



SINTEF

# Rapport

## Ny veg Osen - Jøssund: Lokale virksomheters synspunkter

### Forfattere:

Linn Renée Naper; Roald Sand; Trond Halvorsen

### Rapportnummer:

2022:00731 - Åpen

### Oppdragsgivere:

Osen kommune; Flatanger kommune

# Rapport

## Ny veg Osen - Jøssund: Lokale virksomheters synspunkter

**EMNEORD**Mobilitet  
Beredskap  
Smittevern  
Oppdrettsnæring  
Kystnæring**VERSJON**

1.0

**DATO**

2023-04-13

**FORFATTER(E)**

Linn Renée Naper; Roald Sand; Trond Halvorsen

**OPPDRAGSGIVER(E)**

Osen kommune; Flatanger kommune

**OPPDRAGSGIVERS REFERANSE**

J.E Høvik og R. Strøm

**PROSJEKTNUMMER**

102026214

**ANTALL SIDER OG VEDLEGG**

20+Bilag/vedlegg

**SAMMENDRAG**

Informasjonen vi har samlet inn i dette prosjektet peker særlig på følgende forhold av samfunnsmessig betydning ved en vei mellom Osen og Jøssund: økt mobilitet og attraktivitet (bosetting og næringsvirksomhet); beredskap for folk og næringsliv i hele området; smittevern, mer bærekraftig godtransport og utvikling av oppdrettsnæring og kystnæringens vekstmuligheter

**UTARBEIDET AV**

Linn Renée Naper

## SIGNATUR

**KONTROLLERT AV**

Lone Slettbakk Ramstad

## SIGNATUR

L.S. Ramstad (Apr 14, 2023 09:47 GMT+2)**GODKJENT AV**

Espen Gressetvold

## SIGNATUR



# Historikk

| VERSJON | DATO       | VERSJONSBESKRIVELSE                  |
|---------|------------|--------------------------------------|
| 1.0     | 2023-04-13 | SIGNERT VERSJON OVERSENDT KUNDE      |
| 0.9     | 2023-03-07 | Kvalitetssikret versjon              |
| 0.8     | 2022-07-08 | Sendes oppdragsgiver for kommentarer |

# Innhold

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Innledning og oppdragsbeskrivelse .....</b>                         | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Datainnsamling og metode .....</b>                                  | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Tidligere kunnskap .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>4</b> | <b>Resultater fra intervjuene.....</b>                                 | <b>8</b>  |
| 4.1      | Havbruk og fiske.....  | 8         |
| 4.1.1    | Oppsummering .....   | 9         |
| 4.2      | Turisme og opplevelsesnæring .....                                     | 9         |
| 4.2.1    | Oppsummering:.....   | 11        |
| 4.3      | Aktører innen transport, maskinentreprenører og bygg .....             | 12        |
| 4.3.1    | Oppsummering:.....   | 12        |
| 4.4      | Vindkraftaktører/grunneiere .....                                      | 13        |
| 4.4.1    | Oppsummering .....   | 13        |
| 4.5      | Aktører innenfor offentlig forvaltning og det politiske apparatet..... | 14        |
| 4.5.1    | Oppsummering:.....   | 16        |
| <b>5</b> | <b>Oppsummering av hovedfunn.....</b>                                  | <b>16</b> |
| <b>6</b> | <b>Konklusjon .....</b>  | <b>18</b> |
| <b>7</b> | <b>Vedlegg.....</b>  | <b>19</b> |
| <b>8</b> | <b>Referanser .....</b>  | <b>20</b> |

## 1 Innledning og oppdragsbeskrivelse

SINTEF har på vegne av kommunene Osen og Flatanger gjennomført utforskende intervjuer om nytte og interesse i en mulig ny vegstrekning gjennom Skjellådalen mellom Osen kommune og Jøssund i Flatanger kommune. I kartet nedenfor er vegen markert med svart stiplet linje.



Grunnl

Figur 1: Kart over Osen og Flatanger kommune, Kilde: [www.norgeskart.no](http://www.norgeskart.no)

Innhenting av informasjon er gjort gjennom digitale intervjuer av aktører i perioden november 2021 til mars 2023. Kommunene har gitt innspill på aktuelle næringsaktører, samt andre relevante informanter for intervju. SINTEF har basert på disse innspillene og egne vurderinger gjort et utvalg og kontaktet aktuelle intervjukandidater. Oppdragets omfang var på forhånd lagt til et sted mellom 20 og 30 intervjuer.

Denne rapporten beskriver i hovedsak resultater fra intervjuene som er gjennomført nå, og inneholder ingen samlet analyse av resultatene opp mot tidligere gjennomførte samfunnsøkonomiske analyser.

## 2 Datainnsamling og metode

Datagrunnlaget i denne rapporten begrenser seg til en litteraturgjennomgang og kvalitative data fra 24 intervjuer gjennomført med lokale næringsaktører, kommuneadministrasjonen i begge kommuner, samt noen sentrale offentlige aktører.

Utvalget av informanter ble gjort på bakgrunn av innspill gitt fra de to kommunene og SINTEFs egne vurderinger. Det er lagt vekt på representasjon fra begge kommuner og ulike typer næringsaktører. Informantene ble kontaktet per telefon eller e-post. I det fleste tilfeller ble intervjuene gjennomført på Teams i etterkant av første telefonsamtale. Intervjuene ble gjennomført av en eller to forskere fra SINTEF. Samtlige informanter fikk informasjon om prosjektets formål og ble gjort oppmerksomme på at deres innspill vil tas med i rapporten, og at informantens navn vil komme frem i oppsummeringen av prosjektet. I tilfelle det skulle bli aktuelt å sitere noen direkte, ble det gjort avtale om at vedkommende kontaktes igjen for en avklaring rundt dette. Informanten fikk da anledning til å lese og kommentere på det som skrives før rapporten ble offentliggjort. *Samtlige informanter i prosjektet har samtykket til deltagelse med disse kriteriene.*

Informantene ble kontaktet per telefon, både sms og oppringt, hvor de ble informert om oppdraget og formålet med intervjuet. Det ble informert om den planlagte vegstrekningen og i de fleste tilfeller gjort avtale om senere Teams-intervju. Noen intervjuer ble gjennomført per telefon. Under Teams-intervjuene ble det brukt kartgrunnlag for å illustrere hvor vegstrekningen skulle gå, noe som også bidro til at det ble lettere å diskutere strekninger og konsekvenser basert på geografisk beliggenhet. Noen få intervjuer ble utelukkende gjennomført på telefon etter informantenes eget ønske. I disse tilfellene var samtidig informanten godt kjent med den planlagte vegtraséen og kunne derfor lett diskutere mulige virkninger uten støtte i kart og illustrasjoner.

