

Møre og Romsdal fylkeskommune
v/Samf.direktør Arild Fuglseth

epost: post@mrfylke.no

Nordmøre, 28. februar 2020

Innspill om prioriteringer til transportområdet NTP 2022 - 2033

Fylkeskommunen har invitert kommunene til å komme med innspill om prioriteringer til NTP 2022 – 2033 med frist 28. februar 2020. Fylkeskommunen har igjen frist til 14. mai 2020 for sende inn sine prioriterte tiltak. Det vil deretter bli regionale politiske møter vår/tidlig høst med Samferdselsdepartementet. NTP 2022 – 2033 skal behandles i Stortinget våren 2021.

Bestillingen fra Samferdselsdepartementet (SD):

- Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller tiltak
- SD vil utarbeide en mer strategisk og overordnet NTP, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse
- Viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling
- SD vil innrette melding om NTP slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt

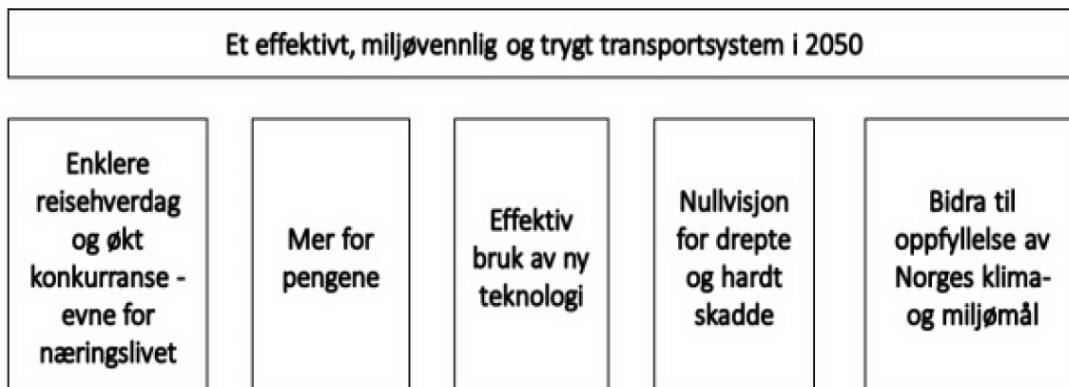
SD ber om at følgende blir vektlagt:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge
- Løsningene må være egnet til å håndtere de identifiserte utfordringene. Viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet
- Fylkeskommunene er utfordret på å redegjøre for deres egne prioriteringer som del av løsningene hvor de selv har et ansvar

SD vil vektlegge følgende i vurdering av innspill:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet
- Målstrukturen, se nedenfor
- Realistiske forventninger om fordeling av ressursbruken nasjonalt
- Unngå store investeringsbeslutninger som er spesielt teknologisk sårbare med tanke på den raske teknologiske utviklingen innen transportområdet

Målstrukturen for NTP 2022-2033 ser slik ut:



Kjelde: «Oppdrag 9: Prioriteringer» til transportetatene

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.
- Befolkningsnedgang på 373 innbyggere på Nordmøre (inkl. Halså og Rindal) fra 2016 til 2019.
- Arbeidsmarkedene må bli større. Dette gjelder geografisk gjennom bedre samferdsel, utvikling av etablert næringsliv samt etablering og nyskaping av flere arbeidsplasser. Arbeidsmarkedet må bli mer mangfoldig med flere statlige/offentlige arbeidsplasser for å redusere sårbarheten for svingende konjunkturer og for å styrke rekrutteringsevnen for næringslivet. Det er for tiden høy aktivitet i næringslivet, men det er utfordrende å rekruttere etterspurt kompetanse.
- Regionsenteret må styrkes. Kristiansund har under 100% arbeidsplassdekning og få statlige/offentlige kompetansearbeidsplasser. Kristiansund akuttstusykehus er vedtatt nedlagt ved åpning av SNR på Hjelset i 2024, der DMS Kristiansund skal ivareta en del spesialistfunksjoner for Nordmøre og Romsdal.
- Behov for bedre tilgjengelighet mellom regionsenteret og omlandet i forhold til bo- og arbeidsmarked, bruk av flyplass, Campus Kristiansund for høyere utdanning og innovasjonsmiljø, gjensidig opplevelse av Nordmøres rike kultur- og fritidstilbud, og bruk av urbane tilbud i regionsenteret.

