

Møre og Romsdal fylkeskommune  
v/Samferdselsdirektør Arild Fuglseth

epost: post@mrfylke.no

Nordmøre, 5. mai 2023

## Prioriteringer til transportområdet NTP 2025 - 2036

Fylkeskommunen har invitert kommunene til å komme med innspill om prioriteringer til NTP 2025 – 2036 med frist 5. mai 2023. NTP 2025 – 2036 skal behandles i Stortinget våren 2024.

Målene for transportsektoren er:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

**Statens vegvesen** planlegger for investeringer i lengre strekninger i sammenheng og ser ulike typer tiltak samlet for å hente ut effekt for trafikantene. «Vi utbedrer der vi kan og bygger nytt der vi må». Investeringer spenner fra målrettede tiltak og fornying, som bedrer veistandarden og trafiksikkerheten, til store veiprosjekter i porteføljen som kutter reisetider og bedrer samfunnsikkerheten (SVV høringsnotat side 45).

### Kort om status og utfordringer for Nordmøre

Nordmøre er en utfordrende region fra naturens side, noe som gir fragmentert og kostbar transport i form av reisetid, ferger og bompenger. For å sikre og videreutvikle verdiskapingen i hele landet, må det legges til rette for mest mulig like konkurransevilkår for næringslivet, uavhengig av lokalisering.

Nordmøre hadde en liten befolkningsnedgang fra 2012 til 2022, samtidig som veksten for Møre og Romsdal var 4,4% og for landet som helhet 8,8%. Telemarksforskning trekker spesielt frem arbeidsplasser som den største utfordringen for Nordmøre. Det er derfor ekstra viktig å bygge opp om de vekstimpulsene som er og kommer i regionen. Det er utfordrende både for kommunene på Nordmøre og Møre og Romsdal som fylke om denne utviklingen forsterkes. Nordmøre er i et krysspunkt mellom å både ha for få arbeidsplasser, samtidig som det er mangel på arbeidskraft til de jobbene som tilbys.

Derfor må de regioninterne bo- og arbeidsmarkedene OG Nordmøre styrkes som en felles region. Arbeidsmarkedene må bli større og mer mangfoldig. Region må bygges sammen fysisk, det må være utviklingsmuligheter for etablert næringsliv samt at det må skapes nye bærekraftige arbeidsplasser. Det er sterkt behov for bedre tilgjengelighet mellom regionsenteret og kommunene i regionen i forhold til bo- og arbeidsmarked, bruk av Kristiansund lufthavn Kvernberget, nye Campus Kristiansund for høyere utdanning og innovasjonsmiljø, nye Normoria – kulturhuset i Kristiansund og

å oppleve hverandres rike kultur- og fritidstilbud, samt tilgang til mer urbane tilbudene i regionsenteret.

Et fergefritt og døgnåpent Nordmøre er derfor målet. Ny analyse viser at verdiskapingsgevinsten for næringslivet på Nordmøre ved å bygge sammen kommunene kan bli mellom 30 og 70 milliarder kroner over tid. Da er gevinsten for kommunene og statlige etater ikke inkludert.

Regionsenteret må styrkes. Kristiansund har 98% arbeidsplassdekning og få statlige/offentlige kompetansearbeidsplasser. Flere statlige/offentlige arbeidsplasser må inn i arbeidsmarkedet for å redusere sårbarheten for svingende konjunkturer og styrke rekrutteringsevnen for næringslivet.

Situasjon blir ytterligere utfordret når Kristiansund akuttssykehus legges ned ved åpning av Sykehuset Nordmøre og Romsdal (SNR) på Hjelset i 2025. Det blir lengre reisevei for både pasienter og ansatte fra Nordmøre. Tilgjengeligheten til akuttssykehuset må utbedres på hele strekningen, sett bort fra Krifast – Astad. Konkrete planer for Bypakken og E39 Astad – Fursetfjellet må realiseres uten opphold, og i tråd med SVV sine målsettinger om å bedre samfunnsikkerheten må planleggingsmidler prioriteres for de resterende strekningene på Sykehusveien.