Intervjuene er gjennomført høst/vinter 2021-22. Hvert intervju er gjennomført på 30 – 60 minutter, alt etter hvor mye informantene har hatt å si. Tabellen nedenfor gir en overordnet oversikt over de næringer og aktører som er intervjuet, en mer detaljert oversikt over informantene er lagt bakerst i rapporten.

Tabell 1: Informanter etter næring/tilhørighet

| Næring   | Antall informanter |
|--|--------------------|
| Turisme og opplevelsesnæring                         | 7                  |
| Entreprenører / bygg og anlegg / Kompetansebedrifter | 5                  |
| Havbruk og Aquanæring                                | 5                  |
| Offentlig forvaltning og politiske aktører           | 6                  |
| Vindkraftaktører/grunneiere                          | 1                  |
| <b>Totalt antall informanter</b>                     | <b>24</b>          |

Det innsamlede datamaterialet er sammenfattet og analysert, og det gis innledningsvis i neste kapittel en samlet vurdering av de innspillene vi har fått. Aktørens svar er deretter gruppert etter næring og

presenteres fortløpende. Det understrekes samtidig at dette er en høyst kvalitativ og eksplorativ vurdering av mulige gevinster og nyttevirkninger, og først og fremst tjener oppsummeringen det formål å synliggjøre berørte aktørers overordnede vurdering av vegstrekningens eventuelle betydning.

### 3 Tidligere kunnskap

Den tenkte vegstrekningen vil gå fra Jøssund i Flatanger kommune gjennom Skjellådalen til Osen kommune. Litteratur og bakgrunnsinformasjon om den tenkte vegstrekningen som vi har gått gjennom er følgende:

- ✓ Statens vegvesen (1996): Fylkesveg mellom Osen og Jøssund: Vurdering av kostnad og nytte.
- ✓ FOR 2001-08-31 nr 960: Forskrift om fredning av Skjellådalen naturreservat, Flatanger og Osen kommuner, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag.
- ✓ Nordtug og Sand (2003): Kyststamveg Fosen: Utvikling av en funksjonell region. NTF-notat.
- ✓ Prosjekt pukkverk Svee. Diverse dokumenter (2008).
- ✓ Angen (2010): Oppdatering av kost-nytteanalyse veg Osen-Jøssund: Problemnotat. Osen kommune.
- ✓ Sand og Hynne (2011): Kyststamveg på Fosen: Oppdaterte nytteberegninger for nye vegforbindelser i Osen og Flatanger. TFoU-rapport.
- ✓ Ramstad og Søråsen (2013): Veg Osen – Jøssund: Forstudie. RG Prosjekt.
- ✓ Angell-Petersen og Misfjord (2017): Veiframføring gjennom Skjellådalen naturreservat: Vurdering i forhold til verneformålet og tiltak som kan redusere forringelsen. Sweco.
- ✓ Miljøfaglig Utredning (2018): Naturtyper og naturverdier i Skjellådalen NR i Trøndelag: Resultater etter naturtypekartlegging i 2018.
- ✓ E-post fra Klima og Miljødepartementet til Osen og Flatanger kommuner (2018). Emne: Ønske om veg gjennom naturreservat. Datert 17. april 2018.

Selve valget av trasé har vært oppe til vurdering i tidligere faser, og er omtalt både i forskningsrapporter (Nordtug og Sand 2003, Sand og Hynne 2011) og i rapport fra Sweco (2017). Det har vært sett på to muligheter, en trase fra Jøssund til Osen gjennom naturområdet Skjellådalen og et alternativ der man legger veien fra Levika til Osen. I denne fasen, og i de intervjuene vi har gjennomført, er det lagt til grunn at det er traseen gjennom Skjellådalen som er aktuell og at det er dette alternativet man vil bygge videre på. Traséen går gjennom et vernet område i Skjellådalen (FOR 2001-08-31 nr 960), og det må derfor til en dispensasjon fra verneforskriften for at vegbygging skal finne sted. Skjellådalen naturreservat ble vernet 31.08.2001.

Unntak fra verneforskriften kan innvilges for tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning, dersom det ikke strider mot formålet med fredningen. I et svarbrev fra Klima- og Miljødepartementet fra april 2018 fremgår det at det er Statsforvalteren (tidl. Fylkesmannen) som avgjør spørsmålet om dispensasjon i verneområder som dette. Departementet viser for øvrig til at samfunnsmessige interesser ble vurdert før vedtak om fredning ble gjort, og at hensynet til natur ble prioritert høyere enn utbyggingsinteresser eller annen fremtidig arealbruk. Forarbeidet til loven gjør det klart at formuleringen "vesentlige samfunnsinteresser" kun omfatter tungtveiende nasjonale hensyn, og at rettspraksis fra 2014 har slått fast at dispensasjon sjeldent vil bli gitt dersom det finnes alternativer utenfor naturreservatet. Det er derfor avgjørende for den nye veitraséen at man kan identifisere eventuelle vesentlige samfunnsmessige interesser, for å avgjøre om de i sum er tungtveiende nok til å få dispensasjon fra verneforskriften.

Tidligere beregninger på samfunnsøkonomisk nytte (Sand og Hynne, 2011) var bygd på et begrenset antall intervju, og samlet nytteverdi er derfor usikker. Den åpenbare direkte effekten av vegforbindelsen er reduksjonen i reisetid mellom de to kommunesentrene. Tabell 2 er hentet fra Sand og Hynne (2011) og viser eksempler på endret strekning og reisetid i lokalsamfunnene med og uten de aktuelle forbindelsene. Tabellen viser eksempler på reisetid for begge de to alternative vegtraseforslagene for veg mellom Osen og nordøstover mot Flatanger.

