Rapport Fosenbrua

Bjugn Leksvik Osen Rissa Roan Ørland Åfjord

Hva mener næringslivet på Fosen om bruprosjektet

Logistica – Rolf Aarland

Sammendrag

Logistica ble engasjert av Daglig leder Olav Ellevset, Fosenbrua for å kartlegge hva næringslivet mener om bruprosjektet definert som:

1. Ferjefri kryssing av Trondheimsfjorden / Flakkfjorden
2. Bruløsning over Stjørnfjorden mellom Ørland/Bjugn og Rissa kommuner
3. Tunnel fra Flakk til Ila i Trondheim, med arm til Sluppen
4. Utbedret veg mellom Fevåg og Rissa sentrum

Innledende spørsmål var hvilken omsetning virksomheten har i dag og hva de tror omsetningen vil være om 10 år. Det samme om antall ansatte. Hvordan vil en bruforbindelse ha å si for utviklingen for virksomheten og for utviklingen på Fosen.

Det ble forsøkt å få fram hvilke godsvolum og antall næringstransportbiler som er knyttet til virksomhetene.

Hvilke krav ser de for seg knyttet til transport og logistikk og samferdselsmessig infrastruktur.

Spørsmål om de er positive eller negative til bruprosjektene, og kva de mener er forutsetninger for at brua skal bli en suksess, og hvilke merverdier ser virksomhetene med bruprosjektene.

Hvilke andre synspunkter har de som viktige for vekst og konkurransekraft. Det siste punktet var utgangspunkt for fri meningsutveksling, noe alle benyttet seg av.

Samtaler var basert på ca 20 minutter, men alle var veldig engasjert i dette så samtalene ble fra 1 – 2 timer. Det resulterte i mange synspunker.

Prosjektet hadde en ramme som gjorde at det ikke var mulig å kontakte alle virksomheter. Det er gjort et utvalg virksomheter som skal være dekkende for de ulike kommunene.

Følgende virksomheter ble intervjuet:

- Botngård, Bjugn Tore Harsvik
- Bygg & Bo, Åfjord Roald Ugedal
- Byggvaren Bjugn Viggo Andresen, Jan Olav Straume, Bård Johnsen
- CNC Produkter Leksvik Arvid Penna Steen
- Fosen Kraft Bjugn Arvid Solem, Marlow Aasan, Per Svedsen, Ragnhild Aasrønning
- Fosen Transport Brekstad Hans Kristian Norset
- Fosen Yards Rissa Ståle Frengen

- Grøntvedt Pelagic Brekstad Bjørnar Grøntvedt
- Industriverktøy Leksvik Kaj-Vidar Sandvoll
- ITAB Stadsbygd Kristoffer Fjeldvær
- Kråkøy Slakteri Roan Roger Sørgård
- Marin Harvest Bjugn Claes Jonermark
- Mascot Høie Brekstad Morten Berg, Fredrik Manum
- Pallin Rissa Trond Pallin
- PTM Industrier Leksvik Kjetil Myran
- Refsnes Laks Refsnes Ivar Refsnes
- Roan Eggpakkeri Roan Wenche Kristiansen
- Salmar Herfjord Alf Jostein Skjærvik
- PMC Servi Rissa Håvard Fjeldvær
- Stjern Åfjord Helge Stjern, Siri Stjern
- Stokkøy Sjøsenter Stokkøya Roar Svenning
- Syltern Åfjord Øystein Syltern
- Vamec Vanvikan Arve Storsve

Det er flere store virksomheter som det ikke ble tid til å snakke med. Synspunktene fra de som ble intervjuet var imidlertid veldig sammenfallende, noe som framgår av referatene som ligger vedlagt

Det ble også snakket med:

- Ørland Næringsforening Silje Nesset
- Fosen Innovasjon Bjørn Damhaug
- Fosen Utvikling Rolf Øia
- Bjugn Næringsforening Tor Langvold
- Styreleder i Torghatten Kjell Inge Skaldebø

Samtlige kommuner ble intervjuet med tanke på areal på kort og lang sikt og synspunkter på prosjektet. I hovedsak ordførere og rådmenn.

Omsetning

Omsetningstallene hos virksomhetene som ble intervjuet var:

Omsetning i dag:	7,32 mrd kr
Antatt omsetning om 10 år:	10,55 mrd kr

Dette er en øking på 44 %

Det ble ikke vurdert hva en omsetning kan bli med en bruforbindelse. De fleste så for seg at omsetningen om 10 år kan bli vesentlig høyere om marked og forutsetninger var på plass. Det inkluderer at det blir bruforbindelse. Næringslivet ser helst at en bru er ferdig om 10 år, eventuelt at den er nært forestående.

Ansatte

Ansatte i dag	1637
Antatt ansatte om 10 år	2080

Dette er en øking på 27 %. Det er mindre enn antatt omsetningsvekst, og det ligger et mål om effektivisering.

