeid. Fylkeskommunen vil derfor ikke initiere en egen regional plan for sjøarealene.

Når kystsoneplanleggingen blir ivarettatt gjennom interkommunale plansamarbeid vil Regional plan for arealbruk i mindre grad fokusere på sjøarealene. Overordnede strategier og regionalpolitiske retningslinjer som gir spesifikke føringer for arealbruk kan likevel bli en del av Regional plan for arealbruk.

Vannforvaltning

Regional plan for vannforvaltning skal revideres parallelt med arbeidet med regional plan for arealbruk. Prosessene vil bli koordinert og sett i sammenheng.

Differensiert forvaltning av strandsonen

Strandsonen er en ikke-fornybar ressurs med økende konkurranse om arealene.

Ressursene i kystsonen får stadig større betydning for næringsaktivitet og verdiskaping. Viktige interesser er oppdrett, tradisjonelt fiske, turisme, fritids- og rekreasjonsbruk og vindkraftutbygging.

Planlegging skal bidra til å hindre uønsket nedbygging i strandsonen og sikre bærekraftig ressursutnyttelse langs kysten.

De statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen tydeliggjør nasjonal arealpolitikk med en geografisk differensiering i 100-metersbeltet langs sjøen og vernet skal være strengere i områder med sterk konkurranse om strandsonen.

Gjennom arbeidet med regional plan for arealbruk må den regionalpolitiske tenkningen av differensieringen i de statlige retningslinjene bli konkretisert og tydeliggjort. For å bevare verdifulle kulturmiljøer/kulturlandskap – og naturområder må et differensiert strandsonevern praktiseres bedre, hvor de lokale forhold kan tillegges vekt.

Differensiering: I kommuner med mindre arealpress gis større rom for å vurdere utbygging gjennom kommunale planer, spesielt til næringsutvikling, som for eksempel sjørettede reiselivsplanlegg.

Behov for ny/oppdatert kunnskap

Det er behov for oppdatert skråfotosamling. Det vil også være behov for en oversikt, på kommunenivå, med gjenværende tilgjengelig strandsone som verken er nedbygd, dyrka mark, vernet (naturvern/kulturminne) eller ikke for bratt og utilgjengelig. Som et resultat av oppdatert kunnskapsgrunnlag kan det gi behov for å revurdere kartet som viser stort og mindre press på strandsonen, med et regionalt utgangspunkt.

Vurdering:

Trøndelag fylkeskommune har startet en omfattende prosess med utarbeidelse av regional plan for arealbruk. For kommunene vil denne planen gi føringer og skal innarbeides i kommunenes egne arealplaner og saksbehandling, i henhold til PBL § 8-2. Kommunene har rett og plikt til å delta i regional planlegging, jf. PBL § 8-3. Fylkeskommunen varsler ved oppstart av planarbeidet at det trolig er lite aktuelt å utarbeide regional planbestemmelse.

Høringsutkast til planprogram fremhever ulike tema under de to hovedkapitlene; «by- og tettstedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag» og «næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag». Forslag til vedtak er formulert på bakgrunn av kommunens

egne kommunale planer, ressurser og utfordringer. Særlig interessante tema er vektlagt for å bli involvert i disse temaområdene i den videre planprosessen.

Forhold til overordna planverk:

I tråd med PBL. Skal legges til grunn for kommunens egne arealplaner og saksbehandling.



Til kommunene i Trøndelag, samt Halså og Rindal kommune

Vår dato: 18.12.2018

Vår referanse: 201845692-11

Vår saksbehandler:

Deres dato:

Deres referanse:

Anne Caroline Haugan

Offentlig ettersyn - Planprogram for Regional plan for arealbruk i Trøndelag

Fylkestinget i Trøndelag vedtok 12. desember 2018, i sak 168/18, å sende forslag til planprogram for Regional plan for arealbruk i Trøndelag på høring, i henhold til plan- og bygningslovens §8-3.

Sammenslåinga av Trøndelag har utløst et behov for en ny regional plan for arealbruk som skal tydeliggjøre en bærekraftig, differensiert arealpolitikk i hele fylket. Målet med planarbeidet er å tilrettelegge for en framtidssretta, effektiv og samordna arealutvikling for hele Trøndelag. Regional plan for arealbruk skal være et godt styringsverktøy og stå sentralt når kommunene ruller sine arealdeler.

Måloppnåelse er avhengig av samarbeid og felles innsats på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer. Fylkeskommunen vil lede planprosessen, med mål om å bevare viktige felles kvaliteter og sikre god samfunnsutvikling i regionen. Planprosessen vil gå over to år, og endelig plan skal vedtas av fylkestinget i desember 2020. Planprogrammet redegjør for aktuelle temaområder, behov for kunnskapsgrunnlag, prosess og medvirkning.

Kommunene er svært sentrale i arbeidet, og god dialog med kommunene er avgjørende for et godt sluttresultat. Vi er avhengig av å møte kommunene både på politisk og administrativt nivå. Planarbeidet skal utarbeide overordnede mål og strategier for arealbruk, og her er det særlig viktig med politisk forankring og eierskap. Vi tar sikte på å bruke eksisterende arenaer, som kommunekonferanser o.l., i tillegg til regionvise dialogmøter i løpet av 2019 og 2020.

Regionalpolitiske retningslinjer skal operasjonalisere de overordnede målene og strategiene, og sikre at planen blir et godt styringsverktøy for kommunene og regionale myndigheter. Her er fagkunnskapen i kommuneadministrasjonen sentral. Det vil bli sendt egne invitasjoner til å delta på temadager og i arbeidsgrupper i prosessen. Om dere allerede nå ser at det er temaområder dere ønsker å bidra til kan dere gjerne opplyse om det i høringsuttalelsen.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Plan

Om det er spesielle problemstillinger dere ønsker å drøfte angående planprogrammet er det bare å ta kontakt med seksjonsleder Vigdis Espnes Landheim eller prosjektleder Anne Caroline Haugan.

Høringsfristen er satt til 22. februar 2019.

Med vennlig hilsen

Odd Inge Mjøen
Fylkesrådmann

Vigdis Espnes Landheim
Seksjonsleder Plan

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

Planprogram regional plan for arealbruk 12.12.2018

Mottakere:

FRØYA KOMMUNE
TRONDHEIM KOMMUNE
MALVIK KOMMUNE
RØROS KOMMUNE
OPPDAL KOMMUNE
STJØRDAL KOMMUNE
MIDTRE GAULDAL KOMMUNE
MELHUS KOMMUNE
INDERØY KOMMUNE
ØRLAND KOMMUNE
SKAUN KOMMUNE
HEMNE KOMMUNE
NAMDALSEID KOMMUNE
RENNEBU KOMMUNE
SNÅSA KOMMUNE
ORKDAL KOMMUNE
MELDAL KOMMUNE
GRONG KOMMUNE
LIERNE KOMMUNE
NAMSSKOGAN KOMMUNE SENTRALADMINISTRASJONEN
TYDAL KOMMUNE
VIKNA KOMMUNE
INDRE FOSSEN KOMMUNE
VERDAL KOMMUNE
HITRA KOMMUNE
ÅFJORD KOMMUNE
SNILLFJORD KOMMUNE
LEKA KOMMUNE

ROAN KOMMUNE
STEINKJER KOMMUNE
NAMSOS KOMMUNE
HOLTÅLEN KOMMUNE
SELBU KOMMUNE
HØYLANDET KOMMUNE
MERÅKER KOMMUNE
FLATANGER KOMMUNE
OVERHALLA KOMMUNE
LEVANGER KOMMUNE
KLÆBU KOMMUNE SENTRALADMINISTRASJON
FROSTA KOMMUNE
VERRAN KOMMUNE
AGDENES KOMMUNE
RØYRVIK KOMMUNE
OSEN KOMMUNE
FOSNES KOMMUNE
RINDAL KOMMUNE
BJUGN KOMMUNE
HALSA KOMMUNE
NÆRØY KOMMUNE

PLANPROGRAM REGIONAL PLAN FOR AREALBRUK

Differensiert og bærekraftig arealpolitikk i
Trøndelag

Høringsfrist 22. februar 2019





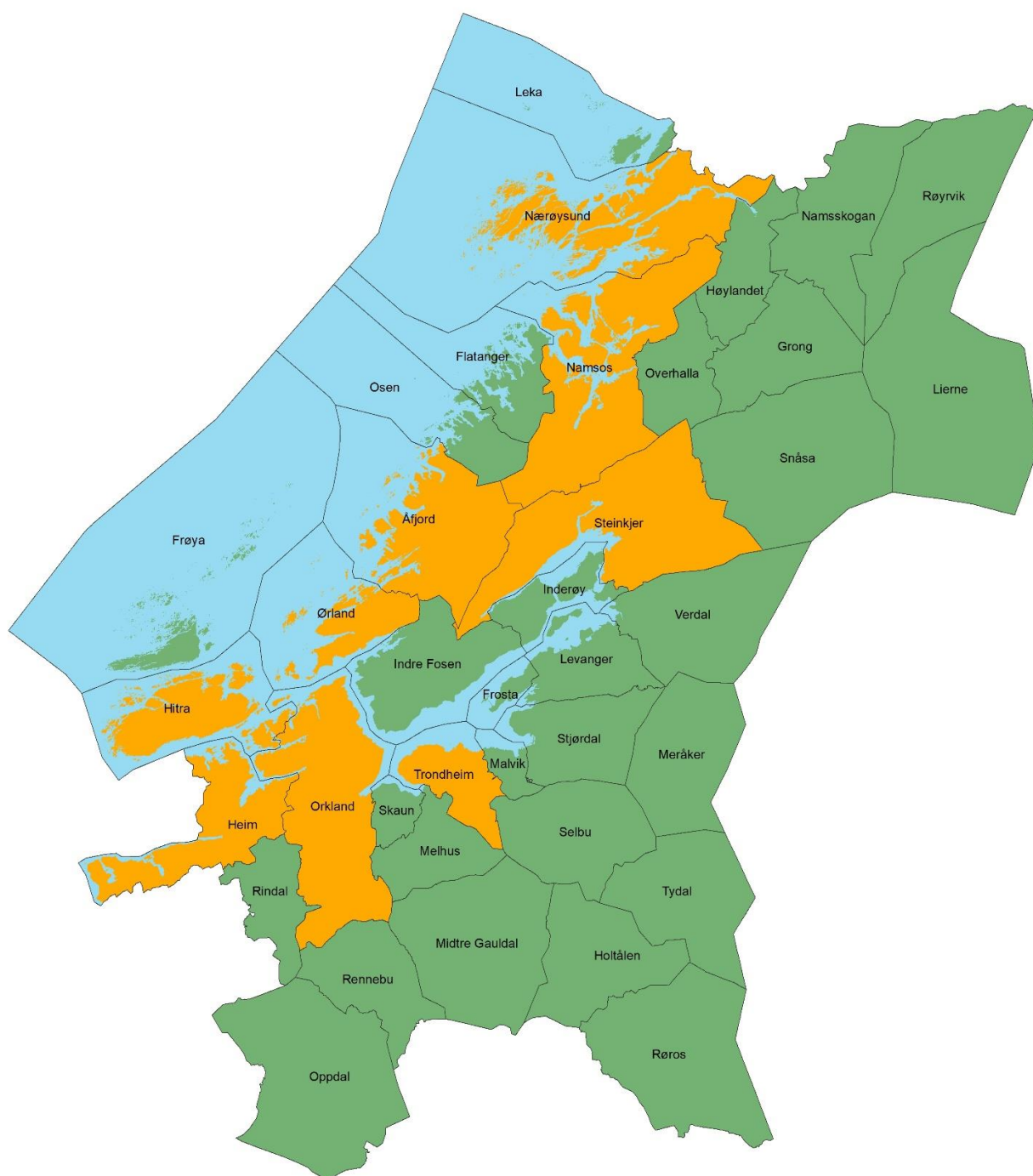
Plan- og bygningsloven §4-1 krever at det skal utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet med regional plan:

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart.

Fylkestinget fastsetter planprogrammet etter at det har vært på høring.