Tabell 2 Eksempler på reisestrekning og anslått reisetid, med og uten de aktuelle vegstrekningene

| Strekning  | I DAG    |            | MED BRUK AV NY VEG |          |
|--|----------|------------|--------------------|----------|
|  | Distanse | Kjøretid   | Distanse           | Kjøretid |
| Vegalternativ 1: Osen-Skjellådalen-Jøssund 18 km |          |            |                    |          |
| Jøssund-Osen                                     | 98 km    | 1 t 26 min | 18 km              | 18 min   |
| Lauvsnes-Osen                                    | 90 km    | 1 t 18 min | 47 km              | 46 min   |
| Levika-Osen                                      | 107 km   | 1 t 35 min | 26 km              | 26 min   |
| Drageid-Osen                                     | 112 km   | 1 t 40 min | 31 km              | 31 min   |
| Seter-Osen                                       | 120 km   | 1 t 48 min | 38 km              | 38 min   |
| Hasvåg-Osen                                      | 122 km   | 1 t 50 min | 41 km              | 41 min   |

Fra Jøssund til Lauvsnes er det 29 km mens det kan bli 18 km fra Jøssund til Osen langs en ny veg. Dette kan forskyve handel og servicereiser fra Jøssund-Lauvsnes til Jøssund-Osen (Sand og Hynne 2011) og gi en rekke andre virkninger.

Vegstrekningen mellom Osen og Jøssund kan også ses som en utvidelse av den eksisterende Kystriksveien, som i dag strekker seg fra Steinkjer i sør til Bodø i nord (fylkesvei 17). Med ny vegforbindelse mellom Flatanger og Osen vil kystriksveien i praksis bli forlenget gjennom Fosenhalvøya til Åfjord og videre til Trondheim. Vurderinger knyttet til økt turist-trafikk er diskutert i Nortug og Sand (2003).



## 4 Resultater fra intervjuene

Gjennom intervjuer med næringsaktører og representanter for offentlige myndigheter i regionen undersøker vi hvilken betydning ny veg og reduksjon i kjøretid vil ha for deres virksomhet. Det er naturlige forskjeller i hvor avgjørende kortere reisevei og tettere tilknytning mellom de to kommunene er for den enkelte aktør, avhengig av lokalisering og type virksomhet. Hvilke mer generelle muligheter, konsekvenser og eventuelle merverdier kortere kjøretid og tilkobling til Kystriksvegen kan gi regionen, kommunene og lokale og regionale næringslivsaktører er også tema i intervjuene.

I dette kapitlet går vi gjennom svarene fra de ulike informantene, presentert ut fra ulike typer næringsvirksomhet: havbruk og fiske, turisme og opplevelsesnæring, transport, maskinentreprenører og bygg, grunneiere og reindrift, og offentlige aktører. Hvert avsnitt innledes med en kort overordnet beskrivelse av næringen. Deretter følger en kortfattet oppsummering av intervjuene.

### 4.1 Havbruk og fiske

Havbruk og fiske har betydelig sysselsetting og verdiskaping i Flatanger-Osen-regionen, og er representert i begge kommuner. Næringen har lagt grunnlaget for en verdikjede med ulike næringsaktører i regionen, derunder drift av smoltanlegg, ulike servicetjenester, slakteri, videreforedling og transport. Tyngdepunktet ligger på oppdrett av laks.

Informantene våre representerer både regionale selskaper og regional virksomhet tilknyttet store internasjonale selskaper, og de opererer innen fiskeoppdrett, fiskeforedlingsindustri og havfiske. Antall ansatte varierer.

I denne næringa foregår transport av varer og utstyr i stor grad sjøvegen. Informantene innen havbruksnæringa trekker imidlertid fram mer effektiv persontransport innad i regionen som et viktig argument for ny veg Osen-Jøssund for deres næringsvirksomhet. For selskaper med anlegg på flere lokasjoner i Osen og Flatanger vil ny veg kunne bidra til at arbeidskraften kan utnyttes mer effektivt, ved at folk kan forflytte seg raskere mellom lokasjonene, for eksempel med dagpendling og i periodiske brakklegginger og nedstenginger av anlegg. I dag er man avhengig av båttransport, og det er vanskelig å benytte de samme ansatte på flere ulike lokasjoner. Et av selskapene anslår en mulig årlig innsparing som følge av dette på ca. ett årsverk. Informanten fra dette selskapet peker også på innsparingsmuligheter knyttet til transport av nøter og veterinærtjenester mellom egne anlegg.

Informanten fra et annet oppdrettsselskap peker også på at *"vegløsningen mellom Osen og Flatanger knytter våre virksomheter i lag"*. Dette selskapet har en krevende infrastruktur med lang kjøreveg mellom anleggene, og er ofte henvist til å benytte sjøvegen. Mulighet til å flytte ansatte mellom egne anlegg uten at det utløser behov for leiligheter til overnatting som i dag, vurderes som en viktig nytteverdi av ny veg. Det samme gjør økt mulighet for samordning av service- og tjenestekjøp fra ulike leverandører (kan besøke flere anlegg på en dag). En tredje oppdrettsaktør vurderer imidlertid veg Osen-Jøssund som mindre betydningsfull for egen virksomhet slik de driver i dag, fordi sjøvegen er viktigste transportåre.

Alle de tre fiskeoppdretterselskapene samt fiskeforedlingsbedriften og havfiskeaktøren peker imidlertid på at vegforbindelsen vil utvide nedslagsfeltet deres når det gjelder tilgang på kompetanse og arbeidskraft. Det er en hovedutfordring for oppdrettsnæringen å ha tilstrekkelig tilgang på arbeidskraft og kompetanse. Det vil bli enklere å rekruttere ansatte utenfor driftsområdet hvis dagpendling blir enklere. Jobbpendling til Seter og dagpendling fra Namsos til bedrifter i Osen nevnes av flere informanter. For fiskeforedlingsaktøren vil ny veg Osen-Jøssund aktualisere dagpendling for folk bosatt i Osen.

Det pekes dessuten på at ny vegforbindelse vil kunne ha betydning for utvikling og styrking av kompetansen innen havbruksnæringa mer generelt, også for lokale bedrifter. Vegforbindelsen vil, ifølge en informant, kunne ha en gunstig effekt for utviklingen av kompetansemiljøene i næringen, i og med at kortere avstander gir et bedre grunnlag for etablering av lokale bedrifter. Dagens situasjon er at denne aktøren henter inn servicetjenester utenfor kommunen.