Sentrale prinsipper om helhetlige transportløsninger/samferdselsløsninger

1. Bygge sterkere og mer funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner for å bygge opp om, og legge til rette for, et mer samlet Nordmøre som sentral del i attraktive verdiskapende regioner.
2. Effektive transportkorridorer og -løsninger for næringslivet.

Sammendrag prioriteringer fra Orkidé – Nordmøre regionråd

Overordnede innspill (utdypende kommentarer nedenfor)

- Større samferdselsprosjekter må prioriteres basert på når prosjektene er klare.
- Staten må fullfinansiere fergedriften på fylkesveifergene.
- Bompengerperioder økes til inntil 40 år for fergeavløsningsprosjekt.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inkludere flere faktorer enn transportøkonomisk lønnsomhet.
- Utbygging av mobil- og bredbåndsnettet.

Prioriterte prosjekter og satsinger (utdypende kommentarer nedenfor)

Første del - NTP 2022-2027		
Prioritet	Staten	Fylkeskommunen
1	Økte bevilgninger til fylkeskommunen for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, trafiksikkerhetstiltak som gang- og sykkelveier samt finansiering av investeringer og drift av miljøferger	Todalsfjordsambandet
2	Strekningen Kristiansund sentrum – Hjelset <ul style="list-style-type: none"> • Innfartsvei/bypakke del 1 Rensvik - Atlanten • Innfartsvei/bypakke del 2 Freifjordtunnelen - Rensvik • E39 Astad – Bjerkeset • E39 Fursetfjellet 	Realisering av ferge Aure – Hitra og utvikling Kystekspresen med miljøferger/-hurtigbåter
3	Ferdigstille rv70 Meisingset – Ålvundfossen, samt at ny Elverhøy bru må prioriteres for bygging tidligst mulig i perioden	
4	Halsafjordsambandet som teknisk/økonomisk pilot	
5	Ny felles heliport og passasjerterminal på Kristiansund lufthavn Kvernberget	
6	Havneutvikling og utvikling av sjøtransporten	
Siste del - NTP 2028-2033		
Prioritet	Staten	Fylkeskommunen
1		Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre med tunnel under: <ul style="list-style-type: none"> - Talgsjøen - Edøyfjorden

Utdypende om overordnede innspill

- **Større samferdselsprosjekter må prioriteres etter når prosjektene er klare.**
Vi gleder oss over oppstart av E39 Betna – Stormyra, og forutsetter at prosjektet slutføres som planlagt.
Prioriteringsrekkefølgen for nye større samferdselsprosjekter må ikke låse for «gryteklare» prosjekter som følge av at prosjektene foran ikke er ferdig utredet.
- **Staten må finansiere fergedriften på fylkesveifergene fullt ut** for å sikre like konkurransevilkår for næringslivet. Fortsatt underfinansiering er sterkt konkurransevridende og vil styrke sentraliseringen. 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.
- **Bompegeperioder må kunne økes til 40 år for fergeavløsningsprosjekt.** Nylig gjennomført trafikkanalyse 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 de 15- 20 år som er vanlig i dag. Med nedbetalingstider på 40 år vil en betydelig del av prosjekter kunne dekkes av bompenger. Forhåndsinnkreving av bompenger bør også kunne være aktuelt når sambandet blir bestemt utbygd.
- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet** og effektivitet vil bli vektlagt av Samferdselsdepartementet. Lønnsomhetsbegrepet må ikke begrenses til transportøkonomiske vurderinger. Dette vil sentralisere investeringene til områder med høyest trafikk. Lønnsomhetsvurderingene må inkludere beregninger av økt verdiskaping som ny/forbedret transportløsning vil utløse. I tillegg må mer langsiktige virkninger i forhold til endringer i arealbruk, økt produktivitet, attraktivitet for bosetting og tilflytting mm beskrives. Ved store endringer i infrastrukturen i et område kan rammebetingelsene for vekst endre seg betydelig. Eksempelvis ble Eiksundsambandet nedbetalt over 6 år i stedet for beregnet 15 års nedbetalingstid, noe som har fått stor betydning for trafikkmønsteret for innbyggerne og for næringslivet.
- **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 i det digitale samfunnet forutsetter en godt fungerende digital infrastruktur i alle kommuner. Dette er en grunnleggende forutsetning for beredskap, bosetting og næringsvirksomhet i hele landet.
Staten må bidra med tilskudd for den ikke-kommersielle utbyggingen i kommunene.