### **Målet er helhetlige transportløsninger for å**

- Sikre effektiv og trygg tilgjengelighet til nytt akuttssykehus for pasienter og ansatte fra Nordmøre
- Bygge sterkere og mer funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Bygge Nordmøre sammen som region
- Ha effektive og sømløse transportkorridorer og -løsninger for næringslivet som ser helhetlig på tilgjengelighet og standard for riks- og fylkeskommunale veier og ferger, havner og flyplass.

### **Sammendrag prioriteringer fra Nordmøre IPR**

Utdypende kommentarer følger.

#### **Overordnede innspill**

- NTP må se alt i sammenheng og omfatte all nasjonal infrastruktur.
- Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunene for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene og for å fullfinansiere attraktive tilbud på både riks- og fylkesveifergene.
- Store kostnadsøkninger innen anleggssektoren må føre til at definisjonen av store prosjekter som i dag er kroner 1 milliard økes tilsvarende.
- Større samferdselsprosjekter må prioriteres basert på når prosjektene er klare.
- Bompengerperioder økes til inntil 40 år for å realisere flere fergeavløsningsprosjekt.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inkludere verdiskapningseffekter i tillegg til transportøkonomisk lønnsomhet basert på antall trafikanter.
- Mobil- og bredbåndsnettet må bygges ut i hele landet.

## Prioriterte prosjekter og satsinger

Prioriteringer NTP 2025-2036		
	Staten	Fylkeskommunen
1	Økte bevilgninger til fylkeskommunen for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, fullfinansiere fergetilbudet og trafikksikkerhets-tiltak som gang- og sykkelveier. Staten må finansiere investeringer miljøfergene og tilhørende infrastruktur.	Opprettholde rutetilbudet på fylkesveifergene og Kystekspresen.
2	Sykehusveien Kristiansund sentrum – Hjelset (Rv70 og E39) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bypakken Kristiansund (Rensvik – Atlanten)</li> <li>• Innfartsvei Kristiansund (Rensvik - Freifjordtunnelen )</li> <li>• E39 Astad – Bjerkeset - Fursetfjellet</li> <li>• E39 Fursetfjellet</li> </ul>	Todalsfjordsambandet
3	Ferdigstille Rv70 gjennom Tingvoll – Sunndal <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meisingset – Ålvundfossen</li> <li>• Romfo og Fale bruer i Sunndal</li> <li>• Rasoverbygg ved Grøa og Gjøra</li> </ul>	Realisering av ferge Aure – Hitra og oppgradering av fv680
4	Verdiaksen E39 mot Trondheim <ul style="list-style-type: none"> <li>• Halsafjordsambandet; fergeavløsning for mer effektiv transportvei for næringslivet</li> <li>• Dyregrova i Heim; utbedre rasutsatte områder og flaskehals</li> </ul> Eksportveien E136 gjennom Rauma	Fv65 Surnadal opp mot jernbane/E6 Fv532 Storlandet (Gassveien) Økt satsing på nasjonale turistveier ved fv64 Atlanterhavsveien.
5	Ferdigstille nye Kristiansund lufthavn Kvernberget ved ny felles heliport og passasjerterminal	Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre over Talgsjøen og Edøyfjorden
6	Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten	

## Utdypende kommentarer til de overordnede innspillene

- **NTP må omfatte all nasjonal infrastruktur** da innbyggere og næringsliv er avhengig av sømløs transport, uavhengig om det er kommune, fylke eller staten som er «veieier».
- **Staten må øke bevilgningene til fylkeskommunene for at vedlikeholdsetterslepet kan tas igjen og at fergedriften på fylkesveifergene finansieres fullt ut.** Fergene er veien for kommunene langs kysten må likestilles for å gi like konkurransevilkår for næringslivet. Nasjonal fergestandard må inkludere betydningen fergesambandene har som infrastruktur for verdiskaping, i tillegg til trafikkmengde og sambandslengde. Møre og Romsdal er nasjonalt ledende på eksportverdi per innbygger. Fortsatt underfinansiering er sterkt konkurransevridende og vil styrke sentraliseringen