Flere av bedriftene innen havbruksnæringen har ambisjoner om vekst og utvikling i årene som kommer. Her sier informanter at vekst i området Seter-Hasvåg kan bli lettere om dagens regelverk for produksjonsgrenser og smittebarrierer videreføres mellom ulike produksjonsområder. Pr i dag er det her en smittevernsgrænse ved Buholmråsa/kommunegrensene mellom Osen og Flatanger, som gjør det vanskelig med både utvidelser og bruk av samme utstyr fra båter i området. Her kan det være fordeler om man i større grad kommer til anleggene via bedre vegforbindelse gjennom Skjellådalen.

Et oppdrettsselskap har en visningskonsesjon i området som vil kunne få økt antall besøkende med økt turisttrafikk i området. Fiskeforedlingsbedriftens vekstambisjoner vurderes av informanten som uavhengig av eventuell ny veg, men informanten trekker likevel frem muligheten for økt turisme og mener at vegen vil være positiv for distriktet.

#### 4.1.1 Oppsummering

De viktigste fordelene av ny veg Osen-Jøssund for havbruk og fiske er:

- Mer effektiv utnyttelse av arbeidskraft fordi den enklere kan forflyttes mellom lokasjoner. Ukependling kan erstattes av dagpendling.
- Tilgang til arbeidskraft og kompetanse bedres ved at arbeidsmarkedsregionen utvides. Flatanger, Osen og deler av Åfjord kommune vil kunne fungere som én arbeidsmarkedsregion.
- Det blir mulig å bygge sterkere kompetansemiljø for havbruk og fiske.
- Smittevernsoner blir lettere å håndtere.

## 4.2 Turisme og opplevelsesnæring

En betydelig andel av turisme og opplevelsesnæringen i de to kommunene er knyttet til havbruk og fiske, og en lang rekke aktører tilbyr overnatting kombinert med muligheten for fiske og sjøliv i ulike former. Næringen baserer seg både på norske turister og tilreisende fra andre europeiske land. En stor andel av de besøkende i regionen kommer med bil eller bobil, og vegforbindelse er i så måte en svært relevant problemstilling.

Vi har intervjuet seks enkeltstående reiselivsaktører i de to kommunene. Tre av disse er lokalisert i området Jøssund/Seter, mens de tre øvrige holder til andre steder i Osen og Flatanger. Aktørene spenner fra et dugnadsdrevet eiendomsselskap som driver overnatting og en butikk med én ansatt, via opplevelses- og overnattingsbedrifter av litt ulik størrelse opp til et etablert hotell og et hotellprosjekt i planleggingsfasen.

De tre reiselivsaktørene som har tilhold i området rundt Jøssund og Seter har alle tro på positive virkninger av veg Osen-Jøssund for deres egne virksomheter. Informanten fra eiendomsselskapet mener flere vil besøke Seter og områdene rundt dersom det blir kortere kjøreveg sørfra, og at området vil bli en mer naturlig del av folks kjøretur langs Kystriksveien. Informanten vurderer det slik at med litt mer samlet omsetning vil det være mulig å ha to ansatte i tillegg til dugnadsinnsatsen.

Informanten fra reiselivsnæringen trekker i tillegg frem at en vegforbindelse som gir kortere reisetid til Osen og Åfjord vil være av stor betydning for de fastboende på Seter. Vegen sørover til Osen er i dag lang og kronglete, og det er av den grunn lite attraktivt å bosette seg på Seter. Kortere veg til sykehjem i Osen trekkes frem som viktig for fastboende. Per i dag er det kun ett skolebarn bosatt på Seter, og om lag 40 innbyggere totalt. De fastboende er avhengig av båt sørover til arbeid og skole i Osen. Denne delen av Osen kommune fremstår i dag som utilgjengelig.

En litt større reiselivsaktør med et allsidig aktivitetstilbud og flere ansatte i dette området. Informanten er tydelig på at en eventuell vegstrekning ikke er avgjørende for driften i dag, men at det i et noe lengre perspektiv vil bli viktig for å kunne rekruttere nødvendig personell og kompetanse. Rekruttering vil være langt enklere når ansatte eventuelt kan kjøre fra Osen på en halvtime, sammenliknet med i dag hvor de aller fleste ansatte bor i nærområdet. Per i dag benytter bedriften i all vesentlighet næringsliv og servicebedrifter i Flatanger.

Den tredje aktøren i dette geografiske området har i hovedsak utenlandske gjester som kommer med bil på vegen fra Jøssund. Det er allerede fullt belegg i sesongen, men eierne mener at en ny veg vil gi økt bilturisme og innebære økt omsetning gjennom kaffesalg og servering. Per i dag har man ikke planer om utvidelse av overnattingskapasiteten. Det trekkes frem at det de siste årene er etablert nye hyttefelt i området. Informanten mener at vegen vil ha en positiv effekt for alle som driver turisme i regionen, og kanskje i særdeleshet for dem som i dag er etablert i området Hasvåg-Småværet-Seter.

De tre reiselivsaktørene som er lokalisert andre steder i Osen og Flatanger ser små virkninger av en ny veg Osen-Jøssund for sin egen virksomhet. Disse tre har også ulike syn på de mer generelle virkningene av vegen for næringsliv og samfunn i regionen.

En informant er tydelig på at en ny veg Osen-Jøssund vil ha liten betydning for overnattingen og båtutleien de driver, siden hovedvekten av gjestene kommer kjørende sørfra. Denne informanten kommenterer ikke eventuelle andre virkninger vegen måtte ha for regionen.

Også de to øvrige reiselivsaktørene svarer at en eventuell ny veg vil ha liten eller ingen betydning for dem. Den ene peker imidlertid på at kortere kjøretid vil være positivt for turister som kjører til og fra Osen, og at

det generelt vil kunne ha en positiv virkning for regionen. Vedkommende mener vegstrekningen vil ha betydning for folk som bor sør i kommunen og nærmere Osen.

Den siste informanten uttaler at egne planer om reiselivsutvikling i Flatanger ikke avhenger av ny veg Osen-Jøssund.

#### **4.2.1 Oppsummering:**

- Nyttien for egen virksomhet av ny vegforbindelse Osen-Jøssund avhenger sterkt av hvor aktørens virksomhet er lokalisert.
- Oppfatningen om at en veg totalt sett vil være mer positivt enn negativt for regionen er felles for fem av seks informanter fra reiselivsnæringen.