Utdypende om prioriterte prosjekter og satsinger

Staten

1. NTP må inneholde **økte bevilgninger til fylkeskommunene** for å ta igjen vedlikeholdsetterslep og for å oppgradere fylkesveiene til en standard 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.

Det er 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.

Fylkets satsing gjennom investering og drift av **miljøferger**, for å bidra til å oppfylle myndighetenes klimamål, 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 dette gjennom økte fergepriser.

2. Strekningen Kristiansund sentrum – Hjelset

- Rv 70 innfartsvei/bypakke del 1 Rensvik – Atlanten
- Rv 70 innfartsvei/bypakke del 2 Freifjordtunnelen - Rensvik
- E39 Astad – Bjerkeset
- E39 Fursetfjellet

a) Utbedre riksvei 70 som hovedveien inn og ut av regionsenteret Kristiansund

- Gir bedre tilgjengelighet og sikrere trafikkavvikling mellom regionsenteret og omlandet. Dette vil øke arbeidspendling og fritidsreiser mellom Kristiansund og omlandskommunene, samt øke tilgjengeligheten og bruken av regionsenterets funksjoner og tilbud.
- Strekningen vil være del av hovedveien til planlagt nytt akuttstusykehus på Hjelset for rundt 35.000 innbyggere fra Kristiansund, Aure, Averøy og Smøla. Det er stor bekymring blant innbyggerne rundt eksisterende trafikkmessige flaskehalsar for hele strekningen. Det forutsettes at innbyggerne på Nordmøre har en god, effektiv og trygg tilgjengelighet til akuttstusykehuset. Utbedring av strekningen burde vært en følgekonskvns av lokaliseringsvedtaket for SNR.
- Trafikken vil øke i begge retninger ved at DMS Kristiansund skal betjene 80% av innbyggerne i Nordmøre og Romsdal innen utvalgte tjenester.
- Strekningen Rensvik – Atlanten inngår i innfartsvei/bypakken i Kristiansund med kostnadsanslag kr 950 mill., hovedsakelig finansiert med bompenger og programområdemidler prioritert av Statens vegvesen. Strekningen må sikres byggstart i 2021/22 og være ferdigstilt ved åpning av nytt sykehus på Hjelset.
- I tillegg er øvrig innfartsvei på rv70, kalt del 2, fra Freifjordtunnelen til Rensvik smal, uoversiktlig, har mange svinger, bakketopper og påkjøringsveier. I forhold til et fremtidig trafikkmonster må strekningen på ca. 10 km utbedres til 2-felts vei med midtdeler i dagens trasé.
- **NTP må inneholde en merknad om at veieier (staten) helt i begynnelsen av første periode må starte arbeidet med å regulere løsninger for strekningen som del av bypakke/innfartsvei del 2 og som sentral infrastruktur for fremtidig sykehusstruktur.**
- **Innfartsvei/bypakke del 1 inngår ikke i NTP, og det forventes følgelig at innfartsvei/bypakke del 2 på strekningen rv70 Freifjordtunnelen – Rensvik planlegges for en betydelig statlig andel.**

b) Bygge sammen aksene Kristiansund – Molde med ny trase E39 Astad – Bjerkeset samt oppgradering E39 over Fursetfjellet