Med en bru og større vekst vil det kunne bli flere ansatt

Trøndelagprosjekt

Samtlige ledere var tydelige på at dette må være en Trøndelagprosjekt, og ikke kun et Fosen prosjekt.

Ferje er hemsko for vekst

Det var bred enighet om at ferga er en hemsko for vekst. Dette fremgår av referatene.

Det er mange argumenter for hvorfor næringslivet mener ferga er en hemsko for vekst. Dette går på knytting og tilgang til markeder, forskningsmiljø, lettere med rekruttering, areal og få riktig kompetanse, utnyttelse av døgnet, kostnader.

Alt dette mener de vil bli mye betre med en bruforbindelse.

Ikkje minst vil deres konkurranseevne bli vesentlig styrket.

Areal

Dersom det skal bli vekst på Fosen, så krever det at det finnes næringsarealer. I denne undersøkelsen er det næringsareal som ble undersøkt. Ikke arealer for bostad.

Samtaler med de ulike kommunene er satt opp som følger. Areal angitt i da:

	I dag	5-10 år nytt
Ørland	160	130
Rissa	215	600
Bjugn	1285	10.000
Åfjord	50	300
Roan	70	60
Osen		
Leksvik	20	300
Total	1800	11330

Arealene i dag er reelle, mens det er mere usikkerhet når vi ser 10 år fram i tid.

Forstå markedet

Næringslivet er opptatt av at politikere og de som jobber med bruprosjektet forstår markedet, konkurranse-, og markedskreftene som er knyttet opp mot vekstmuligheter.

Markedet ble av næringslivet definert av virksomheter i ulike segmenter.

Markedssegmenter og vekstmuligheter som ble nevnt var:

1. Eksisterende næringsliv
2. Nytt næringsliv
3. Hytte & fritidsmarkedet

4. Turistnæring/cruise
5. Boligmarkedet
6. Havbruksbransjen spesielt

For mange var transport og logistikk viktig. Dette er en bransje som er stor og omfattende, og kan ses på som figuren under:

I diskusjonen om vekst var næringslivet opptatt av at det ble fokus på det de mente var viktigst for eksisterende og mulig nytt næringsliv.

Forutsetninger

For å lykkes var det en gjenganger at det er en helhetlig tenkning, at politikere og næringsliv snakker samme språk og at man ser sammenhengene i forutsetningene.

Markedssegmentene de framholdt er satt opp i figuren under. Mye av dette har Fosen Innovasjon allerede tatt tak i. Det som kommer fram i denne rapporten bør knyttes sammen med det arbeidet som Fosen Innovasjon er i gang med.

Å utnytte eksisterende ressurser på en samlende måte er en suksessfaktor i seg sjøl.

I den ytterste sirkelen er det listet opp forhold næringslederne mente var vesentlige forutsetninger. Dette omfatter relativt mye og krever samordning og styring.

Enighet

En forutsetning som ble gjentatt mange ganger var at det måtte være enighet på Fosen om bruprosjektet. Sprik i synspunkter, eller fokus på særinteresser ville bli oppfattet at de som står utenfor som negativt.

Politikere må snakke samme språk. Det må være full konsentrasjon på bru over Stjørnfjorden, utbedret veg Rissa-Fevåg, kryssing Trondheimsfjorden og tunnel Flakk-Ila

Uenighet kan velte prosjektet mente flere.

Kostnadsnivå

Helt naturlig er næringslivet tydelig på at en bruløsning ikke må bli dyrere enn ferje. Helst ser de at det blir billigere.

Transport er veldig viktig for mange av virksomhetene, de er tydelige på at brukryssing ikke må bli dyrere. De ber om at det legges fram dokumentasjon på at det blir billigere.

Et moment er at man vil spare kostnader ved å slippe venting og utnytta døgnet. Brua må bygges slik at vær og vind ikke hindrer passering.

Forstå transport og logistikkutfordringene

Det har vært så mye fokus på persontrafikk og pendling, som alle er enige i er viktig, men næringslivet er litt redd for at politikerne ikke forstår hvor viktig effektive transport og logistikkløsninger er for konkurranseevne og vekst.

Dette er noe som må være med i helhetsbetraktningene i det videre arbeidet.

Samferdselsmessig infrastruktur

Det er bred enighet om at arbeidet Fosenveiene har gjort, og de nye veisystemene som kommer betyr mye for Fosen. Et hovedpoeng er at uten bruløsningene vil man ikke få knyttet sammen Fosen og Trondheimsregionen på samme måte.

Det er et paradoks at næringslivet er veldig godt fornøyd med arbeidet Fosenveiene har gjort, men til tross for det er næringslivet ikke fornøyd med fylkeskommunen og deres tilrettelegging for næringstransporter. De synes ikke fylkeskommunen har forstått næringslivets behov for effektiv næringstransport.

Både for eksisterende og ny etablering vil samferdselsmessig infrastruktur være viktig. Det vil også bedre sammenhenger mellom områder på Fosen.