### 4.3 Aktører innen transport, maskinentreprenører og bygg

Informantene våre i denne bransjen representerer et transportfirma, to maskinentreprenører og en byggentreprenør. Disse aktørene er storbrukere av veinettet, og de tar oppdrag lokalt og regionalt i Trøndelag ellers.

Transportfirmaet har en del transportoppdrag for oppdrettsnæringen, som eksempelvis transport av brukte nøtter mellom Fosen og Flatanger. Dette er ikke noe som gjøres regelmessig, og det skjer ifølge informanten sjeldnere enn ukentlig. Et annet eksempel på oppdragstyper i denne regionen er kjøring av kraftfôr for Felleskjøpet. Med en ny vei vil man kunne samordne leveranser av kraftfôr til kunder i Osen og Flatanger.

Maskinentreprenørene utfører oppdrag som graving, grunnarbeid, knusing, legging av kabler, og liknende. Arbeidet utføres med store maskiner som det er tungvint og omfattende å flytte. Dermed begrenser markedet seg i stor grad til nærområdet rundt bedriften. For å flytte utstyret over lengre avstander er det nødvendig med en viss størrelse på oppdragene, og det må finnes forsvarlige muligheter for oppbevaring. Informantene vi intervjuet er veldig positive til muligheten for en ny vei Osen-Jøssund. Det vil åpne opp et større markedsområde for dem. De ser det som utelukkende positivt, selv om de også vil kunne få nye konkurrenter fra "den andre siden".

De to maskinentreprenørene holder til nær Osen sentrum, og har i dag ikke noen oppdrag i Flatanger fordi transportavstanden er for lang. Med kortere reisevei vil de kunne levere flere tilbud på små og store oppdrag innen alle typer arbeid som de driver med. En av maskinentreprenørene har vært pådriver for å få til den nye veiforbindelsen, fordi de ser at det vil gi dem flere muligheter. For oppdrag på steder som Småværet går transporten i dag med båt, men med en ny vei vil det bli mye enklere og noen overnattinger utenfor hjemmet vinterstid kan unngås.

Byggentreprenøren har hovedkontor og byggevarerhus på Roan, og dekker flere tjenester (tømrere, murere, blikkenslagere, transport og graveoppdrag). For dem er det reduksjon i reisetid for kundene som vil være den viktigste effekten av den planlagte veistrekningen.

#### 4.3.1 Oppsummering:

- Nyttens knyttes til kortere transporttid, ansattes arbeidsdag og kostnader for kunde.
- Vegstrekningen vil utvide markedsområdet for disse bedriftene, med økte muligheter og økt konkurranse.

## 4.4 Vindkraftaktører/grunneiere

På Fosen er det bygget flere store vindkraftanlegg de siste årene. Selskapet Fosen Vind har anlegg på Storheia, Kvenndalsfjellet og Harbaksfjellet i Åfjord og Ørland kommune. Trønderenergi driver Roan Vindpark i Åfjord kommune (sør for evt ny veg Osen-Jøssund) og Sørmarksfjellet Vindpark i Flatanger og Osen kommune (nord for evt ny veg).

Vi har intervjuet en representant for vindkraftanleggene. Vi har også gått gjennom dokumenter om Sørmarksfjellet Vindpark. Et funn fra dokumentene er ingen innsendt klage fra reindriftsinteresser, kun klager for andre miljøinteresser og støy (NVE 2019).

Det er bygget ny kraftoverføringslinje fra sør på Fosen og over mot Sørmarksfjellet. Denne går gjennom Skjellådalen. Ved planlegging og etablering av denne linja ble det tatt hensyn til mulighetene for ny vegforbindelse gjennom dalen. I denne prosessen var det også kontakt med reindriftsinteresser, men vi har ikke hatt egne intervju med disse aktørene.

Under intervjuene framkommer videre at det foreligger en avtale (Sarepta Energi AS og kommunene Flatanger og Osen, 2014) mellom de to kommunene og et energiselskap som har forpliktet seg til å bidra med kapital både i planleggingsfasen (inntil 2 millioner kroner) og i gjennomføringsfasen (anleggsbidrag ved realisering på 3 millioner kroner). Avtalen bekrefter at en slik vegforbindelse vil utløse om lag 5 millioner kroner (nåverdi) i utbetaling for vindkraftbedriften. Behovet og nytteeffekten av vegen knytter seg spesielt til det å kunne lette transporten av ansatte mellom ulike lokasjoner/anlegg på begge sider av den planlagte veien (12-13 ansatte totalt pr i dag). I tillegg beskriver avtalen mellom partene at ved realisering av vegen skal Sarepta Energi vederlagsfritt:

- stille ledig kapasitet i allerede etablert fibernett
- sørge for utbygging av mobilnett i anleggsområdet og nærområdene
- sørge for trafikksikkerhetstiltak under utbyggingen
- stille til disposisjon overskuddsmasse fra vindparken til vegutbyggingen
- sikre kommunen tilgang på bruk av kai i Jøssund

### 4.4.1 Oppsummering

- For vindkraftaktører er vegen først og fremst nyttig med tanke på å transportere ansatte mellom ulike anlegg.
- Avtale på 5 MNOK i støtte og en rekke konkrete tiltak ved realisering av veg.

## 4.5 Aktører innenfor offentlig forvaltning og det politiske apparatet

I tillegg til rådmenn/kommunedirektører i de to kommunene Osen og Flatanger har vi intervjuet administrative representanter for Trøndelag fylkeskommune, leder av Hovedutvalg veg i Fylkeskommunen, samt Fosen og Namdal regionråd og Statsforvalteren i Trøndelag.

Rådmennene belyser alt fra lokale til mer nasjonale forhold knyttet til den mulige vegen. Blant annet er de opptatt av dette med store endringer i tilgjengelighet, beredskap og at det på lang sikt kan skje store endringer når næringsliv, folk og kommunal virksomhet har tilpasset seg ny veg.

Aktiviteten i nærområdet som kan få bedre vegforbindelse, altså norddelen Osen og sørdelen av Flatanger, beskrives å være preget av store naturressurser, men betydelige avstander til nærmeste tettsteder, båtskyss Setervika-Strand i Osen kommune og lange vegstrekninger. Mens sørdelen av Osen har veiforbindelse sørover via Roan/Åfjord eller østover (Namsos/Steinkjer), har Flatanger kun en veg østover mot Namsos/Steinkjer. Det å ha kun én vegforbindelse gjør området utsatt beredskapsmessig for nødetater og de som skal inn eller ut av området.