Innhold

Innhold	3
Innledning.....	5
Formålet med planarbeidet	6
Planens virkning	6
Planens oppbygging.....	6
Internasjonale, nasjonale og regionale føringer for arbeidet	8
Utfordringsbildet i Trøndelag	10
Sentrale problemstillinger og utredningsbehov.....	11
Bærekraftig utvikling	12
Folkehelse.....	13
By- og stedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag.....	15
Regionale tyngdepunkt for å styrke regionene og sikre livskraftige distrikter	15
Senterstruktur med levende og attraktive sentra og gode transportløsninger	17
Lokalisering av handel	19
Strategi for jordvernet.....	20
Klimaomstilling	22
Kulturminner	23
Næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag.....	25
Utvikling av næringsarealer i et regionalt perspektiv	25
Reindrift.....	26
Kraftproduksjon.....	27
Mineraler, byggeråstoffer og massedeponi	28
Kystsoneplanlegging.....	29
Vannforvaltning	29
Differensiert forvaltning av strandsonen	30
Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning.....	33
Prosess og tidsplan	36



Kartet illustrerer Trøndelag anno 2020, etter kommunesammenslåinger og at Halså og Rindal er innlemmet i fylket.

Innledning

Sammenslåinga av Trøndelag har utløst et behov for en ny regional plan for arealbruk som skal tydeliggjøre en bærekraftig, differensiert arealpolitikk i hele fylket. Håndtering av kommune-overskridende utfordringer er et samfunnsansvar gitt til fylkeskommunene, og som er en sentral del av samfunnsutviklerrollen.

I dag har vi to ulike plan-dokument, som gjelder til ny regional plan er vedtatt:

- [Regional strategi for arealbruk i Sør-Trøndelag](#), vedtatt i 2014, som retningsgivende arealpolitikk for fylkeskommunen
- [Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag](#), vedtatt i 2013. Planen skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i Nord-Trøndelag

Trøndelag består i dag av 47 kommuner. Når den regionale planen blir vedtatt i 2020 vil endringer i kommunestrukturen ha redusert tallet til 38. Men ulike deler av Trøndelag vil fortsatt ha ulike utfordringer og muligheter, og kreve ulike svar. Der det er stort press på arealene kan en plan med tydelige prinsipper for avveining av ulike interesser være et godt verktøy. Mange av de samme prinsippene vil være riktige for å sikre livskraftige distrikter, samtidig som det på noen områder kan være behov for andre prioriteringer og retningslinjer.

Fordi ulike deler av Trøndelag kan ha behov for ulike løsninger er det behov for en differensiert, men likevel bærekraftig arealpolitikk. Regional plan skal avveie og omsette nasjonale målsettinger og retningslinjer til gode helhetsløsninger for Trøndelag. I tillegg skal planen sikre samordning av ulike arealbehov, også på tvers av kommunegrensene. For å sikre et godt helhetsspektiv skal denne førstegenerasjonsplanen for arealbruk i Trøndelag omfatte hele fylket.

Målet er en framtidsretta, effektiv og samordna arealutvikling for hele Trøndelag. Regional plan for arealbruk skal være et godt styringsverktøy og stå særlig sentralt når kommunene ruller sine arealdeler.

Måloppnåelse er avhengig av samarbeid og felles innsats på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer. Fylkeskommunen, med fylkestinget som regional planmyndighet, vil lede planprosessen, med mål om å bevare viktige felles kvaliteter og sikre god samfunnsutvikling i regionen.

Formålet med planarbeidet

Regional plan for arealbruk skal være en overordnet og samlende plan som gir forutsigbarhet og langsiktighet i arealforvaltninga i Trøndelag. Planen skal sikre samordning av ulike arealbehov, også på tvers av kommunegrensene, og skal avveie og omsette nasjonale målsettinger og retningslinjer til gode helhetsløsninger. Den regionale arealpolitikken skal bidra til å bevare viktige felles kvaliteter, samtidig som den skal legge til rette for en positiv samfunnsutvikling i fylket.

En viktig målsetting for selve planprosessen er at den skal bidra til felles forståelse for hva som *skal til* for å oppnå en næringsvennlig og bærekraftig arealutvikling i Trøndelag.



Regional plan for bærekraftig arealpolitikk skal avveie og omsette nasjonale målsettinger og retningslinjer til gode helhetsløsninger for Trøndelag. Fordi kommunene i Trøndelag til dels har svært ulike utgangspunkt er det et mål at planen løfter fram en differensiert, men likevel bærekraftig, arealpolitikk.

Planens virkning

I henhold til Plan- og bygningsloven § 8-1 skal regional plan legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Den endrer ikke på eksisterende planstrukturer fastlagt i plan- og bygningsloven der kommunene har det primære ansvaret for arealplanleggingen. Fylkestingets planvedtak vil skape forpliktelser for offentlige myndigheter og organer til å følge opp og gjennomføre planen.

Kommunene må drøfte og implementere føringene fra den regionale planen i sine kommunale planer og i sin enkeltsaksbehandling. Innsigelser og klage fra regionale og statlige myndigheter vil ikke bli gitt til planer som er i samsvar med regional plan.

Planens oppbygging

Kunnskapsgrunnlag: Et godt kunnskapsgrunnlag gir anledning til å differensiere arealpolitikken på regionalt nivå. Planarbeidet skal bygge på et oppdatert og godt kunnskapsgrunnlag, basert på statistikk og analyser, verdier, kunnskap og praktisk erfaring. En sammensatt forståelse er grunnleggende for å lykkes med samfunnsutviklingen i trønderske kommuner med ulike utfordringer. Ulike aktører har ulike roller og kan ha ulikt perspektiv. Et felles bilde av hva de sentrale utfordringene og problemstillingene er vil gjøre det lettere å få til gode løsninger i plan.

Mål for en bærekraftig og differensiert arealpolitikk, med **tilhørende strategier**, vil stå sentralt i planarbeidet. Disse bygger videre på målene fra Trøndelagsplanen, og må utarbeides i samarbeid med relevante aktører. Det er særlig viktig med politisk forankring og eierskap til de overordnede målene og strategiene, både på kommune- og regionnivå.

Regionalpolitiske retningslinjer for arealplaner skal være tydelige og bli et styringsverktøy både for kommunene og regionale myndigheter. Retningslinjene skal operasjonalisere mål og strategier for arealbruken i Trøndelag, både gjennom enkeltsaksbehandling, men særlig ved rullering av kommuneplanens arealdel. Når kommunene implementerer retningslinjene i sine arealdeler vil det

være rom for lokale tilpasninger, men føringene fra regional plan skal sikre at kommunenes arealplaner bidrar til å styre Trøndelag i en felles overordnet retning.

Retningslinjene vil ikke utløse konsekvensutredning.

Regionalpolitiske retningslinjer for arealplaner skal gi kommunene et forutsigbart handlingsrom i deres arealplanlegging. Planer som er i tråd med retningslinjene skal ikke utløse innsigelse.

Temakart kan være aktuelt for en del av temaområdene, og vil bli utarbeidet ved behov

Samarbeidsprosjekter: Regional plan for arealbruk vil initiere flere samarbeidsønsker og konkrete samarbeidsprosjekter mellom ulike parter. Slike samarbeidsprosjekter skal koordinere innsats og bidra til et bedre kunnskapsgrunnlag om ulike arealspørsmål.

Handlingsprogram: Som del av regional plan skal det samtidig utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen, med tiltak, avtaler, økonomiske forpliktelse, tydelig ansvarsfordeling og tidshorisont på oppgavene. Dette skal vedtas av regional planmyndighet og behovet for rullering skal vurderes årlig.

Trolig ikke bruk av regionale planbestemmelser: Nå, ved varsel om planoppstart av denne «førstegenerasjonsplanen», er det vurdert som lite aktuelt å ta i bruk regionale planbestemmelser. Bruk av regionale planbestemmelser vil utløse krav om konsekvensutredning med en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn.

Regionale planbestemmelser er et sterkt juridisk regionalpolitisk virkemiddel som hittil ikke er tatt i bruk i noen av de gamle trøndelagsfylkene. Virkningen av en regional planbestemmelse er at det ikke kan iverksettes særskilt angitte bygge- eller anleggstiltak innenfor nærmere avgrensede geografiske områder, som etter bestemmelsene vil være i strid med planen uten samtykke. Dette kan f.eks. gjelde kjerneområder for landbruket, landskapsområder, eller traséer for større samferdselsanlegg. Forbudet gjelder inntil ti år med mulighet for forlengelse, i påvente av at kommunene, i sine planer, skal ivareta de regionale og nasjonale hensynene med bindende virkning. Forslag om regional planbestemmelse skal utarbeides og behandles i samsvar med reglene i PBL §§ 8-3 og 8-4, og kan fremmes i forbindelse med utarbeiding av en regional plan.

Temaområder: Utvalget av temaområder er gjort basert på kunnskap om kommunenes utfordringer og muligheter, gjennom dialog i ulike prosesser, plansaksbehandling og veiledning, erfaringer fra regionalt planforum, samt innspill og høringsuttalelser til Trøndelagsplanen.

Planen er foreslått delt i to hovedkapitler, «by og stedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag» og «næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag». Planprogrammet presenterer temaområder, sentrale utfordringer og eventuelle behov for kunnskapsgrunnlag i tilknytning til temaområdene.

Ett av temaområdene er jordvern. Fylkesutvalget har vedtatt at jordvern skal være en tydelig del av regional plan for arealbruk i Trøndelag, og ses i sammenheng med den nasjonale jordvernpolitikken. Dette vil bli fulgt opp gjennom planprosessen.

En regional plan er en avtale. Når fylkestinget vedtar den regionale planen får vi en felles forpliktende plan for langsiktig arealbruk i Trøndelag. Planen vil ikke bare gjelde for fylkeskommunen, men også for kommunal og statlig planlegging og virksomhet.

Internasjonale, nasjonale og regionale føringer for arbeidet

FNs bærekraftsmål

FN har vedtatt 17 bærekraftsmål for perioden fram mot 2030. Målene gjelder for alle land og er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

Parisavtalen

Parisavtalen er en internasjonal klimaavtale bestående av bestemmelser for blant annet reduksjoner i utslipp av drivhusgasser, klimatilpasning og støtte til utviklingslands omstilling. I vår region forplikter klimamålene oss til å redusere vårt klimafotavtrykk samtidig som vi legger til rette for at byene og tettsteder fortsatt skal vokse.

Nasjonale forventninger til fylkeskommune og kommunene

Regjeringen utarbeider hvert fjerde år «Nasjonale forventninger» til fylkeskommunene og kommunene, der det beskrives mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at det skal legges særlig vekt på i planleggingen. I tillegg til bærekraftig areal- og samfunnsutvikling generelt ønsker regjeringen en aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdier og utvikling av attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder spesielt.

Statlig planretningslinje for samordna bolig-, areal-, transport og arealplanlegging

Statens retning for areal- og transportpolitikken: Arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Planleggingen skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp, økt miljøvennlig energiomlegging, og bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Statens retning for arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen: Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.

Nasjonal transportplan 2018-2029

Det overordnede og langsiktige målet i Nasjonal transportplan er «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Planen legger til rette for utbygging både av nasjonale transportkorridorer og veg- og jernbanenettet generelt for å redusere reiseavstander og styrke trafiksikkerhet. Samtidig skal det også utvikles mer attraktiv kollektivtransport og infrastruktur for gåing og sykling. Det er et mål for byområdene at persontransportveksten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

Nasjonal jordvernstrategi

Stortinget vedtok i 2015 en nasjonal jordvernstrategi med mål om at omdisponeringen av landbruksjord i Norge skal reduseres til maksimalt 4000 dekar/år innen 2020. Ny nasjonal jordvernstrategi skal vedtas i Stortinget parallelt med statsbudsjettet, i desember 2018.

Konvensjonen om biologisk mangfold

Stortingsmelding nr. 14 (2015-2016) «Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold» viser den nasjonale politikken for bevaring av naturmangfold med mål om å ha god tilstand i økosystemene, ta vare på truet natur, og bevare naturområder som viser variasjonsbredden i norsk natur.

Trøndelagsplanen

RPA skal være med på å operasjonalisere målene i Trøndelagsplanen 2019-2030.