- I tillegg til utbedring av innfartsvei til/fra Kristiansund er Astad – Bjerkeset viktig for både næringslivet og det offentlige i å kunne rekruttere i et større samlet arbeidsmarked, inkludert rekruttering både til nytt akuttsykehus og til DMS.
- Dette er også en viktig del av hovedveien til nytt akuttsykehus på Hjelset for rundt 40.000 innbyggere på Nordmøre. De vises til argumentasjon for utbedret innfartsvei for Kristiansund.
- 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 (-0,25) og må inn i første del av NTP 2022 – 2027.**
- **E39 over Fursetfjellet er en ulykkesbelastet strekning og må sikres midler for trafikksikring.**

3. Ferdigstille rv70 fra Meisingset til Ålvundfossen

Ved forrige 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.

- Etter at første del av denne strekningen Tingvoll – Meisingset nå er ferdigstilt, så representerer strekningen Meisingset – Ålvundfossen et standardbrudd mellom de utbedrede strekningene på rv70. Her inngår også rundt 400 meter uten gul midtstripe og med skarpe svinger.
- Å ferdigstille denne siste delen vil øke samhandlingen og styrke Nordmøre som region. Den vil koble sammen indre og ytre Nordmøre i et større bo- og arbeidsmarked som følge av redusert reisetid og sikrere vei for arbeidspendling og fritidsreiser.
- Strekningen vil knyttes direkte på **Todalsfjordprosjektet** som er prioritert som neste fylkesveiprosjekt, etter Nordøyvegen. Todalsfjordprosjektet vil binde Surnadal og Sunndal tettere sammen gjennom en fast forbindelse, i et område som allerede har høy arbeidsutveksling.
- Utbedring av rv 70 til Ålvundfossen vil, sammen med fast forbindelse over Todalsfjorden, forkorte strekningen betydelig mellom indre og ytre Nordmøre. Dette åpner for en enda større funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion, kortere og døgnåpen tilgjengelighet til Kvernberget flyplass mm.
- Utbedring av hele rv70 fra Kristiansund sentrum/havn til Oppdal gir nye muligheter for å realisere ambisjonene om å få mer godstransport over på sjø og jernbane.
- Næringslivet på Nordmøre benytter rv70 som import-/eksportvei mot E6. Asplan Viak sin rapport «Godstransport i Møre og Romsdal» versjon 2 datert 2018 viser at godstransporten i tonn inn og ut av regionen via rv70 Sunndal er betydelig.
- Dette forutsetter at ny **Elverhøy bru** i Sunndal må prioriteres og bygges tidligst mulig i planperioden. Inspeksjonsrapporten for dagens Elverhøy bru fra 2014 viste at: «*skader og mangler som kan øke vedlikeholdskostnadene. Det er meldt om skade/mangel som truer bæreevnen for tverrbjelke, og om den får stå i mer enn 4-10 år kan bruas bæreevne bli redusert. Dagens bru står overfor omfattende kostbare og hyppige reparasjoner dersom den ikke skiftes ut. Faglig anbefales det en ny bru fremfor omfattende reparasjoner.*» Dagens bru er for smal for gul midtstripe, og strekningen har dermed ikke to fullverdige kjørefelt. Sammen med dårlig kurvatur, dårlig tilrettelegging for myke trafikanter og mange kryss/avkjørsler gjør at fartsgrensen på en kort strekning er satt ned til 60 km/t. Det er behov for en løsning med en ny bru og tilliggende veger som er i samsvar med standarden på rv 70. Reguleringsplanen for ny bru ble vedtatt i 2018. Økt belastning har medført et stadig større behov for riksvegstandard på denne delen av

strekningen. Standarden på denne delen av rv 70 bidrar til dårligere konkurransevilkår for næringslivet på indre Nordmøre.