Pr i dag er det få barnefamilier som bor i dette området, og kun om lag 5-6 personer som arbeidspendler med rutebåten Seter-Strand. I hovedsak er det mest eldre folk blant de rundt 50 som bor på Osen-siden og rundt 70 som bor på Flatanger-siden av området Seter/Hasvåg/Jøssund i de to kommunene. I tillegg er det mange fritidsboliger, uten at dette anslås mer eksakt. Næringslivet i dette området består i stor grad av noe landbruk, reiseliv og oppdrett, i tillegg til vindkraftanlegget.

I intervjuene pekes det på at hjelpetrengende eldre på Seter, kan bo lengre hjemme med en vegløsning og at vegen gjør det enklere for hjemmesykepleien som i dag tar 1-2 turer med båtskyss. Det fortelles at tidligere skoler er nedlagt på Seter/Hasvåg/Jøssund og de få elevene som bor i området tar rutebåten til/fra Strand (to elever) eller offentlig transport til Lauvsnes (1 elev per i dag). Videregående skoler nevnes også i intervjuene. Pr i dag går de fleste elever fra Osen kommune på Åfjord videregående skole, de øvrige på særlig Steinkjer, Namsos og Frøya. Fra Flatanger er det i større grad Namsos videregående skole som benyttes, og delvis Val videregående skole.

Rådmennene peker på at vegforbindelsen kan øke interkommunalt samarbeid og gevinster som normalt sett vil komme ved en kommunesammenslåing. Begge kommuner er såkalte "ufrivillig, små kommuner", men også opptatt av å bestå som egen kommune. Det sies derfor at man heller forsøker å tenke i retning av godt interkommunalt samarbeid. Vegforbindelsen kan understøtte dette på områder som hjemmetjenester (på Seter / Sætervika og Hasvåg), plan- og arealsamarbeid, næringsutvikling, oppvekst og helse. Med kortere kjøreavstander vil man lettere kunne samarbeide om mer overordnede planer innen både areal og næring, og eksisterende samarbeid vil kunne styrkes gjennom at ansatte i de to administrasjonene kan møtes fysisk for eksempel ukentlig. Også innen vann, avløp og ulike typer beredskap, kan man samarbeide lettere med en utbygd vei.

En utfordring i dag er at en del ansatte i kommuneadministrasjonen har deltidsstillinger eller delte stillinger der for eksempel forvaltning og næring kombineres. Denne stillingsstrukturen gir en del "turnover". Et

sterkere interkommunalt samarbeid kunne gitt rom for at ansatte rendyrker sine fagfelt i større grad enn i dag.

Pr i dag har kommunene ikke sett nærmere på hvordan man kan få til næringsarealer rett ved den planlagte veien, og heller prioritert andre deler av kommunene. Ved Jøssund kan det være slike muligheter, men man har ikke sikret seg rett til å bruke den nye dypvannskaia som ble bygd med vindkraftutbyggingen. I Osen ser man det som mindre aktuelt å satse på nye næringsarealer eller næringsbygg rett ved ny veg.

Fra intervjuene framkommer videre at man mener smittevern, beredskap og mulighetene til vekst i kystnæringene som viktige forhold av nasjonal betydning som kan veies opp mot vern, reindriftsinteresser og kostnader ved selve veginvesteringen. Smittevern går på den nevnte grensen i sjø ved kommunegrensen/Buholmråsa, og at enklere vei-atkomst fra begge sider kan lette drift og smittevernhensyn av nye oppdrettsanlegg i dette området. Beredskap handler om nødetater og ulike typer hjelp og tjenester som stat og kommune har ansvar for, men også hvordan enkeltpersoner og bedrifter kan komme lettere fram enn i dag (med bare én veg inn/ut av Flatanger/Setervika). Muligheten til vekst i eksportrettede kystnæringer er avhengig av en rekke forhold, hvorav tilgang på arbeidskraft og kompetanse er veldig sentralt. En ny vegforbindelse vil gjøre det enklere for familier å finne to interessante jobber og kan på sikt bli avgjørende for enkeltbedrifters vekst.

Et poeng som trekkes frem er at eksisterende veger ofte styrer utviklingen i en bestemt retning, og at det kan ligge gevinster i en vegutbygging som man til nå ikke har tenkt på: "*...viktige nyttevirksomheter kan ligge gjemt i et mulighetsrom som i stor grad er definert av ting vi ikke har tenkt på enda*", sies det. Man har tilpasset seg situasjonen uten vei, og det vil ta lang tid å se betydningen av en ny vei.

Av andre forhold trekkes det fram at det kan være utfordringer knyttet til reindrift i området Skjellådalen, og at det kan bli vanskelig å opprettholde dagens båtutbud Strand-Skjervøy-Seter. Leder av Hovedutvalg veg i fylkeskommunen er også opptatt av betydning for dagens båtruter i området:

*"De viktigste argumentene for veien er regional utvikling og å ta i bruk naturressurser, men det er også gevinster som reduserte kostnader for fylkeskommunen med båtruter og at ungdommer (nord for den nye vegen) lettere kan velge videregående utdanning i Åfjord. Fylkeskommunene har i dag store kostnader til båtruter i området, som en ny veg kan bidra til å redusere eller fjerne helt."*

Informanten uttaler videre:

*"For regional utvikling er god infrastruktur avgjørende for næringsutvikling gjennom å lette transport av gods, arbeidskraft og kompetansetilgang. I tillegg er veien viktig for å oppfylle nasjonale bærekraftsmål. Det å legge til rette for virksomheter innen havbruk og vindkraft i området kan gjøre det lettere å få godstransport over på sjø ved å styrke grunnlaget for anløp til en kai i dette området av Trøndelag."*



Trøndelag fylkeskommune sin Delstrategi Veg (2019-2030) har fokus på vedlikehold og utbedring av eksisterende veier, for bedre fremkommelighet og sikkerhet. Balansert utvikling i hele fylket, og infrastruktur for godsflyt står sentralt. Administrasjonen i Fylkeskommunen sier at det er et stort behov for vedlikehold, noe som går på bekostning av nye initiativer. Det pekes på at de økonomiske rammene til veg har krympet siden fylkessammenslåingen, og at man kommer stadig lenger unna idealet om en god tilstand på fylkesvegene. Vegnettet inn og ut av Osen kommune har imidlertid blitt utbedret de siste årene.