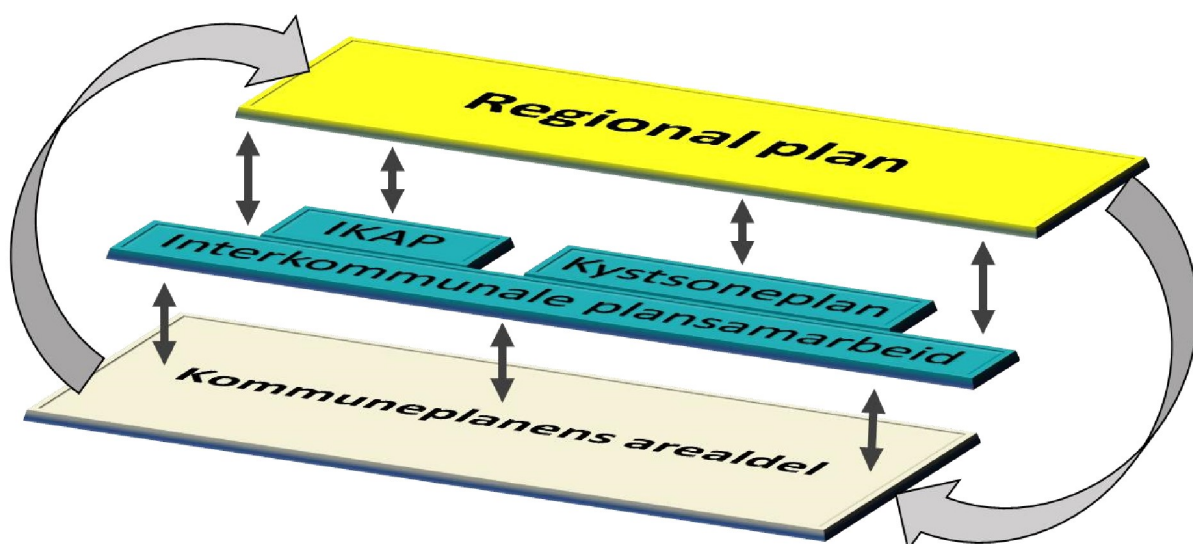
Arealer og arealbruk er sentralt for retningsmål innen alle de tre temaområdene bolyst og livskvalitet, kompetanse, verdiskaping og naturressurser og regionale tyngdepunkt og kommunikasjoner. Flere av samfunnsmålene vil ha stor betydning for Regional plan for arealbruk, og disse er framhevet i planprogrammet under de relevante temaområdene.

Regionale planer og strategier

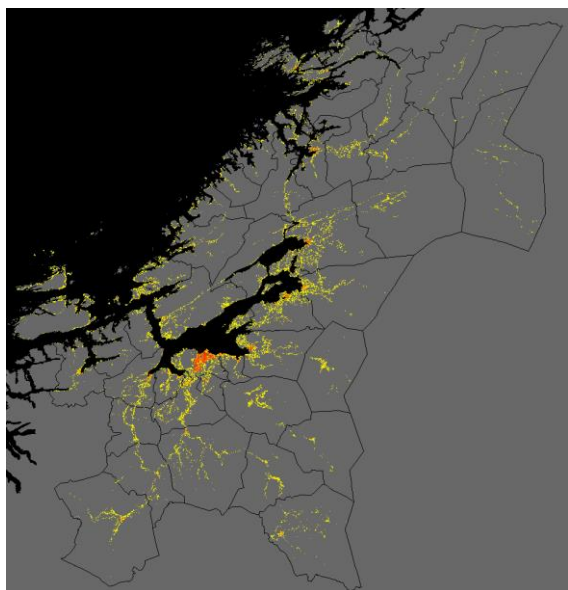
Planarbeidet koordineres med relevante regionale planer og strategier med en tydelig arealdimensjon, eksempelvis innen klima, samferdsel, kulturminner og næringsfeltet. Det er sentralt at de regionale planene og strategiene bygger opp om hverandres mål, strategier og retningslinjer slik at vi får en politikk for samordna bolig-, næring-, areal- og transportutvikling i Trøndelag.

Interkommunale plansamarbeid og avtaler med arealdimensjon

Den regionale planen for arealbruk vil være overordnet interkommunale plansamarbeid og andre interkommunale samarbeidsprosjekter. Regional plan for arealbruk skal ikke erstatte disse. Det er derfor viktig at samhandlingen med kommunene og eksisterende plansamarbeid er god, slik at regional plan og interkommunale plansamarbeid som IKAP og kystsoneplan, prosjektet Innherredsbyene og byvekstavtalen for Trondheim kan styrke hverandre.



Utfordringsbildet i Trøndelag



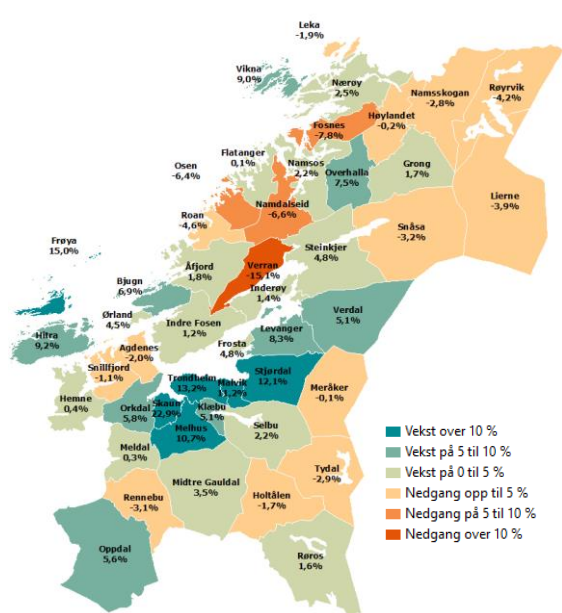
[Trøndelag i tall](#) presenterer tall og fakta om Trøndelag. Fylket har en langstrakt kystlinje, store landbruksarealer, fjell-, myr- og skogområder, én stor by og flere små byer og tettsteder. Kommuner i sterk vekst har andre arealutfordringer enn kommuner med befolkningsnedgang, og begge typene er godt representert i Trøndelag. Kombinert med ulikt ressursgrunnlag og en variert geografi gir det behov for en differensiert og bærekraftig arealpolitikk.

Trøndelag har et bosettingsmønster med store områder med spredt bebyggelse og enda større områder uten bosetting.

En stor andel av bosettinga vises langs jernbanen og E6 i nord-sør-retning på kartet. Elvedaler og store innsjøer kommer fram i kartet fordi bosettingen er

samlet langs disse. Bosetningen i kystkommunene følger stort sett kystlinjen.

74,7 % av befolkningen i Trøndelag bor i et tettsted. Kartet viser tydelig at Trondheim har tettest bosetting, men at det også er flere andre steder i Trøndelag med tett bosetning, blant annet i Innherredsbyene, Orkanger og Namsos. Som i resten av Norge, og verden forøvrig, har det over lenger tid skjedd en intern sentralisering innad i kommunene og i regionen.



Tilgangen til arbeid er den store driveren for befolkningsutviklinga i kommunene, enten i form av tilgjengelig arbeid i kommunen eller i nærliggende kommuner. Hovedalternativet i SSBs befolkningsprognoser tilsier at befolkningen i Trøndelag vil være på 519 533 i 2040. Dette er 60 789, eller 13,3 %, flere enn i dag.

Det er store variasjoner i befolkningsutviklinga i kommunene i Trøndelag. Det er en markant vekst i og rundt Trondheim, og vekst i aksene som følger Trondheimsfjorden fra Orkanger i sør til Steinkjer i nord, i form av både fødselsoverskudd og positiv nettoinnflytting.

Grovt sett har områdene som faller utenfor denne aksene hatt en flat befolkningsutvikling eller nedgang, med noen unntak. Hitra, Frøya og Vikna har hatt en

sterk sysselsettingsvekst drevet av havbruksnæringen. Overhalla, Bjugn og Oppdal også hatt sterk vekst.

Som i resten av landet er trenden at de store kommunene vokser, og de som alt er små mister innbyggere. Distriktene er i større grad avhengig av innflytting, og da spesielt innvandring, for å få en positiv befolkningsutvikling.

Sentrale problemstillinger og utredningsbehov

Trøndelag er sammensatt region. Det er store forskjeller på de arealutfordringene Trondheimsregionen har, sammenligna med mange av innlandskommunene. På noen områder kan det derfor være behov for en differensiert, men likevel bærekraftig, politikk. Enkelte temaområder har en klar geografisk dimensjon, som kystsoneplanlegging. Samtidig kan man finne fellestrekk mellom utfordringer i kommuner som har ulik geografi, som kystkommuner i vekst og småbyene langs akse.

Felles for alle kommuner, uavhengig av folketall og befolkningsutvikling, er behovet for god by- og stedsutvikling, større næringsarealer, massedeponi, samordna infrastruktur osv. De fleste temaene vil være relevante for alle kommunene, om enn i noe varierende grad.

De ulike fagtemaene kan sorteres på mange ulike vis, og i planprogrammet er de fordelt under to hovedoverskrifter:

- By og stedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag
- Næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag

Bærekraftig utvikling er et sektorovergripende tema som skal være bærende for alle de ulike temaområdene. Bærekraftig utvikling er et overordnet mål for samfunnsutviklingen både lokalt, nasjonalt og globalt. Folkehelsearbeid er en av forutsetningene for sosial bærekraft. Befolkningens helse og livskvalitet, og en rettferdig fordeling av denne, er avgjørende for bærekraften i et samfunn. Vi har derfor valgt å løfte folkehelse opp sammen med bærekraft, som en overordnet inngang til planarbeidet.



Bærekraftig utvikling

Bærekraft skal være et bærende element i planarbeidet, og planprosessen skal kobles tett opp til den parallelle prosessen med regional strategi for klimaomstilling.

Bærekraftig utvikling handler om store og komplekse samfunnsutfordringer som både berører og påvirkes av globalt, nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. De tre dimensjonene klima og miljø, økonomi og sosiale forhold er alle sentrale. Disse tre dimensjonene er avhengige av hverandre og alle må hensyntas om utviklingen skal bli bærekraftig. FNs 17 bærekraftsmål blir sentrale i utformingen av RPA, med et klart hovedfokus på mål 11: Bærekraftige byer og samfunn.



Figuren over viser de ni av [FNs 17 bærekraftsmål](#) som dette planarbeidet vil fokusere på. «Bærekraftige byer og samfunn» vil gis særlig sterkt fokus.

Langsiktig, kunnskapsbasert planlegging og forvaltning er et sentralt utgangspunkt for planarbeidet. Planen skal bidra til å sikre at Trøndelag får ei god utvikling med attraktive byer og livskraftige distrikter, samtidig som spesielle og uerstattelige verdier i natur, kulturlandskap og kulturmiljø må bli bevart.

Folkehelse

Sentrale retningsmål fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

I 2030 skal god livskvalitet og mangfold kjennetegne Trøndelag

Det betyr at

- samfunnet legger til rette for god helse, sosial utjevning, trygge lokalsamfunn og oppvekstmiljø.
- nærmiljøet og møteplasser er tilrettelagt for opplevelser og aktivitet.



Folkehelse kan defineres som befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning. Folkehelsearbeid er samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel og omfatter både helsefremmende og forebyggende arbeid. Folkehelseloven løfter fram de fem prinsippene utjevning av sosiale helseforskjeller, «helse i alt vi gjør», føre-var, bærekraftig utvikling og medvirkning som grunnleggende for folkehelsearbeidet.

Innholdet i begrepene folkehelse og sosial bærekraft har fellestrekk. Folkehelse skal være et bærende element i alt planarbeid. Også gjennom Regional plan for arealbruk skal fylkeskommunen, i samarbeid med andre, bidra til å videreutvikle rollen som pådriver og samordner av folkehelsearbeidet i fylket.

Fylkeskommunen har fokus på å drive kunnskapsbasert folkehelsearbeid - både i kraft av egen kompetanse og som samarbeidsaktør med kunnskapsmiljøene. Parallelt med denne planprosessen skal fylkeskommunen utarbeide et nytt, revidert *Oversiktsdokument* over helsetilstand og påvirkningsfaktorer. Dette vil være med på å gi føringer for arbeidet med RPA.



By- og stedsutvikling – attraktive byer og livskraftige distrikter i Trøndelag

Sentrale retningsmål fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

I 2030 har Trøndelag et balansert utbyggings- og bosettingsmønster

Det betyr at

- Trondheim er en konkurransedyktig storby og en positiv drivkraft for utvikling i fylket.
- vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester.
- Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreg.



75 % av befolkningen i Trøndelag bor i dag i et tettsted etter SSBs definisjon. Det er totalt 105 tettsteder i fylket, med Trondheim (180 557 innbyggere) som det største og Kvithammer (214 innbyggere) som det minste. 34 av tettstedene har mer enn 1 000 innbyggere. Seks av kommunene har ikke tettsteder etter SSBs definisjon.

Senterstruktur og god stedsutvikling må altså ha en bredere inngang enn kun antall innbyggere og SSBs definisjoner. Funksjoner og tjenestetilbud er sentrale faktorer. Kommunesentre som ikke oppfyller SSB indikatorer til et tettsted kan eksempelvis ha funksjoner og tjenester som medfører at de både fungerer og oppleves som et tettsted.

Regionale tyngdepunkt for å styrke regionene og sikre livskraftige distrikter

Regionale tyngdepunkt leverer tjenester, utdanning, kultur og opplevelser utenfor sin egen kommune. Trøndelag har allerede en rekke regionale tyngdepunkt, uten at dette er en formalisert status. Trøndelagsplanen 2019-2030 legger opp til at temaet regionale tyngdepunkt må settes på dagsordenen, bl.a. for å bidra til en balansert utvikling i fylket.