mot de befolkningstunge områdene. Det er uakseptabelt at kostnadene for satsing på miljøferger, i tråd med regjeringens ambisjoner, svekker verdiskapingen og næringsutviklingen ute i regionene. Det må være **likeverdighet mellom statlige og fylkeskommunale fergesamband** og det må være en **likeverdig holdning til kostnadsulempen mellom ferger og bompenger på veiene**. For produksjon og transport av varer er det viktig å sikre god regularitet, kapasitet, bærekraftig prisnivå og døgnåpne transportårer i hele landet.

- Store kostnadsøkninger innen anleggssektoren må føre til at **definisjonen av store prosjekter** som i dag er kroner 1 milliard økes tilsvarende. Dette for å unngå lengre behandlingstid for mindre prosjekter ved at de må følge statens prosjektmodell med krav om kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) som grunnlag for NTP.
- **Større samferdselsprosjekter må prioriteres etter når prosjektene er klare.** Vi gleder oss over at E39 Betna – Stormyra ferdigstilles i 2026. Prioriteringsrekkefølgen for realisering av nye større samferdselsprosjekter må være i forhold til når prosjektene er «gryteklare».
- **Bompengerperioder må økes til 40 år for fergeavløsningsprosjekt.** Trafikkanalyser for Nordmøre viser at bompenger kan gi betydelige finansieringsbidrag på faste samband. For slik nasjonal infrastruktur med lang levetid bør det kunne benyttes lengre finansieringsperioder enn 15- 20 år som i dag. Med nedbetalingstider på 40 år vil en betydelig del av prosjekter kunne finansiering av bompenger. Forhåndsinnkreving av bompenger bør også kunne være aktuelt når sambandet blir bestemt utbygd.
- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet** må inkludere verdiskapingseffekter i tillegg til transportøkonomisk lønnsomhet basert på antall trafikanter. Nordmøre IPR støtter opp om uttalelse fra Nettverk fjord- og kystkommuner (NFKK) om at tiden er inne for prioriteringer som støtter opp der verdiene skapes – langs kysten, i tråd med Hurdalsplattformens ambisjoner om bosetting og verdiskaping i hele Norge. I dagens system teller trafikk tall mer enn verdiskaping og er sterkt sentraliserende til områder med høyest trafikk. I tillegg må mer langsiktige virkninger i forhold til endringer i transportmønster, arealbruk, økt produktivitet, attraktivitet for bosetting og tilflytting med mer beskrives.
- **Utbygging av mobil- og bredbåndsnett.** Vårt teknologiske samfunn stiller krav til at innbyggere, næringsliv og det offentlige tjenestetilbudet baseres på en digital grunnmur. Bruk av velferdsteknologi forutsetter en godt fungerende digital infrastruktur i alle kommuner, ikke minst innen helse og omsorg. Dette er en grunnleggende forutsetning for beredskap, bosetting og næringsvirksomhet i hele landet. Staten må fortsette å bidra med tilskudd for den ikke-kommersielle utbyggingen i kommunene.

## Utdypende kommentarer til prioriterte prosjekter og satsinger

### Staten

1. NTP må **øke bevilgningene til fylkeskommunene** for å ta igjen vedlikeholdsetterslep og for å oppgradere fylkesveiene til en standard mer på linje med riksveiene. Næringslivet er etablert ute i kommunene og godstransporten starter i det