Leder av Hovedutvalg veg er positivt innstilt til en ny veg og uttaler blant annet følgende:

*"For å oppnå politisk gjennomslag for en slik vei i fylkespolitikken, er det viktig at initiativet kommer fra kommunene at det er støtte fra næringslivet i området og at man jobber systematisk over tid. I denne saken er det i tillegg viktig med god dialog med myndighetene som har ansvar for vernet i Skjellådalen. Gjennom en slik dialog kan kommunene få bedre informasjon om hvordan de skal lage en reguleringsplan for området som vegen skal gå, og hvordan de skal behandle høringsuttalelser og eventuelle innsigelse fra Statsforvalter som vernemyndighet. Ved uenighet vil saken til slutt bli avgjort av departementet/regjeringen. "*

#### 4.5.1 Oppsummering:

- Ny veg vil lette interkommunalt samarbeid innenfor en rekke tjenestekområder.
- Lettere å rekruttere spesialkompetanse til kommunene.
- Styrking av beredskap.
- Vegstrekingen kan bidra til økt godstrafikk til sjøs.

## 5 Oppsummering av hovedfunn

Data fra intervju med i hovedsak lokale næringsdrivende i Osen og Flatanger peker på følgende betydning av vegforbindelse Osen-Jøssund:

- Bedret beredskapssituasjon i regionen.
- Økt bruk av transport på land i havbruksnæringen kan redusere utfordringene knyttet til dagens smitteverngrense.
- Styrket kompetansebygging gjennom økt samhandling og erfaringsutveksling i området. Dette gjelder særlig for havbruksnæringa og for kommunal sektor.
- Økt turisme ved at kystriksveien forlenges fra Namsos til Fosen.
- Utvidet markedsområde for næringsvirksomhet i området.
- Bedre mobilitet og ressursutnyttelse i privat og offentlig sektor i området.
- Bedre mobilitet og tettere arbeidsmarkedsintegrasjon i området.
- Økt godstrafikk til sjøs.
- Ny veg mellom de to kommunene gir økte muligheter for bosetting og næringsvirksomhet.
- Bosetting og tjenesteyting på Seter og Hasvåg vil få enklere tilgang til kommunesenteret i Osen.

I dette kapitlet løfter vi først og fremst fram det som er av såkalt vesentlig samfunnsmessig betydning. Dette er nærmere begrunnet ut fra at vegen er skissert å gå gjennom et vernet område, der dispensasjon til veiutbygging kun gis for forhold av vesentlig samfunnsmessig betydning. Vesentlig samfunnsmessig betydning vil i de fleste tilfeller betraktes som virkninger som er av nasjonal betydning.

Ny veg Osen-Jøssund vil styrke beredskapen i et område som per i dag kun har én bilveg ut og inn. I strategien "Felles satsingsområder for nød- og beredskapskommunikasjon mot 2030" (DSB, 2022) beskrives følgende overordnede felles mål bilde: "*Økt trygghet for liv, helse og verdier, gjennom effektiv og sikker nød- og beredskapskommunikasjon*". I dette målbildet er også fysisk fremkommelighet en faktor. Ny veg styrker beredskapen lokalt og regionalt, og gir økt trygghet for alle som bor og/eller oppholder seg der. Beredskapssituasjonen er et nasjonalt anliggende.

Ny veg vil gi en alternativ transport av utstyr og personell på tvers av smitteverngrensa ved Buholmråsa for havbruksaktørene. Dette gir bedre smittevern og kostnadsbesparelser for havbruksaktørene i området, og det gir nye muligheter for økt produksjon. I Regjeringens havbruksstrategi "Et hav av muligheter" (NFD, 2021) omtales blant annet fiskehelse og fiskevelferd i eget kapittel som innledes med følgende ordvalg: "*God ivaretagelse av fiskehelse og fiskevelferd gjennom hele produksjonen er viktig for å realisere målet om bærekraftig vekst. Det er i dag store utfordringer knyttet til helse og velferd, og dette er derfor et svært sentralt satsingsområde innen havbruksnæringen. Å finne gode løsninger på disse utfordringene er også viktig i et markedspektiv. Som en stor oppdrettsnasjon bør Norge ha ambisjoner om å være et foregangsland for god fiskehelse og -velferd.*" Et av aksjonspunktene som trekkes frem i havbruksstrategien er å "vurdere om dagens lokalitetsstruktur kan endres for å redusere smittepresset mellom lokalitetene" (side 63, kapittel 9 i Havbruksstrategien, NFD (2021)) og mulig kan bedre transportmuligheter til lands mellom lokaliteter i havet være et relevant virkemiddel.

Ny veg vil kunne bidra til et sterkere og utvidet kompetansemiljø i de to kommunene. Dette handler særlig om muligheten for næringsutvikling og kompetanseutnyttelse i havbruksnæringen og servicenæringene. Eksisterende og nytt næringsliv vil langt lettere kunne utnytte kompetanse og arbeidskraft på flere lokasjoner, noe som i sin tur kan gjøre det lettere å tiltrekke seg kompetansen man trenger. Det er et av flere uttalte mål i regjeringens havbruksstrategi (NFD, 2021) å "bidra til gode og lønnsomme arbeidsplasser og lokale ringvirkninger langs hele kysten og inntekter til felleskapet". Utvikling og styrking av den eksportrettede havbruksnæringen har nasjonal betydning.

Økt turisme ved at kystriksveien forlenges fra Namsos til Fosen ble sett nærmere på i rapporten fra Nordtug og Sand (2003), og det ble estimert en viss økning i regional og nasjonal turisttrafikk for Osen-Flatanger. Av våre seks informanter innen turisme/opplevelsesnæring, er det varierende hvordan de ser for seg endringer for egen virksomhet av ny veg. Her vurderer virksomhet i Seter/Jøssund/Hasvåg veien som av stor betydning. Virksomhet i andre deler av kommunen forventer ikke at vegen vil ha stor betydning for egen virksomhet, fordi turiststrømmene til/fra deres bedrift vurderes å gå langs eksisterende veier.