Et regionalt tyngdepunkt skal ikke «støvsuge» omlandet for folk og tjenester, men tvert imot sikre at omlandet har et tjenestetilbud som gjør det attraktivt å bo og leve i regionen. Sentralisering er en global trend. Befolkninga velger i stadig større grad å bo i byene og tettstedene, også i Trøndelag. I 2018 bor 75 % av trønderne i en by eller et tettsted, i 1990 var andelen 65 %.

En del distriktskommuner langs kysten er i positiv utvikling med god befolkningsvekst, men i det store bildet har mange av distriktskommunene, særlig i innlandet, befolkningsnedgang med en skjev alderssammensetning og lav aldersbæreevne. Å snu en slik utvikling er en stor og sammensatt utfordring som ikke kan løses gjennom en regional plan for arealbruk alene, men som planarbeidet må forsøke å ta sin del av ansvaret for. Temaet vil også få fokus i Regional planstrategi 2020-2023 og i relevante regionale planer og strategier.

Trondheim er landsdelshovedstaden og den naturlige storbyen i fylket. Steinkjer er administrasjonssenter for bl.a. Fylkesmannens hovedsete og fylkeskommunens administrasjon. Aksen Orkanger - Trondheim - Steinkjer består av byer og tettsteder som er i vekst. Det er her de fleste kommunene med fødselsoverskudd i Trøndelag finnes, aksene fungerer som en stor bo- og arbeidsmarkedsregion og befolkninga har god tilgang til en rekke tjenester innenfor rimelig reiseavstand. I dette området er det mindre behov for å definere regionale tyngdepunkt som et distriktpolitisk grep. Derimot kan

andre grep være aktuelle for å bidra til at aksen kan avlaste storbyveksten i Trondheim, og dermed bidra til en mer balansert utvikling i Trøndelag.

Et fokus på regionale tyngdepunkt vil være viktig for den store geografien i Trøndelag, som ikke er Trondheim eller aksen. Oppdal, Røros, Hitra/Frøya, Ørland/Bjugn, Namsos, Grong og Vikna/Nærøy er regionale tyngdepunkt som fyller litt ulike roller og har forskjellige styrker og svakheter. Hitra/Frøya og Vikna/Nærøy er sterkt knyttet opp mot oppdrettsindustrien. Namsos er den eneste bykommunen i Trøndelag som ligger utenfor den sentrale vekstaksen, og har en viktig senterfunksjon for Namdalen med både sykehus og flyplass. De regionale tyngdepunktene i innlandet (Oppdal, Røros og Grong) har alle omland som er stort i areal men har en lav befolkningstetthet.

Regionale tyngdepunkt er ett element regional plan for arealbruk skal ta utgangspunkt i, for å vurdere plangrep som kan demme opp for fraflytting fra distriktene. Arbeidet med temaet vil være koordinert med arbeidet med Regional planstrategi 2020-2023.

Senterstruktur med levende og attraktive sentra og gode transportløsninger

Sentrale retningsmål fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

I 2030 har Trøndelag en bærekraftig areal- og transportstruktur

Det betyr at

- areal- og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrensene.
- vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag.
- vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling.



Uavhengig av by- eller regional tyngdepunktstatus er senterstruktur et aktuelt tema for alle kommuner, i spennet fra kommunesenter til grendesenter.

Areal og transport henger uløselig sammen. For store deler av Trøndelag er bil helt nødvendig for å kunne forflytte seg mellom heim, jobb og andre funksjoner, og det vil være det i lang tid framover. For kommunene i distriktet er god vegforbindelse inn til riksvegnettet sentralt, mens bykommunene i større eller mindre grad vil ha behov for tiltak som reduserer bilbruken i kommunen og i bykjernen spesielt. Ferdsel langs sjø og bane er også sentralt.

Framtidsretta strategier for by- og stedsutvikling og boligpolitisk planlegging vil bidra til bolyst og god utnytting av sentrumsområder og bomiljø. Flere folk i sentrum gjør at byer og steder framstår som mer attraktive. Stadig flere har urbane bostedspreferanser, og det finnes mange kvaliteter i en «urban tankegang» som med fordel kan få prege utviklinga også av små steder. Lokalisering av offentlige funksjoner som skoler, helseinstitusjoner og annet må være med på å bygge opp under dette. Kommunene, staten og det regionale nivået må ha et bevisst og aktivt forhold til lokalisering av ulike typer tjenester og bebyggelse, transportmønster.

Kompakt og bærekraftig by- og stedsutvikling, gjennom å samle funksjoner og konsentrere bosetting og funksjoner vil være gode plangrep både på store og små steder. Dette må bli kombinert med og å tilrettelegge for et mer klimavennlig transportmønster, og for mer gåing og sykling. Argumentene for at det er riktig å arbeide for at trønderske byer og tettsteder skal bli kompakte og ha et mer klimavennlig transportmønster kan variere. Reduserte klimagassutslipp står sentralt for Trondheim, og til en viss grad også for Innherredsbyene. Styrking av folkehelse gjennom å utvikle sosiale møteplasser og skape attraktive sentrum og levende sentrumsmiljø er minst like viktig på små steder som i byene. Kompakt byutvikling vil på lang sikt ha positiv effekt på jordvernet.

Klare utviklingsgrenser blir sentralt når våre byer og tettsteder må vokse innover og ikke utover. Å bygge der det er bygd fra før er krevende, men nødvendig for å sikre bærekraftig transportmønster, matjord og naturverdier. Samtidig må vi ha et stort fokus på bokvalitet og å sikre viktige grønne verdier og kulturhistoriske verdier som en ressurs ved fortetting og transformasjon. Grønnstruktur, friluftsliv og gode nærmiljø med møteplasser tilrettelagt for opplevelser og aktivitet må være sentrale satsingsområder i by- og stedsutviklinga i Trøndelag, og viktig del av Regional plan for arealbruk.

Trøndelag fylkeskommunes strategi for samferdsel, med ulike delstrategier, må ses i sammenheng med Regional plan for arealbruk. Ulike transporttilbud skal knyttes sammen i knutepunkt, og disse har en tydelig arealdimensjon. Fylkeskommunen skal prioritere knutepunkt utenfor Miljøpakke-samarbeidets område og bidra til helhetlig bedre koordinering og planlegging for et godt samspill

mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling. Tilrettelegging for økt gåing og sykling vil også være en viktig komponent i knutepunktarbeidet. Målet må være et miljøvennlig og framtidsretta transportsystem.

De regionale strategiene innen samferdsel og regional plan for arealbruk må bygge opp om hverandres mål, strategier og retningslinjer slik at Trøndelag får en politikk for samordnet bolig-, nærings-, areal- og transportutvikling.

Areal og transport står også sentralt i det interkommunale plansamarbeidet i Trondheimsregionen (IKAP), byvekstavtalen og prosjektet «Utvikling av framtidsrettede areal- og transportløsninger i og rundt Innherredsbyene». Disse skal legges til grunn for den regionale planen for arealbruk, mens arealbruken skal vurderes og avveies i kommuneplanene.

Bane Nor og Jernbanedirektoratet vil være sentrale samarbeidspartnere i arbeidet med å videreutvikle knutepunktene langs jernbanen.

Lokalisering av handel

Riktig lokalisering av handel er avgjørende for å utvikle kompakte og gode byer og tettsteder. I et historisk perspektiv har sentrum vært den sentrale markedsplassen, og handel utgjør en av sentrums viktigste funksjoner. Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre opphørte 1. juli 2018. Bestemmelsen hadde et langsiktig mål om å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling, og begrensning av klimagassutslippene. KMD understreker at den nasjonale politikken ligger fast. De hensynene den rikspolitiske bestemmelsen ivaretok dekkes nå av de [statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging \(SPR BATP\)](#). Retningslinjene dekker både arealbruk og lokalisering av handelsvirksomhet, andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud.

De statlige planretningslinjene legger vekt på at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter. I de senere årene har mange av de store næringsaktørene utvikla et varetilbud med en blanding av plass- og transportkrevende varer og detaljhandel. Slik bransjeglidning, ofte kombinert med «big-boxer», har medført at kan være utfordrende å styre lokalisering etter de gamle retningslinjene.

Kommunene må ha en aktiv holdning til etablering av detaljhandel og transport- og arealkrevende handel i sine kommuneplaner. Nord-Trøndelag fylkeskommunes regionalpolitiske retningslinjer for lokalisering av kjøpesentre var en tilpasning av den nasjonale bestemmelsen, med retningslinjer for tre ulike nivå: 1) Byene 2) Kommunesenter med interkommunal handel og 3) Kommunesenter og bygdesenter definert i kommuneplanens arealdel.

Planarbeidet skal drøfte behovet for egne, oppdaterte retningslinjer for lokalisering av handelslokalisering i Trøndelag.

Behov for kunnskapsgrunnlag

På bakgrunn av SSBs statistikk og fylkeskommunens egne analyser mener vi at det ikke er nødvendig å utarbeide ytterligere analyser med tanke på regionale tyngdepunkt.

Senterstruktur innad i kommunene har kommunene selv god kunnskap om.

Derimot er det aktuelt å arbeide med framtidsscenarioer, fremtidsbilder med horisont mot 2050, for de ulike regionene i Trøndelag. Dette er delvis allerede utført i Trondheimregionen, og er tenkt utarbeida som en del av prosjektet Innherredsbyene. Framtidsscenarioer vil bli gjort i sammenheng med arbeidet med Regional planstrategi.

Det er behov for å integrere og utvikle eksisterende kunnskap, blant annet gjennom prosjektet Innherredsbyene for å identifisere gode lokaliseringer av knutepunkt og gode knutepunktkonsept. Kunnskap for å bedre samordning og å tilrettelegge transportløsninger på tvers av kommunene er viktig, i tillegg til å framskaffe metodegrunnlag for å oppnå fortetting med kvalitet. Prosjektet Innherredsbyen vil således være en viktig kunnskapsleverandør også til Regional plan for arealbruk. Erfaringer fra IKAP vil også være relevant i arbeidet med by- og stedsutvikling og senterstruktur.

De aller fleste kommunene i Trøndelag har etter hvert fått kartlagt og verdsatt friluftsområdene i kommunen i tråd med veileder M98-2013. Kartleggingene vil være viktig kunnskapsgrunnlag til arbeidet med regional plan for arealbruk.

Strategi for jordvernet

Jordvern handler om å sikre at både dagens og framtidens befolkning kan dyrke egen mat på egen jord. Å unngå at dyrka og dyrkbar jord omdisponeres og bygges ned til andre formål står sentralt. Interessekonflikter mellom matproduksjon og andre samfunnsinteresser finner vi i hele Trøndelag, men særlig i de mest befolkningstette områdene hvor vi har den beste matjorda og utbyggingspresset er størst. Trøndelag produserer betydelig mer mat enn det vi konsumerer selv, og spiller en viktig rolle for den nasjonale sjølbergingsgraden. Likevel er kun 4,2 % av landarealet i Trøndelag jordbruksareal.

Sentrale retningsmål fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

I 2030 har Trøndelag bærekraftig produksjon av mat og bioråstoff

Det betyr at

- produksjon av ren og trygg mat er i god vekst.
- sysselsetting og verdiskaping basert på naturressurser er økende.
- vi har videreutviklet verdikjedene innen blå og grønn sektor.



Fylkesutvalget har vedtatt at jordvern skal være en tydelig del av Regional plan for arealbruk, og ses i sammenheng med den nasjonale jordvernpolitikken. Fordi jordvern har en tydelig arealdimensjon, og mange ulike aktører må bidra om vi skal få til en endring, er det viktig å løfte temaet inn i prosessen med Regional plan for arealbruk. En regional plan vil være mer forpliktende, både for kommune og stat, enn en frittstående strategi.

Fylkeskommunen har utarbeidet et [fakta grunnlag](#), basert på statistikk for matjord og jordvern i Trøndelag, i samarbeid med fylkesmannens landbruksavdeling og med innspill fra Statens vegvesen og Nye Veier. Dette viser at utfordringene rundt jordvern er ulike i kommunene.

Trondheim er i særklasse når det gjelder omdisponering og nedbygging av jordbruksareal, med over 200 dekar omdisponert i året i perioden 2005-2017. Men også de øvrige kommunene langs akse Orkanger – Steinkjer skiller seg ut fra resten av fylket. Kombinasjonen av størst andel jordbruksareal, mest bebyggelse, store samferdselsanlegg og befolkningsvekst gjør at jordvern oftere kommer i konflikt med andre samfunnsinteresser her. Sammenheng og avveining mellom samfunnsinteresser og de statlige planretningslinjene for en samordnet bolig-, areal og transportplanlegging (SPR BATP) er en sentral utfordring planarbeidet bør ta tak i. Jordvern må være en viktig del av arbeidet med by- og stedsutvikling i regional plan for arealbruk.