kommunale og fylkeskommunale veinettet. Tall fra Statens vegvesen viser at det er dramatisk skjevfordeling av investeringer og vedlikehold på fylkesveinettet og på riksveiene. For å bidra til å oppfylle myndighetenes klimamål har fylket foretatt store investeringer i **miljøferger med tilhørende fergekaier**. Både miljøferger og et tilpasset fergetilbud må fullfinansieres av staten. Som en region med mange sentrale fergestrekninger er det urimelig at næringsliv og innbyggere, som er avhengig av ferger, skal finansiere det grønne skiftet gjennom økte fergepriser. Regjeringen har gitt uttrykk for å anerkjenne at fergene er «våre veier» ved å vedta lavere fergepriser samt også utvalgte gratis fergesamband. Da blir dette meningsløst hvis det samtidig betyr betydelige kutt i rutetilbudet. Det er også sterkt behov for økt satsing på **miljø- og trafikksikkerhetstiltak**, blant annet gang- og sykkelveier, både i byene og ute i kommunene for å gi et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.

## 2. Sykehusveien Kristiansund sentrum – Hjelset

- Rv 70 Bypakken Rensvik – Atlanten
- Rv 70 Innfartsveien Rensvik - Freifjordtunnelen
- E39 Astad – Bjerkeset - Fursetfjellet
- E39 Fursetfjellet til Hjelset

### **Riksvei 70 som sentral del av Sykehusveien og hovedveien inn og ut av regionsenteret Kristiansund**

- Det må være en forutsetning at også innbyggerne og ansatte på Nordmøre har en god, effektiv og trygg tilgjengelighet til nytt akutt sykehus. Utbedring av strekningen burde vært en følgekonsklusjon av lokaliseringsvedtaket for SNR. Det er sterkt bekymringsfullt og ubegripelig at 9 år etter vedtaket så vil veien for rundt 40.000 innbyggere på Nordmøre ikke være forbedret når sykehuset åpner om 2 år. Det er stor bekymring blant innbyggere og ansatte rundt eksisterende trafikkmessige flaskehalsar på hele strekningen. Trafikken vil øke i begge retninger ved at DMS Kristiansund skal betjene 80% av innbyggerne i Nordmøre og Romsdal innen utvalgte tjenester.
- Det må være et nasjonalt ansvar å prioritere arbeidet med å få på plass hele strekningen i løpet av første periode.
- Utbedret Rv70 vil bedre tilgjengeligheten mellom regionsenteret og kommunene betydelig. Dette vil styrke bo- og arbeidsmarkedet for økt arbeidspendling og fritidsreiser mellom Kristiansund og kommunene rundt, og bedre tilgangen til flyplassen, studiested og øvrige funksjoner og tilbud i regionsenteret.
- Strekningen Rensvik – Atlanten inngår i Bypakken i Kristiansund med kostnadsanslag kr 1.640 millioner, hovedsakelig finansiert med bompenger. Arbeidet med Bypakken må følge tidsplanen for behandling av bompengeproposisjon i Stortinget før sommeren 2024. Strekningen må sikres snarest mulig byggestart for å ferdigstilles så tidlig som mulig etter åpning av nytt sykehus på Hjelset. Det er allerede langt på overtid.
- Øvrig innfartsvei fra Freifjordtunnelen til Rensvik er smal, uoversiktlig, har mange svinger, bakketopper og påkjøringsveier. I forhold til nytt trafikk mønster når akutt sykehuset står ferdig så må strekningen på ca 10 km utbedres til 2-felts vei med midtdeler.
- **NTP må omtale at veieier (staten) i starten av første periode må starte arbeidet med å regulere løsninger for resterende del av strekningen på Rv70 og E39. Bypakken er ikke del**

av NTP, og resterende deler av Sykehusveien må planlegges for statlig finansiering.