- I dag er det åpnet for modulvogntog på 25,25 meter på alle hovedfartsveier inn til Norge. Alle konkurrenter som produserer i utlandet har i dag mulighet til å bruke slike vogntog. Lokale vareprodusenter blir hemmet av at de ikke har samme konkurransevilkår. Bruk av modulvogntog gjør at det kan fraktes mer gods med færre kjøretøy og derved spare miljø og klima for utslipp. På den måten kan transportnæringen greie å kutte de pålagte 40% av sine utslipp frem mot 2030.
- **Sentrale veier som fv65 og rv70 må oppgraderes for å kunne ta vogntog på 25,25 meter. På rv70 er det, i tillegg til utbedringen av Meisingset – Ålvundfossen, spesielt behov for å utbedre Elverhøy bru i Sunndal.**
- **Næringslivet må ha samme konkurransedyktige transportkostnader som sine konkurrenter, og kommunene på Nordmøre oppfordrer både stat og fylkeskommune om å sikre at regionen har en infrastruktur som ikke påfører næringslivet økte kostnader og svekket konkurransekraft.**

4. Fergefri E39 med Halsafjordsambandet som pilotprosjekt.

- Fergefri E39 vil gi en mer konkurransedyktig transportkorridor for næringslivet.
- Merknad i NTP 2017 har sikret at planarbeidet er kommet langt. Det ligger nå til rette for at akseptable brualternativer og tilhørende kostnadsoverslag er klart allerede i 2022.
- NTP bør derfor gjenspeile at i tillegg til betydelige økonomiske og tidsmessige besparelser, så kan prosjektet gi betydelig industripolitisk virkninger av å sikre gjennomføring så snart Halså Pilot er teknisk klart. Dermed vil det heller ikke forsinke de større og langt mer kompliserte prosjektene.
- Det må forventes økt trafikk langs E39 Trøndelag – Møre og Romsdal når utbyggingen av E39 Betna – Stormyra ferdigstilles i 2024. I tilknytning til Halsafjordsambandet må tilførselsveien på E39 Øydegard – Kanestraum oppgraderes tilsvarende.
- **NTP må gi rom for at Halsafjorden kan benyttes som teknisk/økonomisk pilot i perioden. Den vil trolig kunne være klar for utlysning i markedet i planens første fireårsperiode.**

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 ny passasjerterminal. Terminalen er siste brikke i å ferdigstille «Nye Kvernberget».
- Kristiansund er senter for helikoptertransporten til Norskehavet. Høy og økende offshoreaktivitet, chartertrafikk og øvrig passasjervekst legger grunnlaget for ferdigstilling av «nye Kvernberget». Investeringen i en nyskapende felles terminal vil gi bedre kvalitet, effektivitet og sikkerhet for reisende, samt gi en mer effektiv drift og avkastning av allerede gjennomførte investeringer 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 et av Norges største eksportfylker, og 2/3 av godsmengdene transporteres på vei.
- De regionale havneselskapene må ha gode rammevilkår for økt havneutvikling med tilrettelegging for grønn skipsfart.

- Gode tilførselsveier til/fra havnene er avgjørende for utnyttelse av havneinvesteringene.
- Det vises her også til omtale av rv70 som stamvei fra Kristiansund havn til jernbane på Oppdal.
- Nye muligheter for økt sjøtransport ved etablering av ny infrastruktur på land:
Tanker om ny godsterminal på Berkåk kan medføre en mer effektiv og miljømessig godstransport ved bruk av Surnadal Havn. Det forutsetter at fylkeskommunene bidrar til utbedring av flaskehalsen på fv65/fv701/fv700 fra Surnadal til Berkåk. Næringsliv og kommuner har i lang tid arbeidet for at større vogntog kan benytte strekningen for transport både inn og ut av varer, noe som ikke er mulig med dagens standard og kurvatur.
- **NTP må inkludere satsing på havneutvikling og helhetlige transportkorridorer for overflytting av gods fra vei til sjø og jernbane.**
- **NTP må inneholde økte bevilgninger til fylkeskommunene for å ta igjen vedlikeholdsetterslep og for å oppgradere fylkesveiene til en standard som er på linje med riksveiene og fremtidig krav for sikker, effektiv og konkurransedyktig godstransport.**