Landbrukets egen byggevirkosomhet framkommer ikke av KOSTRA-tallene, men en digital kartanalyse gjennomført av SSB og NIBIO i 2017 viser at landbruket selv stod for en stor andel av nedbygging av dyrka jord i perioden 2004-2015. I oppdatert Nasjonal jordvernstrategi (2018) framkommer det at Regjeringen vil utrede generell søknads- og meldeplikt i jordlova for å regulere landbruket sin egen utbygging. Landbrukets egen nedbygging er en sammensatt problemstilling. Planarbeidet skal se nærmere på dette, og kommunene og ikke minst næringa sjøl må stå sentralt i den videre planprosessen her.

Fakta grunnlaget viser også at spredt utbygging utenom planprosesser har stått for en relativt stor del av faktisk nedbygging. Holdes Trondheim utenom statistikken har 30 % av omdisponeringen av dyrka jord til bolig- og fritidsbebyggelse i perioden 2015-2017 i Trøndelag blitt gjort etter jordlovens §9/ PBL §19 dispensasjon, uten bruk av reguleringsplan. Dette illustrerer at små enkelttiltak ikke gir så

store utslag for kommunene sett hver for seg, men sammenlagt for hele fylket blir andelen stor. Skal vi lykkes med å bevare dyrkajorda i Trøndelag er det behov for å se utviklinga i et regionalt perspektiv.

Andre sentrale tema under overskrifta «strategier for jordvernet» vil være alternativvurdering ved tiltak, potensiale for å omdisponere arealer tilbake til jordbruk, store samferdselsprosjekter med tilhørende planprosesser, deponi, flytting av matjord og jordkvalitet, samt nydyrking. Vi må utforme strategier for håndtering av jordvernmålet, og utforme gode planprinsipper som skal bidra til redusert nedbygging og bedre husholdning av omdisponerte arealer.

Fylkesmannen, Statens vegvesen, Nye Veier, landbruksnæringa og ikke minst kommunene vil være sentrale i planprosessen.

Behov for kunnskapsgrunnlag

Fakta grunnlaget vil bli oppdatert i løpet av 2019.

Klimaomstilling

Klimaomstilling omfatter både samfunnsendring, klimatilpasning og klimagassreduksjon. Trøndelag må bli smartere, tryggere og grønnere. Det er en ambisjon at et sammenslått Trøndelag vil gi et løft for samarbeidet om klimaarbeidet.

Trøndelag er stort i areal, med store variasjoner i klimaet fra kyst til innland, og sårbart for mange ulike konsekvenser av vær og klima. Kommunene skal ta hensyn til klimaendringer i risiko- og sårbarhetsanalyser i arealplanprosesser. Dette er et viktig bidrag til lokal klimatilpassing, fordi det kan hindre at nye bygg og infrastruktur blir etablert på steder som er utsatt for konsekvensene av dagens og framtidens klima.

Parallelt med RPA blir det utarbeidet en regional strategi for klimaarbeidet i Trøndelag, som skal vedtas i desember 2019. Strategien skal omfatte klimagassutslipp, opptak av karbon og klimatilpasning. Hovedfokuset vil være retta mot direkte utslipp, men indirekte utslipp vil også bli behandlet. Strategien skal omhandle både fylkeskommunens eget klimaarbeid og klimaarbeidet i hele fylket, og må være med på å gi retning og føringer for kommuner, næringsliv og andre. Felles satsinger for å nå viktige mål er avgjørende for å lykkes med klimaarbeidet i fylket.

Arbeidet med klimaomstilling og regional plan for arealbruk vil bli koordinert og sett i sammenheng. Strategier og regionalpolitiske retningslinjer som gir spesifikke føringer for arealbruk vil bli en del av Regional plan for arealbruk.

Kulturminner

Den samfunnsmessige verdien av kulturminnene i fylket skal være en tydelig dimensjon i arealplanleggingen. Kulturminner er viktig for opplevelser og identitet, og kan være med på å gi grunnlag for bolyst, trivsel, folkehelse og reiseliv. Bruksverdi og miljøperspektiv står også sentralt. Boplasser, gravhauger og verneverdige bygningsmiljøer forteller om ressursbruk og bosettingsmønstre som gir preg til landskap og byer.

Framtidsretta og god by- og stedsutvikling krever at byene og tettstedene i mye større grad enn før må utvikles innover enn utover, i form av fortetting og transformasjon. Kunnskap om bygningsmiljøene og de kulturhistoriske kvalitetene i trønderske byer og tettsteder er sentralt for å sikre at viktige verdier blir ivaretatt når byen skal utvikle seg. Godt og omforent kunnskapsgrunnlag her er viktig, og må prioriteres i kommuneplanprosesser, kommunenes kulturminneplaner og i regional plan for kulturminnevern.

Fylkeskommunen skal utarbeide en Regional plan for kulturminner parallelt med arbeidet med regional plan for arealbruk, med oppstart i 2019. Planprogrammet for kulturminneplanen skal etter planen bli sendt på høring i april, og prosessene vil bli koordinert og sett i sammenheng. Planene skal bygge opp om hverandres mål, strategier og retningslinjer. Regionalpolitiske retningslinjer som gir spesifikke føringer for arealbruk vil bli en del av Regional plan for arealbruk.



Næringsutvikling – i et bærekraftig Trøndelag

Sentrale delmål fra Trøndelagsplanen 2019-2030:

- I 2030 er Trøndelag best i Norge på regional samhandling.**
- I 2030 har Trøndelag et omstillingsdyktig og fremtidsrettet arbeids- og næringsliv.**
- I 2030 er trøndersk næringsliv basert på miljøvennlig næringsutvikling og teknologi.**
- I 2030 har Trøndelag bærekraftig produksjon av mat og bioråstoff.**
- I 2030 har Trøndelag et samordnet transport- og samferdselssystem.**

Utvikling av næringsarealer i et regionalt perspektiv

Tilgang til næringsarealer er viktig for å sikre god lokalisering av alle små og mellomstore virksomheter, og for å sikre store sammenhengende næringsarealer for arealkrevende virksomheter. Situasjonen i kommunene er ulik, mens noen har store arealer tilgjengelig har andre større etterspørsel enn tilbud. Trondheimsregionen har gjennom IKAP utviklet metodikk for lokalisering av næringsvirksomhet, basert på ABC- prinsippet. Metodikken er overførbart også for de andre byene og for andre større næringsareal i Trøndelag. I ABC-prinsippet deles næringsarealer i tre kategorier: A-områder er typisk kontorplasslokalisering, godt tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange. B-områder ligger i, eller i nær tilknytning til tettsteder, og har god tilgang til hovedvegnettet. Typisk transportbedrifter, lagerhaller, bygg- og anleggsvirksomheter. C-områder er gjerne arealkrevende industri- og logistikkvirksomheter utenfor tettstedene.

Kommunene ønsker gjerne å ha ulike typer næringsarealer tilgjengelig innad i egen kommune. Kontor og smånæringer i A og B-kategori er gjerne lettere å dekke og har mindre behov for regional koordinering enn C-områder og større B- områder.

Behov for kunnskapsgrunnlag

Omfattende kunnskapsinnhenting om næringsarealer vil være krevende for en stor geografi som Trøndelag, og behovet for oppdatering/ revidering kan også bli stort. Et hensiktsmessig ambisjonsnivå kan være å registrere ledige arealer i kommuneplanene over en gitt størrelse (eksempelvis 50 eller 100daa), med fokus på store B-områder og C-områder. Kombinert med informasjon om tilknytning til veg og annen infrastruktur, nærhet til godsstrømmer og øvrig logistikk med mer samt hvor byggeklare de er. Ut fra mål om å ha et bredt tilbud på ulike næringsarealer i alle deler av fylket kan dette gi nyttig informasjon for videre kommunal og regional planlegging.

Reindrift

Trøndelag utgjør en stor del av sørsamisk område og store deler av fylket er områder for reindrift. Reindrifta er ikke bare næringsutøver og arealbruker, men har også en urfolk - og kulturdimensjon. Tilgangen på beitearealer er vesentlig for reindriftas fremtidige eksistens, og dermed for samisk språk og tradisjonskunnskap.

Reindrifta i Trøndelag har noe av det beste økonomiske resultatet på landsbasis. Dette er ei arealkrevende næring som bruker arealer på tvers av kommunegrensene til ulike tider av året. Reinbeiteområdenes administrative grenser utgjør en begrensning for drifta, og arealbruken innenfor disse områdene er derfor svært viktig for næringa.

Store inngrep i reinbeiteområdene er utfordrende, men (den kumulative) effekten av flere små inngrep gir også utfordringer. Totalomfanget av mange små inngrep med tilhørende ferdsel kan bli stort, og tiltak i en kommune kan ha konsekvenser i andre kommuner. Reindrift bør derfor ses i et regionalt perspektiv, både for verdiskaping og arealbruk.

Det kan være en utfordring for fylker og kommuner å få til gode systemer for involvering og medvirkning i planprosesser generelt, og også reindrifta som næring og kulturbærer. Prosessreglene i plan -og bygningsloven må på best mulig måte tilpasses reindrifta og det samiske, og dette vil være en del av arbeidet med RPA.

Reindrift må ses i sammenheng med andre samfunnsinteresser og planprosessen skal bidra til felles virkelighetsforståelse som gir grunnlag for dialog og utvikling av handlingsrommet gjennom gode planprosesser.

Fylkesmannen og kommunene vil være sentrale i prosessen.

Behov for kunnskapsgrunnlag

Det er generelt liten kunnskap om reindrift og samisk kultur i majoritetssamfunnet. Samtidig er det et relativt stort omfang av utredninger og datakilder som berører reindrift, men ikke alt er like godt kjent. Det er slik et behov for en gjennomgang av hva som finnes av relevant kunnskap og ikke minst ny forskning på området, og se på hvordan eksisterende kunnskap kan gjøres bedre tilgjengelig for regional og kommunal planlegging.

Landbruks -og matdepartementet har det overordnede ansvaret for reindriften og det nasjonale kunnskapsgrunnlaget for næringen, bla. reindriftens arealbrukskart. Disse kartene bør stå sentralt i arealforvaltningen og videreutvikles. www.nibio.no.

Fylkeskommunene i Trøndelag utarbeidet i 2013 en digital inngrepsoversikt som et faktagrunnlag for planer og tiltak. Oversikten foreslås oppdatert med 2018- data for å vise utviklingen over tid og gis gode innsynsløsninger. NINA Tromsø og Trondheim er i gang med et større prosjekt om effekter av inngrep på oppdrag fra Forskningsrådet. Dette bør ses i sammenheng med den regionale inngrepsoversikten.

Kraftproduksjon

Utbygging av vindkraft, vannkraft og småkraft medfører at omtrent 100 % av kraftproduksjon i Trøndelag er basert på fornybare ressurser. De store vindkraftprosjektene som er under utbygging langs Trøndelagskysten vil bidra til et ventet kraftoverskudd fra 2020.

Vindkraft

Det er utfordrende å finne egnede vindkraftarealer som ikke er i vesentlige konflikt med andre samfunnsinteresser.

NVE skal ferdigstille en nasjonal ramme for vindkraft innen mars 2019. Dette arbeidet skal identifisere de mest egnede områdene for vindkraftutbygging på land. Tidligere avslåtte/trukne konsesjoner er ikke ekskludert i dette arbeidet. Om nye arealer skal tas i bruk må det løses gjennom regionale planer. Fylkeskommunen har levert kunnskapsgrunnlag til dette arbeidet.

Tidligere Sør-Trøndelag fylkeskommune vurderte at målene i *fylkesdelplan vindkraft* (2008) var oppfylt med utbyggingen av de store anlegg på Fosen og i Snillfjord-området.

Regionalpolitisk retningslinje for vindkraft i fra *RPA Nord- Trøndelag* (2013) slår fast at «Planlegging av vindkraftverk ut over allerede konsesjonsgitte og anbefalte vindkraftverk stilles i bero inntil konsekvenser for reindrift og miljøinteresser av disse vindkraftverkene er vurdert».

Med utgangspunkt i konfliktnivået, og gjeldende regionalpolitiske føringer, vil ikke regional plan for arealbruk prioritere nye arealer til vindkraft. Imidlertid vil det kunne være behov for regionalpolitiske retningslinjer for arealer som allerede er utbygd og konsesjonsgitt.