### Ny trase E39 Astad – Bjerkeset samt oppgradering av E39 over Fursetfjellet

- Strekningen er en sentral del av Sykehusveien og må realiseres så raskt som mulig.
- Statens vegvesen må ha tilstrekkelige planmidler for å ferdigstille planarbeidet for dette viktige prosjektet.
- For å ivareta jordvernet må styringsrammen for prosjektet Astad – Bjerkeset – Fursetfjellet økes for å dekke nødvendig tunnelløsning gjennom sentrum.
- For å ivareta helseberedskapen og helsekompetansen inn i nytt akutt sykehus har vi som samfunn ingen tid å miste på ytterligere forsinkelser.
- E39 over Fursetfjellet er en ulykkesbelastet strekning og må utbedres slik at det, i tråd med uttalte målsettinger, blir gjennomgående 90 km/t på strekningen Freifjordtunnelen - Hjelset.
- Utbedring av strekningen vil bygge sammen Kristiansunds- og Molderegionen. Dette vil gi næringslivet og det offentlige tilgang til et større samlet arbeidsmarked å rekruttere fra. Inkludert rekruttering både til nytt akutt sykehus og til DMS.
- Strekningen inngår i en viktig transportkorridor for næringslivet langs kysten, som del av fergefri E39 mellom Ålesund – Bergsøya – Trondheim.
- **E39 Astad – Bjerkeset har god netto samfunnsnytte og må prioriteres for oppstart i starten av NTP 2025 – 2036.**
- **E39 Fursetfjellet – Hjelset må oppgraderes for at Sykehusveien skal ha sammenhengende standard med 90 km/t fra Freifjordtunnelen.**

### 3. Ferdigstille Rv70 fra Meisingset til Ålvundfossen

- Ved tidligere NTP stod kommunene langs Rv70 sammen for å få inn hele strekningen Tingvoll – Ålvundfossen, også kalt Nordmørsveien. Rv70 er stamveien mellom Kristiansund havn og tilgang til jernbane og E6 på Oppdal. Vi gleder oss over at Tingvoll – Meisingset nå er ferdigstilt. Neste etappe er Meisingset – Ålvundfossen som nå ligger inneklemt mellom de utbedrede strekningene Oppdølstranda og Meisingset-Tingvoll. Dette utgjør et klart standardbrudd der 400 m av vegen i dag er uten gul midtstripe og skarpe svinger. Strekningen vil knyttes direkte på **Todalsfjordprosjektet** som er prioritert som neste fylkesveiprojekt.
- En ferdig Rv70 vil øke samhandlingen og styrke Nordmøre som region, bygge indre og ytre Nordmøre i et felles bo- og arbeidsmarked, gi synergier med Todalsfjordprosjektet, styrke regionsenteret, styrke flyplassen, nye Campus, gjensidig bruk av fritids- og kulturtilbud og uendelig mye mer.
- Rv70 er en viktig eksportvei for næringslivet gjennom Sunndal og opp til Oppdal for tilknytning til E6 og til jernbane. Bruene i Sunndal og rasoverbygg er omtalt i gjeldende NTP. Ny Elverhøy bru er under bygging, og bruene Fale og Romfo må følge på uten opphold, samt at rasoverbyggene i Grøa og Gjøra må oppgraderes. Et utbedret Rv70 fra Kristiansund sentrum/havn til Oppdal gir nye muligheter for å realisere ambisjonene om å få mer godstransport over på sjø og jernbane. Da må de sentrale eksportveiene som Fv65 og Rv70 oppgraderes for å kunne ta vogntog på 25,25 meter.
- **Rv70 gjennom Tingvoll – Sunndal må ferdigstilles**
  - **Strekningen Meisingset – Ålvundfossen må ferdigstilles i sin helhet, med start utbedring av Fuglvågen – Ålvundfossen.**

- **I Sunndal må nye bruer bygges ved Romfo og Fale og rasoverbyggene ved Grøa og Gjøra må oppgraderes.**