De lokale informantene har stort sett stor tro på bedre mobilitet og tettere arbeidsmarkedintegrasjon som følge av en ny vegforbindelse. Dette samsvarer også med etablert forskning om virkninger av

veiforbedringer. I Flatanger og Osen vil ny veg gi økte muligheter for bosetting, næringsvirksomhet og ressursutnyttelse i privat og offentlig sektor. For transport- og maskinentreprenører i området vil vegen åpne større markeder, og gjennom dette gi nye muligheter for vekst og utvikling. Både havbruksnæringa, maskinentreprenører og vindkraftnæringa trekker fram fordeler ved enklere transport av personell og utstyr mellom egne anlegg. Samtidig trekkes det frem at ny vegforbindelse vil gi økt mulighet for at godstransport langs kysten vil kunne anløpe Jøssund kai.

Spesielt i områdene Seter og Hasvåg vil innbyggerne få enklere tilgang til kommunesenteret i Osen. En ny veg vil gjøre det enklere å tilby hjemmetjenester til innbyggere i disse områdene, og åpner også for muligheter til mer samarbeid mellom kommunene på flere områder.

I dette notatet diskuterer vi ikke eventuelle virkninger for reindrift, og vi gjør heller ikke en vurdering av samlede kostnader og nyttevirkninger av den mulige veien.

## 6 Konklusjon

Informasjonen vi har samlet inn i dette prosjektet peker særlig på følgende forhold av samfunnsmessig betydning ved en vei mellom Osen og Jøssund:

- Økt mobilitet og attraktivitet (bosetting og næringsvirksomhet)
- Beredskap for folk og næringsliv i hele området
- Smittevern, mer bærekraftig godstransport og utvikling av oppdrettsnæring
- Kystnæringenes vekstmuligheter

Ved siden av en mer fullstendig nytte/kostnadsanalyse, kan det være aktuelt med en studie av hvordan konkrete lokalsamfunn har endret seg over tid etter tilsvarende veiutbygging.

## 7 Vedlegg

Tabell A: Oversikt over informanter

|    | Bedrift                         | Informant                | Næring                  |
|----|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1  | Drageid leirskole               | Ingolv Dørum             | Turisme/opplevelse      |
| 2  | Hepsø Rederi AS                 | Audhild Hepsø            | Havbruk                 |
| 3  | Bjørøya                         | Ole Martin Løfsnes       | Havbruk                 |
| 4  | Salmar                          | Anders Strøm             | Havbruk                 |
| 5  | Trøndelag fylkeskommune         | Oddveig Kipperberg       | Offentlig forvaltning   |
| 6  | MOWI                            | Knut Staven              | Havbruk                 |
| 7  | Ole B Mork AS                   | Ole B. Mork              | Bygg og anlegg          |
| 8  | Flatanger Lodge                 | Arnt Ivar Kverndal       | Turisme/opplevelse      |
| 9  | Småværet fiskeferie             | Lillian Engbakken        | Turisme/opplevelse      |
| 10 | Torskeslakteriet Flatanger      | Kåre Jarle Devik         | Havbruk                 |
| 11 | Vingsand Brygge                 | Kjell Petterson          | Turisme/opplevelse      |
| 12 | Zanzibar Flatanger              | Pål Inge Aakervik        | Turisme/opplevelse      |
| 13 | Proneo                          | Kristin Hanshuus         | Konsulenttjenester      |
| 14 | Namdal regionråd                | Narve Nordmeland         | Offentlig forvaltning   |
| 15 | TrønderEnergi                   | Michael Momyhr           | Vindkraft/TrønderEnergi |
| 16 | Statsforvalteren i Trøndelag    | Gry Tveten               | Offentlig forvaltning   |
| 17 | Fosenregionen                   | Torunn Bakken            | Offentlig forvaltning   |
| 18 | Sætervika handel                | Ann Jorid Tingstad Gåsmo | Turisme/opplevelse      |
| 19 | Egil Aune Entreprenør AS        | Egil Aune                | Entreprenør             |
| 20 | Årbogen Transport               | Harald Årbogen           | Transport               |
| 21 | Stein Maskin AS                 | Tore Stein               | Entreprenør             |
| 22 | Osen kommune                    | Rådmann Roar Leirset     | Offentlig forvaltning   |
| 23 | Flatanger kommune               | Rådmann Rune Strøm       | Offentlig forvaltning   |
| 24 | Fylkespolitikker/Fylkesutvalget | Hallgeir Grøntvedt       | Offentlig forvaltning   |

## 8 Referanser

Angell-Petersen og Misfjord (2017): Veiframføring gjennom Skjellådalen naturreservat: Vurdering i forhold til verneformålet og tiltak som kan redusere forringelsen. Sweco.

Angen, Sigrid (2010): Problemnotat kost-nytte veg Osen-Jøssund, mars 2010. Sigrid Angen, Osen kommune.

Angen (2010): Oppdatering av kost-nytteanalyse veg Osen-Jøssund: Problemnotat. Osen kommune.

DSB (2022): Felles satsingsområder for nød- og beredskapskommunikasjon mot 2030, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Versjon 1 – januar 2022.

FOR 2001-08-31 nr 960: Forskrift om fredning av Skjellådalen naturreservat, Flatanger og Osen kommuner, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag.

Miljøfaglig Utredning (2018): Naturtyper og naturverdier i Skjellådalen NR i Trøndelag: Resultater etter naturtypekartlegging i 2018.

NFD (2021): "Et hav av muligheter" – regjeringens havbruksstrategi, Nærings- og fiskeridepartementet 2021.

E-post fra Klima og Miljødepartementet til Osen og Flatanger kommuner (2018). Emne: Ønske om veg gjennom naturreservat. Datert 17. april 2018.

Nordtug og Sand (2003): Kyststamveg Fosen: Utvikling av en funksjonell region. NTF-notat.

Sand og Hynne (2011): Kyststamveg på Fosen: Oppdaterte nytteberegninger for nye vegforbindelser i Osen og Flatanger. TFOU-rapport.

Sarepta Energi AS og kommunen Flatanger og Osen, 2014)

Statens vegvesen (1996): Fylkesveg mellom Osen og Jøssund: Vurdering av kostnad og nytte.

Prosjekt pukkverk Svee. Diverse dokumenter (2008).

Ramstad og Søråsen (2013): Veg Osen – Jøssund: Forstudie. RG Prosjekt.