Fylkeskommunen

1. Todalsfjordsambandet

- Der vises til omtale av betydningen av prosjektet i punkt 3 over.
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. Planarbeidet er kommet langt, og prosjektet står nå øverst på prioritetslisten for store fylkeskommunale prosjekter i fylket.
Oppdaterte kostnadsprognoser og trafikk tall viser at prosjektet kan være selvfinansierende ved utvidet bompengerperiode.

2. Styrke havbruksregionen på ytre Nordmøre og sør i Trøndelag ved å bidra til realisering av ny ferge mellom Aure – Hitra og å utvikle rutetilbudet for passasjerer mellom Kristiansund og Trondheim (Kystekspresen) med fleksible og konkurransedyktige miljøferger og – hurtigbåter.

- 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 (fra Minofas AS).
- En styrket infrastruktur vil legge til rette for økt verdiskaping i havbruk i regionen i tråd med myndighetenes forventninger om betydelig vekst frem mot 2050, over femdobling fra dagens omsetning på rundt 100 mrd. iht. SINTEF rapport «Verdiskaping basert på produktive hav 2050»). De private aktørene i regionen investerer betydelig for å tilrettelegge for fremtidig vekst, og det er bred oppslutning og støtte fra regionens næringsliv om at en fergeforbindelse mellom Aure og Hitra er et viktig samferdselstiltak for å styrke næringslivets konkurransekraft for fremtiden.
- Med en tilpasset og effektiv landbasert infrastruktur og havn, med en betydelig leverandør- og serviceindustri, ligger det godt til rette for utvikling av regionen ved å utnytte nye muligheter knyttet til havrommet; oppdrett av nye arter, offshore oppdrett, offshore vind, mineralutvinning på havbunnen mm.
- Ferge Aure – Hitra vil gi besparelser på opp mot 1,5 timer for trafikk sørover. Dette vil øke pendlerområdet, redusere kostnadene for næringslivet, kunne øke passasjertrafikken på

Kvernberget og styrke samarbeidet innen høyere utdanning og FOUI knyttet til HAV som planlegges i Campus Kristiansund.

- Møreforskning Molde oppdaterte i 2016 sin tidligere analyse som bekreftet at tiltaket er beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt, både om sambandet blir drevet med tradisjonelle dieseldrevne ferjer eller at batteridrift legges til grunn.
- **Fergestrekningen Aure – Hitra må inngå i det statlige tilskuddet til ferge drift i inntektssystemet fra 2023.**
- **Realisering av ferge Aure - Hitra medfører til at fylkeskommunen oppgraderer fylkesvei 680 over Skarsøya for å legge til rette for fremtidig trafikk.**

Siste del NTP 2028 - 2033

1. Fergefri ytre kystvei langs Nordmøre

- En fergefri ytre kystvei vil forsterke det verdiskapende havrommet langs kysten fra Hustadvika til Hitra/Frøya. Dette vil legge grunnlaget for videreutvikling og styrker samarbeid mellom næringslivet og kommunene i regionen med stor nasjonal verdiskaping innen olje- og gassvirksomhet, fiskeri/havbruk, turisme og nye muligheter knyttet til havet.
- Dette omfatter tunnel både under Talgsjøen (Aure – Kristiansund) og under Edøyfjorden (Smøla – Aure) og vil knytte sammen de tre kommunene på Nordmøre i en større døgnåpen felles bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Trafikkanalysen for Nordmøre viser at Talgsjøforbindelsen er inne blant mulig selvfinansierende fylkesveiprosjekter, 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 hhv ca 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 både nye finansieringskilder og finansieringsløsninger for store infrastrukturprosjekter. Investeringene må kunne skrives ned over lengre tid i tråd med prosjektene 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

Ingrid Waagen
Ordfører Tingvoll