#### **4. Verdiaksen E39 til Trondheim, Halsafjordsambandet**

- Fergefri E39 vil gi en mer konkurransedyktig transportkorridor for næringslivet.
- SVV sitt arbeid med Halsafjordsambandet så langt viser at prosjektet kan være godt realiserbart og valg av konsept er nært forestående.
- Det må forventes økt trafikk langs E39 Trøndelag – Møre og Romsdal etter som utbyggingen av E39 Betna – Stormyra ferdigstilles. I tilknytning til Halsafjordsambandet må tilførselsveien på E39 Øydegard – Kanestraum oppgraderes tilsvarende.
- E39 Betna – Stormyra er godt i gang, og det er behov for å få planmidler til å utrede rasutsatte områder og flaskehalsar på resterende strekning, spesielt Dyregrova i Heim kommune.
- **Halsafjordsambandet må planlegges videre og komme inn i NTP så snart det er gryteklart.**

#### **5. Ny felles heliport og passasjerterminal på Kristiansund lufthavn**

##### **Kvernberget**

- Planene for felles terminal på Kvernberget var omtalt allerede i NTP 2014-2023, da med plan for realisering i 2015/16.
- Avinor har over tid investert i 2.000 meter rullebane, nytt driftsbygg, utvidet parkeringsareal og grunninvesteringer for energitilførsel for ny passasjerterminal. Terminalen er siste brikke i å ferdigstille «Nye Kvernberget». Å gå fra 2 til 1 terminal vil redusere CO<sub>2</sub>-avtrykket, gi en bedre og mer effektiv logistikk for offshore-reisende og mer effektiv drift for Avinor.
- **NTP må inneholde tidligere prioritering om å ferdigstille Kristiansund lufthavn Kvernberget med felles passasjerterminal i første del av perioden.**

#### **6. Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten**

- Møre og Romsdal er Norges nest største eksportfylke, og 2/3 av godsmengdene transporteres på vei. Det er en samlet målsetting å få mer gods fra vei til sjø, og økt satsing på sjøtransport må gjenspeiles i NTP.
- De regionale havneselskapene må ha gode rammevilkår for økt havneutvikling med tilrettelegging for grønn skipsfart.
- Gode tilførselsveier til/fra havnene er avgjørende for at havneinvesteringene får best mulig utnyttelse.
- **NTP må inkludere større satsing på havneutvikling og helhetlige transportkorridorer for overflytting av gods fra vei til sjø og jernbane.**

### **Fylkeskommunen**

#### **1. Økte bevilgninger til fylkeskommunene**

Det viktigste er at fylkeskommunene får økte bevilgninger for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene raskest mulig, at erkjennelsen om at fergene er en del av veiene opprettholdes og at det må gi et attraktivt tilbud til næringsliv og innbyggere med hensyn på rutetilbud og prisnivå. Fergetilbudene må dekke behovene både på hverdag og for helg. Kystekspresen fra Kristiansund til Smøla, Aure, Hitra/Frøya og Trondheim er viktig, både for på bygge havregionen, men også for å koble seg bedre på kompetansemiljøene i Trondheim, studenter til Campus

Kristiansund og NTNU, og pasienter til St. Olav.

Både fergetilbudet og Kystekspresen er viktige for at innbyggerne skal kunne bruke hverandres fritids- og kulturtilbud gjennom hele uken.

## 2. Todalsfjordsambandet

- Planleggingen av Todalsfjordsambandet må ferdigstilles. Fast kryssing av Todalsfjorden vil gi et langt større felles bo-, arbeids- og servicemarked som forventes å tilføre de indre strøk ny vitalitet og vekst. Sambandet vil også styrke indre og ytre Nordmøre.
- Oppdaterte kostnadsprognoser og trafikk tall viser at prosjektet kan være selvfinansierende ved utvidet bompengerperiode opp mot 40 år.

## 3. Ferge Aure – Hitra

**Styrke havbruksregionen** på ytre Nordmøre og sørlige Trøndelag ved å bidra til realisering av **ny ferge mellom Aure – Hitra**. En sentral del 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. For å lykkes må regionen bli mer attraktiv og mindre sårbar som bo- og arbeidsmarkedsregion. Ny fergeforbindelse mellom Aure og Hitra vil være et rimelig, men avgjørende bidrag for å oppnå det som hele nasjonen og regionen vil ha nytte av (Minofas). Den vil avlaste Hitratunnelen og fungere som beredskapsløsning når tunnelen stenges som følge av ulykker og vedlikehold.