Vannkraft

Utbygging av nye store vannkraftanlegg i Trøndelag blir ikke vurdert som aktuelt fordi de store vassdragene enten allerede er regulert til vannkraft, eller de er omfattet av vernebestemmelser. Imidlertid kan det være et stort potensial i oppgradering/rehabilitering av eksisterende anlegg. Fordi dette får små konsekvenser for arealbruk, vil temaet ikke bli prioritert i den regionale planen.

Småskala energiproduksjon

Vindkraft i form av gårdsmøller/enkeltmøller er lite utbredt. Solcelleanlegg er i rask utvikling og blir stadig mer vanlig, både hos private og i næringslivet. Fordi solcelleanlegg blir montert på eksisterende bygninger og anlegg, får det i liten grad konsekvenser for arealbruk. Gårdsmøller og solcelleanlegg vil derfor ikke bli prioritert.

Små vannkraftverk (småkraft) er vurdert som et klimapolitisk bidrag til å dekke behov for fornybar energi, samt regional ressursutnyttning i distriktene. Mange tillatelser er gitt, men ikke nødvendigvis bygd ut. Samla utbygging må balanseres mot de positive effektene av lokal verdiskaping. Temaet vil bli vektlagt i planarbeidet.

Behov for kunnskapsgrunnlag

Det er behov for en oversikt som viser den samla belastningen av småkraftverk i et regionalt perspektiv, eksempelvis fordelt på kategoriene «utbygd», «under bygging», «gitt konsesjon men ikke utbygd». NVE, Fylkesmannen og kommunene vil være sentrale i arbeidet. Kunnskap fra den pågående utbygginga av vindkraft og kraftnett på Fosen må hentes inn og sammenstilles.

Mineraler, byggeråstoffer og massedeponi

Arealplanlegging er et sentralt verktøy for å sikre viktige mineralforekomster i et langsiktig perspektiv. Mineralressursene må sikres gjennom kommunal arealplanlegging.

Vi deler mineraler inn i to hovedkategorier, med ulike utfordringer knytta til arealbruk.

1) Byggeråstoffer

Byggeråstoffer er en fellesbetegnelse for pukk, grus og tilslag til betong og asfalt. Disse utvinnes i hele Trøndelag, hovedsakelig til et lokalt marked. Kortreist massetransport, tilgang til egnede deponiområder og gjenbruk av overskuddsmasser vil redusere den totale miljø- og samfunnsbelastningen. Det er derfor nødvendig at forvaltningen av byggeråstoffer ses i et regionalt perspektiv.

2) Naturstein, malm og industrimineraler

Trøndelag har flere store aktører og forekomster på naturstein, hvor flere er klassifisert som nasjonalt viktige. Naturstein, og da særlig skifer, er en produksjon i vekst med betydelig verdiskaping.

Mineralutvinning i Trøndelag vil være avhengig av stabile og forutsigbare rammebetingelser og beslutningsprosesser fra statlig hold. Det er ingen malmforekomster i drift i Trøndelag i dag, men det er påvist ytterligere metallressurser i gamle gruveområder, hvor potensiell drift bl.a. vil være avhengig av prisene på verdensmarkedet. Det mest anvendbare mineralet vi har er kalk, som er et viktig råstoff i Trøndelag, og hvor vi har flere aktive brudd. Det er også påvist andre interessante mineralforekomster av nasjonal interesse, men som har utfordrende beliggenhet med tanke på interessekonflikter.

Mineralutvinning må foregå i en skala som er forenlig med miljøkrav og infrastrukturens kapasitet, og på en slik måte at en bærekraftig reindriftsnæring kan opprettholdes. God tilgang til et felles kunnskapsgrunnlag for avveining av ulike miljø- og næringsinteresser må stå sentralt.

Massedeponi

Kartlegging av aktuelle områder for massedeponi, i et regionalt perspektiv, kan være aktuelt. Et slikt arbeid er allerede utført i Trondheimsregionen gjennom det interkommunale plansamarbeidet IKAP. Om dette blir en prioritert oppgave er det aktuelt å hente erfaringer fra IKAP.

Behov for kunnskapsgrunnlag

Det er behov for en oppdatert mineralressurskartlegging for hele Trøndelag. Norges geologiske undersøkelse (NGU) er sentrale i dette arbeidet. I tillegg til retningslinjer i regional plan for arealbruk kan en veileder som viser hvordan et slikt datagrunnlag bør innarbeides i kommunenes arealplaner være nyttig.

Mange av kommunene har behov for mer kunnskap om forekomstene av byggeråstoff, for å kunne sikre disse ressursene i aktuelle planer og planprosesser. Dette er et arbeid NGU er i gang med. Kvalitet, bruksmønster, transportmønster er sentrale stikkord.

Gjennom planprosessen med regional plan for arealbruk må NGU, Direktoratet for mineralforvaltning og fylkeskommunen videreutvikle samarbeidet for å tilrettelegge ulike temadata for kommunal planlegging.

Kystsoneplanlegging

Det kan være kryssende interesser mellom marin næringssatsing og miljø/friluftsinnteresser for de kystnære sjøområdene i Trøndelag. God og forutsigbar forvaltning av sjøområdene krever en samordnet arealplanlegging i sjø, på tvers av kommunegrensene, med et regionalt og nasjonalt perspektiv.

Kystkommunene Hemne, Snillfjord, Agdenes, Frøya, Hitra, Ørland, Bjugn, Rissa, Åfjord, Roan og Osen har for en tid tilbake gjennomført et interkommunalt plansamarbeid kalt «Kysten er klar».

I 2018 har Namdal regionråd igangsatt et interkommunalt plansamarbeid for kommunene Leka, Vikna, Nærøy, Høylandet, Nye Namsos, Flatanger, Osen, Roan, Åfjord og Bjugn. Planprogrammet har nylig vært på høring. Så lenge kommunene aktivt arbeider med interkommunalt plansamarbeid vil ikke fylkeskommunen initiere en egen regional plan for sjøarealene.

Samtidig vil den regionale planen for arealbruk være overordnet interkommunale plansamarbeid. Derfor må samhandlinga være god, slik at regional plan og de interkommunale plansamarbeidene kan styrke hverandre.

Når kystsoneplanlegging blir ivaretatt i pågående planprosess vil Regional plan for arealbruk i mindre grad fokusere på sjøarealene. Overordnede strategier og regionalpolitiske retningslinjer som gir spesifikke føringer for arealbruk kan likevel bli en del av Regional plan for arealbruk.

Vannforvaltning

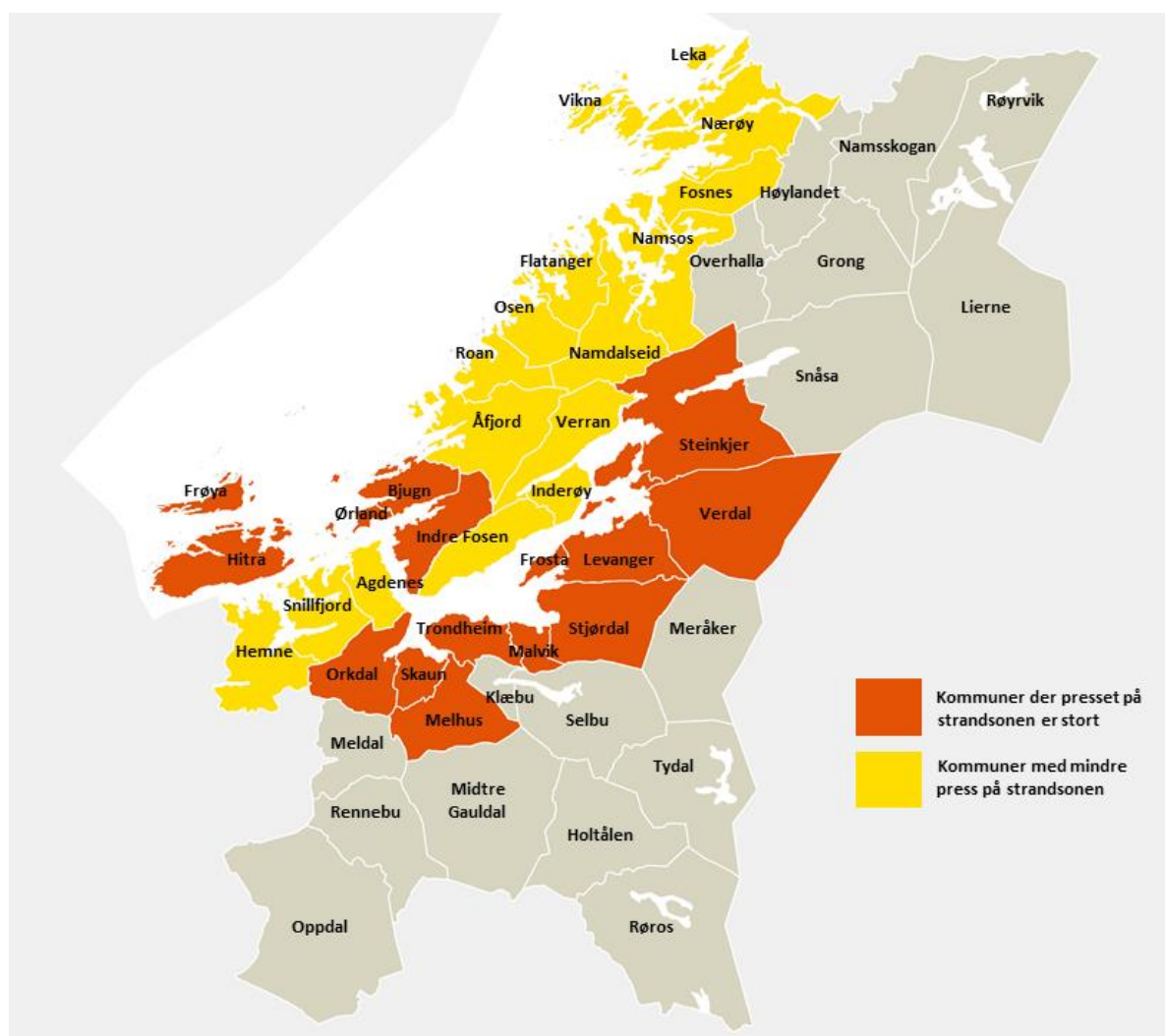
Vannforskriften stiller krav om minst god kjemisk og økologisk tilstand i alle vannforekomster; overflatevann, grunnvann og saltvann (kystvann). Kravet fastsettes som miljømål i regional plan for vannforvaltning, og gjelder for alle sektormyndigheter. Regional plan for vannforvaltning skal revideres parallelt med arbeidet med regional plan for arealbruk. Prosessene vil bli koordinert og sett i sammenheng.

Differensiert forvaltning av strandsonen

Strandsonen er en ikke-fornybar ressurs med økende konkurranse om arealene. Ressursene i kystsonen får stadig større betydning for næringsaktivitet og verdiskaping. Viktige interesser er oppdrett, tradisjonelt fiske, turisme, fritids- og rekreasjonsbruk og vindkraftutbygging. Samtidig har utviklingen i hyttemarkedet ført til økt arealpress i mange kommuner, og en høyere arealutnyttelse enn tidligere (større hytter og økt tetthet). Større hytter med høy standard innebærer økt bruk med flere mennesker og økt ferdsel med følger for natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap.

Planlegging skal bidra til å hindre uønsket nedbygging i strandsonen og sikre bærekraftig ressursutnyttelse langs kysten. Strandsonen skal bevares som et natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle (PBL § 1-8). De statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen tydeliggjør nasjonal arealpolitikk med en geografisk differensiering i 100-metersbeltet lang sjøen og vernet skal være strengere i områder med sterk konkurranse om strandsonen.

Gjennom arbeidet med regional plan for arealbruk må den regionalpolitiske tenkningen av differensieringen i det statlige retningslinjene bli konkretisert og tydeliggjort.



Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Miljøverndepartementet 2011.

For å bevare verdifulle kulturmiljøer/kulturlandskap – og naturområder må et differensiert strandsonevern praktiseres bedre, hvor de lokale forhold kan tillegges vekt. Dette betinger at kommuneplanen brukes til en helhetlig drøfting av hvilke områder som kan bebygges og ikke. På denne måten kan de ulike områdene sees i sammenheng med hverandre (også land/sjø).

Differensiering: I kommuner med mindre arealpress gis større rom for å vurdere utbygging gjennom kommunale planer, spesielt til næringsutvikling, som for eksempel sjørettede reiselivsbygg.

Behov for ny/oppdatert kunnskap

Det er behov for en oppdatering av skråfotosamling av strandsonen. Et felles prosjekt bør vurderes hvor fylkeskommune, fylkesmann og kommunene inngår.