Fergestrekningen Aure – Hitra vil redusere reisetiden på opp mot 1,5 timer for trafikk sørover. Dette vil øke pendlerområdet, redusere kostnadene for næringslivet, øke passasjertrafikken på Kvernberget og styrke samarbeidet innen høyere utdanning og FOUI knyttet til HAV som planlegges i Campus Kristiansund.

Med en tilpasset og effektiv landbasert infrastruktur og havn, med en betydelig leverandør- og serviceindustri, ligger det godt til rette for positiv utvikling og økt verdiskaping for regionen innen nye muligheter knyttet til havrommet som offshore oppdrett, oppdrett av nye arter, havvind, mineralutvinning på havbunnen med mer.

### Fergestrekningen Aure – Hitra

- **Må få status som pilotprosjekt for flytende fergekaier**
- **Inngå i inntektssystemet fra 2024**
- **Tilslutningsveiene fv680 over Skarsøya i Aure må oppgraderes for fremtidig trafikk.**

4. **Fv65 fra Surnadal** er eksportvei for næringslivet og Surnadal sin sykehusvei til St. Olavs. Den inngår i etterslepet på fylkesveiene. Det er gledelig at det gjennomføres trafikk sikringstiltak på deler av veien, men det er behov for oppgradering av selve veistrekningen for å fjerne flaskehals for transportnæringen både mot Orkanger og mot Berkåk for E6/jernbane.

5. Utbedring av **fv 532 Storlandsvegen (Gassvegen)**. Mye brukt som «anleggsvei» mellom Vestbase og Aukra i forbindelse med stadige utbygginger der. Dette er en smal veg med stor trafikk og mange ulykker/utforkjøring med tung bil.



6. Det må være en sterkere nasjonal satsing på de nasjonale turistveiene, ikke minst for **fv64 Atlanterhavvegen**.

## 7. Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre

- Det planlegges for en fergefri ytre kystvei over Talgsjøen og Edøyfjorden som vil forsterke det verdiskapende havrommet langs kysten fra Hustadvika til Hitra/Frøya. Dette vil legge grunnlaget for videreutvikling og styrke samarbeid mellom næringslivet og kommunene i regionen med stor nasjonal verdiskaping innen olje- og gassvirksomhet, fiskeri/havbruk, turisme og mange nye muligheter knyttet til havet.
- Det vil knytte sammen hele ytre kysten av Nordmøre i en stor døgnåpen felles bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Trafikkanalyse for Nordmøre viser at Talgsjøforbindelsen er inne blant mulig selvfinansierende fylkesveiprojekter, gitt mulighet for inntil 40 års bompengerperiode. Dette vil ventelig bidra til lavere priser for brukerne samt at vekstpotensialet kan tas ut raskere enn med dagens ordning.
- Reisetiden mellom Aure/Smøla og Kristiansund vil bli betydelig redusert til henholdsvis rundt 45 og 35 minutter, noe som vil ha stor positiv nærings- og samfunnsmessig betydning for regionsenteret og for Nordmøre som helhet.
- **NTP må åpne for å vurdere nye finansieringskilder og finansieringsløsninger for store infrastrukturprosjekter. Investeringene må kunne skrives ned over lengre tid i tråd med prosjektens reelle levetid, inkludert bompengerperioder for inntil 40 år for fergeavløsningsprosjekt.**

Med vennlig hilsen

Kjell Neergaard  
Leder  
Ordfører Kristiansund

Ingrid O. Rangønes  
Nestleder  
Ordfører Averøy

Hanne Berit Brekken  
Ordfører Aure

Knut Sjømæling  
Ordfører Gjemnes

Svein Roksvåg  
Ordfører Smøla

Ståle Refstie  
Ordfører Sunndal

Margrethe Svinvik  
Ordfører Surnadal

Arne Magnus Aasen  
Ordfører Tingvoll