Det vil også være behov for en oversikt, på kommunenivå, med gjenværende tilgjengelig strandsone som verken er nedbygd, dyrka mark, vernet (naturvern/kulturminne) eller ikke for bratt og utilgjengelig.

Som et resultat av oppdatert kunnskapsgrunnlag kan det gi behov for å revurdere kartet som viser stort og mindre press på strandsonen, med et regionalt utgangspunkt.



69

62

56

55

63

54

delag
kommune

Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning

Det følger av plan- og bygningsloven at det er fylkestinget som regional planmyndighet som skal fastsette endelig planprogram og vedta endelig plan. Fylkesutvalget innstiller til fylkestinget. Før vedtak blir planforslaget lagt ut på høring slik at det kan fattes politiske vedtak i kommunene. For å ytterligere sikre forankring blir det lagt opp til bred organisering av planprosessen.

Bred planprosess

For at vi skal lykkes med oppfølgingen av Regional plan for arealbruk, altså at planen blir et nyttig verktøy både for fylkeskommunen, kommunene, sektormyndigheter og andre etter vedtak, blir planprosessen sentral. Planprosessen må være bred og medvirkninga god, ikke minst fra de organer som skal følge opp planen, og da kanskje særlig kommunene. For at den regionale planleggingen skal fylle sin funksjon er det en forutsetning at kommunenes syn er innarbeidet i beskrivelsen av situasjonen og oppgaven, slik at de regionale planene behandler spørsmål som er viktige for dem.

Organisering av planarbeidet

Plan- og bygningsloven § 8-3 slår fast at statlige organer og kommuner har rett og plikt til å delta i planleggingen «når den berører deres virkeområde eller egne planer og vedtak».

Organiseringen av planarbeidet må være effektiv og resultatorientert. Samtidig vil det bli krevende å avveie ulike interesser, og å finne løsninger som partene kan godta og rette seg etter. Derfor må prosessen sikre bred involvering, og politisk og administrativ forankring, både fra lokalt og regionalt nivå. Informasjon om prosessen må være tilgjengelig på fylkeskommunens hjemmeside.

Kommunene sentrale

Det er avgjørende at kommunene blir involvert i arbeidet, og at de kjenner seg igjen i problemstillingene. Den regionale planen skal inneholde mål og strategier som viser en felles retning for bruken av arealene i Trøndelag. De overordnede målene og strategiene må stå sentralt ved framtidige interesse- og målkonflikter. Derfor er det særlig viktig å forankre arbeidet på politisk nivå i kommunene. I dette arbeidet vil vi i stor grad bruke eksisterende partnerskapsarenaer, eksempelvis gjennom kommunekonferansene som blir arrangert i samarbeid med KS og Fylkesmannen. I tillegg planlegger fylkeskommunen å møte alle kommunene regionvis i dialogmøter i løpet av 2019. Dette vil bli koordinert med andre relevante planer og strategier som er under arbeid i fylkeskommunen.

Regionalpolitiske retningslinjer skal operasjonalisere mål og strategier, med direkte føringer for kommunenes arealplanlegging. For å sikre forankring og eierskap, men ikke minst for at plandokumentet skal bli et så godt verktøy som mulig, legger vi opp til en prosess hvor kommunene deltar med administrative fagressurser i temavise arbeidsgrupper.

Det innebærer altså at planprosessen legger opp til en involvering av kommunene på to nivå: Regionvise møter med kommunenes politiske ledelse med fokus på de overordnede målene og strategiene for utviklinga av Trøndelag, mens kommuneadministrasjonen vil bli invitert til å delta i mer faglige drøftinger. Vi vil også bruke faste faglige konferanser/temasamlinger med de regionale og statlige myndighetene og kommuneadministrasjonene for å drøfte og få innspill til regional plan for arealbruk.

Involvering av **Fylkesmannen og sektormyndighetene** vil også være todelt. Det vil være naturlig å bruke Regionplanutvalget, evt. utvidet med andre myndigheter ved behov, for de overordnede mål- og strategidiskusjonene, mens «fagrådgivere» vil bli invitert til å delta i fagtemagrupper sammen med fylkeskommunen og kommunene.

Regionplanutvalget

Regionplanutvalget består av KS, Fylkesmannen og fylkesutvalgets medlemmer. Andre statlige sektormyndigheter kan inviteres inn i regionplanutvalgets møter etter behov. Regionplanutvalgets møter blir avholdt i forkant av møter i fylkesutvalget.

Regional plan for arealbruk vil være fast post på alle møter i regionplanutvalget i 2019 og 2020.

Fylkeskommunale råd og utvalg

Hovedutvalgene i fylkeskommunen vil være en god arena for drøftingsmøter/ verksted knyttet til ulike relevante fagtema. De fylkeskommunale rådene for henholdsvis integrering, likestilling av mennesker med nedsatt funksjonsevne, eldre og ungdommens fylkesutvalg vil også bli involvert underveis i prosessen.

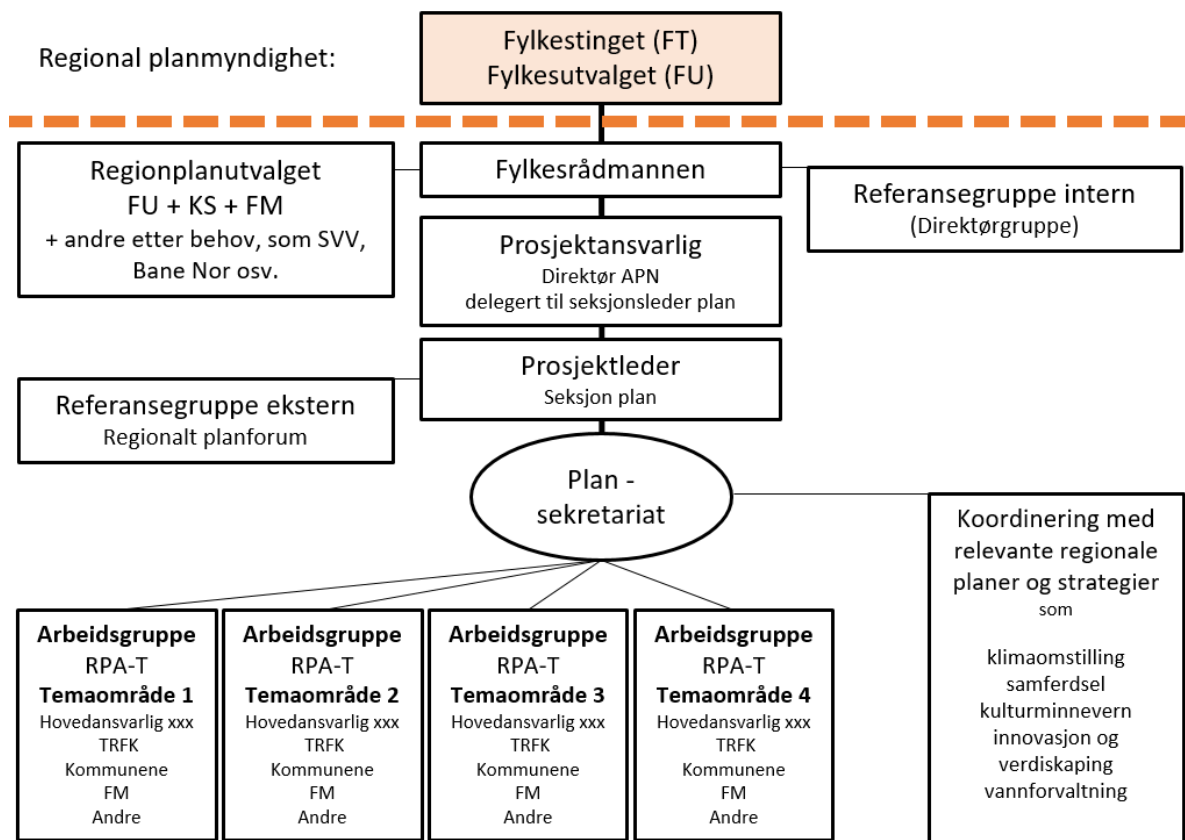
Innspillmøter

Temabaserte innspillmøter kan også være aktuelt for noen av temaene, eksempelvis for å involvere næringslivet i regionen i deler av prosessen, eller faglagene i landbruket i forbindelse med strategier for jordvernet.

Eksisterende arenaer og nettverk

Med unntak av arbeidsgruppene og eventuelle innspillmøter vil planprosessen i all hovedsak benytte arenaer som allerede eksisterer i utarbeidelse og medvirkning. Der det er relevant vil vi koordinere arbeidet med møter i parallelle plan- og strategiprosesser.

Regional plan for arealbruk vil bli organisert som et prosjekt, som kan illustreres slik:



Referansegruppe ekstern er regionalt planforum når RPA er eget tema på møtene. Styrker den faglige bredden og forankringen. Deltakerne er sentrale fagpersoner i kommunene og regional stat. Øvrige organisasjoner vil bli invitert etter behov.

Prosjektleder skal sikre at bestillingene fra prosjektansvarlig og politiske organ følges opp, og motsatt; I løfte sentrale problemstillinger opp til regionplanutvalg og intern referansegruppe for videre behandling.

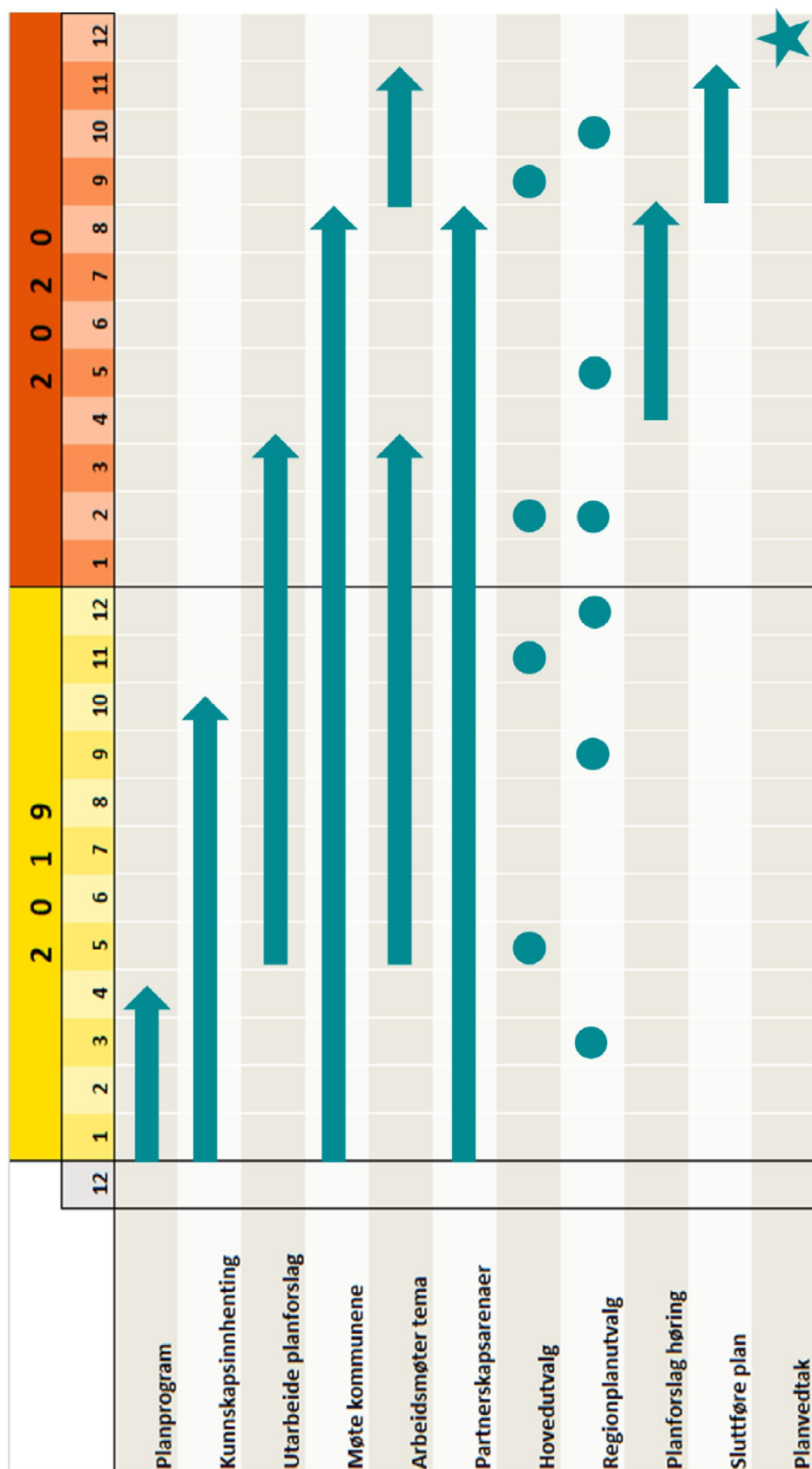
Plansekretariatet koordinerer og sammenstiller leveransene fra arbeidsgruppene til det som blir en regional plan for arealbruk i Trøndelag.

Arbeidsgrupper bidrar med kunnskapsgrunnlag, analyser og sentrale problemstillinger som må drøftes og vurderes. Deltakerne er fagpersoner med kompetanse innenfor de aktuelle temaene fra Trøndelag fylkeskommune, kommunene, Fylkesmannen Trøndelag, statlige sektormyndigheter og evt. andre.

Høring

Både planprogrammet og planen vil bli sendt på bred ekstern høring.

Prosess og tidsplan



Høsten 2019 er det kommune- og fylkestingsvalg. Planprosessen er lagt opp slik at det sittende fylkestinget fastsetter planprogrammet, og det sittende fylkesutvalget er planutvalg i første halvdel av planfasen. Det nye fylkestinget vil sende planforslaget på høring våren 2020, og vedta planen i desember 2020.

Bilder

Forside:	GisLink
Side 2:	Simon Williams
Side 14:	Mona Jønvik Andersson
Side 24:	Steinar Johansen
Side 32:	Mona Jønvik Andersson



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Thomas Sandvik
Arkivsaksnr.: 19/245

Arkiv: 256

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

SØKNAD OM KOMMUNAL LÅNEGARANTI FRA DALPRO AS

Vedtak:

Forslag til vedtak:

1. Frøya kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån på kr 980 000 for DalPro AS til finansiering av ny gårdsbutikk med kantine / storkjøkken.
2. Garantien gjelder for lånets hovedstol pålydende kr 980 000 med tillegg av 10% til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 1 078 000
3. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 15 år med tillegg av inntil 2 år, jf. garantiforskriftens § 3.
4. Frøya kommunestyre forutsetter at Hitra kommune gjør et likelydende garantivedtak for sin eierandel.
5. Garantien gis under forutsetning av departementets / Fylkesmannens godkjenning.

Vedlegg:

Søknad om kommunal lånegaranti fra DalPro AS

Saksopplysninger:

DalPro AS ønsker å styrke sin attføringsvirksomhet ved å investere i en ny gårdsbutikk og kantine / storkjøkken i Hammerstaddalen.

DalPro AS ønsker å låne 2 000 000 kr til dette formålet. 49% av DalPro AS eies av Frøya kommune og 51% av Hitra kommune. Frøya kommunens garantiansvaret gjelder for 49% av lånet (kr 980 000 + 10%) og Hitra kommune for 51% (kr 1 020 000 + 10%) ut fra kommunenes gjeldende eierandeler.

DalPro AS har i dag ett lån i Kommunalbanken med kommunal selvskyldnergaranti på kr 7.337.031 som ble tatt opp 28.02.14 med en hovedstol på kr 10.000.000. Det ble i tillegg tatt opp et investeringslån på kroner 4.200.000 i 2017 for å finansiere kjøp av eiendom til nytt vaskeri på Frøya (Nordfrøyveien 445). Disse lånene vil være nedbetalt om henholdsvis 8 og 14 år.

Vurdering:

Kommuneloven gir kommunene mulighet til å stille garanti til heleide kommunale selskaper som driver næringsvirksomhet, jfr. Kommunelovens § 51.

DalPro AS mener at denne investeringen vil skape en helt ny opplevelses- og publikumsarena, samt at det vil utvikle nye relevante deltakerarenaer.

Rådmann stiller seg positiv til utvidelse av DalPros virksomhet og innstiller på garantivedtak.

Hitra, 24.01.2019

Frøya kommune/Hitra kommune

Søknad om kommunal lånegaranti (selvskyldnergaranti)

DalPro AS er en kommunal vekstbedrift der Hitra kommune eier 51 % av aksjekapitalen og Frøya kommune 49 %. DalPro sin hovedvirksomhet er attføring og arbeidskvalifisering. For å kunne tilby realistisk og utviklende arbeidstrening til mennesker som har uavklart arbeidstilknytning er det viktig at DalPro utvikler og moderniserer sine arenaer for produktfremstilling og varehandel.

DalPro opplever stadig økende etterspørsel fra turistnæringen om å komme på besøk til oss for å oppleve nærkontakt med dyrene samt smake på noen av våre premierte gårdsmatprodukter, noe som genererer stadig økende omsetning. DalPro AS ønsker nå å styrke sin attføringsvirksomhet ved å investere i ny Gårdsbutikk og kantine/storkjøkken i Hammerstaddalen. Den planlagte gårdsbutikken vil skape en helt ny opplevelses-/publikumsarena, og ikke minst vil det generere nye, relevante og utviklende deltagerarenaer (kantine/kjøkken/butikk).

Vi har innhentet tilbud på ombygning av et eksisterende bygg til nevnte formål, og prosjektet er kostnadsestimert til kroner 2.000.000. Til informasjon er det innhentet anbud for tømrerarbeid (3 tilbydere), elektrikerarbeid (3 tilbydere) og VVS-arbeid (2 tilbydere).

DalPro har i 2018 måttet tapsføre nær 800.000 kroner med bakgrunn i en produksjonsteknisk feil av vårt gryteklare pinnekjøtt. I volum utgjør dette ca. 3 tonn, som ikke dekkes av forsikringen. Vi har som følge av dette ikke tilstrekkelig egenkapital til å iverksette ombygningen uten lånefinansiering. Samlet sett har DalPro et lånebehov på inntil kr 2.000.000 med løpetid på 15 år. Beregninger viser en reduksjon på lånemarginen på ca 2 % med selvskyldnergaranti sammenlignet med lån uten. Dette gir en potensiell vesentlig besparelse for bedriften.

DalPro AS har i dag ett lån i Kommunalbanken med kommunal selvskyldnergaranti på kr 7.337.031 som ble tatt opp 28.02.14 med en hovedstol på kr 10.000.000. Det ble i tillegg tatt opp et investeringslån på kroner 4.200.000 i 2017 for å finansiere kjøp av eiendom til nytt vaskeri på Frøya (Nordfrøyveien 445). Disse lånene vil være nedbetalt om henholdsvis 8 og 14 år.

Kommunalbanken krever «et tillegg av 10 % til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger» (jfr. vedlegg 2). I retningslinjene står det også at løpetiden gis et tillegg på 2 år med referanse til garantiforskriftenes § 3, dvs 15 år + 2 år = 17 år.

Ut fra forannevnte søker DalPro AS om kommunal garanti (selvskyldnerkausjon) på inntil kr 2.000.000 + 10% = kr 2.200.000 med en låneperiode på 15 år + 2 år = 17 år. Størrelsen på garantien fordeles mellom kommunene i forhold til andel i aksjekapitalen, dvs 51 % for Hitra kommune (kr 1.122.000) og 49 % for Frøya kommune (kr 1.078.000). Innvilget garanti må evt. godkjennes av Fylkesmannen.

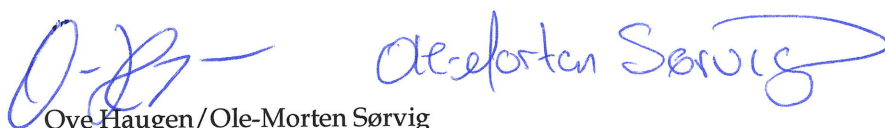
Det er viktig med likelydende vedtak i kommunestyrene, og det foreslås følgende formulering/vedtak:

1. Frøya kommune og Hitra kommune garanterer med selvskyldnergaranti for lån på kr 2.000.000 for DalPro AS til finansiering av ny Gårdsbutikk med kantine/storkjøkken.
2. Garantien gjelder for lånets hovedstol pålydende kr 2.000.000 med tillegg av 10 % til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunenes maksimale garantiansvar kan ikke overstige kr 2.000.000 + 10 %, hvorav Frøya kommunes garantiansvar gjelder for 49 % av dette (kr 980.000 + 10 %) og Hitra kommunes for 51 % (kr 1.020.000 + 10 %).
3. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter 15 år med tillegg av inntil 2 år, jfr. garantiforskriftens § 3.

Det vises ellers til vedlegg 3 angående DalPros nåværende økonomiske stilling.

Håper på en positiv og snarlig behandling.

Vennlig hilsen,



Ove Haugen/Ole-Morten Sørvig

Daglig leder

Tlf: 918 82 813 / 957 20 552

E-post: ove@dalpro.no / ole@dalpro.no



Bedriften for inspirasjon og opplevelse!

Org.nr. [947 097 733](https://www.947097733.no)

Vedlegg: 1) Kommunal garanti (retningslinjer fra Kommunalbanken)
2) Kontantstrøm lån DalPro

Vedlegg 1:

**Kommunal garanti**Om Kommunalbanken

Kommuner og fylkeskommuner kan stille kausjon eller annen økonomisk garanti for virksomhet som drives av andre enn kommunen eller fylkeskommunen selv.

Reglene om kausjoner og annen økonomisk garanti finnes i kommunelovens § 51 og Forskrift om kommunale og fylkeskommunale garantier. Det er viktig å merke seg er at det ikke er anledning til å stille kausjon eller annen økonomisk garanti til næringsvirksomhet. Garantier over kr 500.000 skal godkjennes av fylkesmannen.

SELVSKYLDNERKAUSJON

Kommunalbanken tilbyr kun lån til selskaper eller andre typer organisasjoner dersom det foreligger garanti i form av selvskyldnerkausjon fra en kommune eller fylkeskommune. Selvskyldnerkausjonen skal dekke hele lånets hovedstol med tillegg av 10 % av den til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Selvskyldnerkausjonen skal ha en varighet på lånets løpetid med et tillegg av 2 år. Selvskyldnerkausjon innebærer at kreditor ved mislighold kan gå direkte på garantisten, uten først å måtte søke dekning hos låntaker.

Bankens kapitaldekningsreglene sier at lån med selvskyldnerkausjon risikovektes på lik linje som utlån til kommuner og fylkeskommuner. Det betyr at slike lån oppnår samme gode rentebetingelser som lån gitt til en kommune.

KRAV TIL EN SELVSKYLDNERKAUSJON

Kommunalbanken krever utskrift fra protokoll som viser at det foreligger et ubetinget kommunalt eller fylkeskommunalt vedtak om selvskyldnerkausjon (dvs. et vedtak uten forbehold) i overensstemmelse følgende punkter:

Y kommune garanterer med selvskyldnerkausjon for lån kr X som (debitor) tar opp til (prosjektnavn).

Garantien gjelder for lånets hovedstol maks. X kroner med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Kommunens maksimale garantiansvar kan ikke overstige (X kroner + 10 %).

Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen på lånet og opphører etter Z år med tillegg av 2 år, jfr. garantiforskriftens § 3.

Forklaring:

X kroner er lik lånets hovedstol.

10 % beregnes av gjeldende hovedstol til enhver tid og er den prosentsats banken krever.

Kommunens maksimale garantiansvar er lik lånets hovedstol ved opptak med tillegg av 10 %.

Eksempel: Ved garanti for lån kr 5 mill. med tillegg av 10 % for renter og omkostninger, vil det maksimale garantiansvar være kr 5,5 mill.

Z år er lik lånets løpetid (maks. låneobjektets levetid).

Tillegget på 2 år er det maksimalt tillatte.

Kommunalbanken krever dessuten kopi av gyldig og uforbeholden godkjenning av kausjonsvedtaket fra fylkesmannen, som oppfyller kravene i og i medhold av kommuneloven § 51.

Eventuelle rettigheter og forpliktelser mellom garantist og låntaker må eventuelt reguleres i en separat regressavtale.

Vedlegg 2:

Tabell: Kontantstrøm lån DalPro

	Konto 2244		Konto 2245		Nytt lån
Opprinnelig lån	10 000 000		4 200 000		2 000 000
Oppstart	2014		2017		2019
Lån 1.1.18	6 923 040		4 200 000		
Lån 31.12.18	6 153 800		3 920 000		
Avdrag 2018	769 240	(2 avdrag pr år)	280 000	(4 avdrag pr år)	133 333
Løpetid	13 år		15år		15år
Renter i 2018	108 429		67 931		37 000
Rentesats ift IB	1,57 %		1,62 %		
Rentesats ift UB	1,76 %		1,73 %		
Snitt rentesats	1,66 %		1,68 %		1,85 %

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/235

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

ORDFØRERS ORIENTERING

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 19/236

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Formannskapet

RÅDMANNNS ORIENTERING