Oppvoksende generasjon

Flere var inne på at vi må se på hva ungdommen mener. Løsninger vi velger vil sannsynligvis ha stor påvirkning på de som vokser opp. Hvordan vil de utdanne seg, og hvilken kompetanse vil de velge.

Hvordan passer Fosenregionen inn i hva neste generasjon ønsker i forhold til arbeid og bosetting, og hva legger de vekt på når det gjelder kommunikasjon og nærhet til storby. Hvilke interesser har de. Hvor vil de jobbe og hvor vil de bo.

Dette kan med fordel undersøkes nærmere, slik at det kommer med i prosjektet.

Kommunikasjon

Prosjektet i sin helhet er omfattende og berører mange. Det er påpekt av mange at det i tillegg til å jobbe med analyser, tekniske løsninger osv er nødvendig med god kommunikasjon og informasjon.

Det må opprettholdes et engasjement, og da må folk føle at de er med for å engasjere seg. Det vil kreve god kommunikasjon og informasjon. Derfor blir prosjektet også i stor grad et kommunikasjonsprosjekt.

Veldig mange er involvert. Vi må bruke kommunikasjon for å holde samlet trykk og for å få lik forståelse og samstemte mål. Vurdere å ha noen frontfigurer både politisk og innen næringslivet. Må være en prosjektleder for prosjektet som har samlet oversikt.

Nøkkelpersoner

Som nevnt tidligere mener alle at dette må være et Trøndelagprosjekt. Det ser ut til å være enighet på Fosen om prosjektet, men det er nødvendig at Trondheim og Trøndelag mener det samme. I samtalene ble det nevnt endel nøkkelpersoner som er viktige for prosjektet. Dette er

- Berit Rian, Næringsforeningen Trondheim
- Tore Sandvik, fylkesordfører
- Erlend Solem, direktør samferdsel fylkeskommunen
- Ivar Koteng, Koteng Eiendom
- Rita Ottervik, ordfører Trondheim
- Alexandra Gjørv, adm.direktør Sintef
- Reidar Bye, direktør Sintef
- Tord Lien, regiondirektør NHO
- Gunnar Bovin, rektor NTNU

Når disse kontaktes må vi ha faktagrunnlaget i orden slik at de får noe konkret å forholde seg til. Dette må være fakta på totale kostnader, synspunktene til næringslivet, analyser på mulig vekst.

Hvilken rolle skal vi ta i kommunikasjon

Det bør bli en diskusjon og avklaring på hvilken rolle vi skal ta i kommunikasjonsarbeidet. Skal vi være tilbakelent med en vente å se holdning.

Eller skal vi ta en aktiv rolle med stor grad av involvering, møter og diskusjoner, analyser og faktagrunnlag.

Næringslivets synspunkt er den aktive rolla.

Ikke en happening

Hos alle de som ble besøkt var det entusiasme og deltakelse. Det er verd å merke seg at travle næringslivsledere satte av mye tid for å diskutere og gi innspill til prosjektet. Selve kartleggingen var stipulert til ca 20 min, men ingen brukte mindre enn 1 time.

Næringslivet forventer at kartleggingen ikke bare var en happening, men at arbeidet blir ført videre.. De forventer en god organisering av det videre arbeidet. De forventer tydelige og samkjørte politikere og Informasjon og fortsatt involvering

VEDLEGG

Det ble skrevet referat fra alle møtene med virksomhetene og næringslivslederne. For at dette skulle bli synspunktene fra virksomhetene ble referatene sendt til lederne slik at de kunne korrigere og skrive slik at det ble virksomhetenes synspunkt som kommer fram. Dette ble gjennomført hos samtlige virksomheter.

Vedlagt er de enkelte virksomheters synspunkter, som underbygger rapporten. I Det videre arbeidet med prosjektet er det flere forhold her som bør følges opp.

Botngaard, Valsneset – Tore Harsvik (tore@botngaard.no)

Presseningsprodukter for avlusning til oppdrettsbransjen.

Omsetning i dag 62 mill NOK antatt omsetning om 10 år 200 mill NOK Potensial og areal til å omsette for 4-500 mill

Ansatte i dag 22 antatt antall ansatt om 10 år: 30

Godsvolum ut i dag: 80 semi/år antatt volum ut om 200 semi/ år NB! Kan kapasitet og areal for å omsette for 4-500 mill NOK noe som kan gi ca 400 semi/år

Transport ut foregår mye med PostNord og Tangvik Transport. Mye kjøres til Borg havn for utskiping med Eimship.

Inngående har de 50 semi/år. De vil kunne vokse på samme måte som utgående avhengig av utviklingen.

Botngaard «lever» av lakselus da de leverer permaskjørt som er presseningsprodukter som legges utenpå mærene. Dette skal forebygge mot lakselus. Leverer direkte til produsentene. Dersom havbruksnæringen vokser, så vokser Botngaard.

De er positive til bruprosjektet, og mener det vil kunne gi positive ringvirkninger

- Må være et Trøndelagprosjekt
- Bo på Fosen dagpendle til Trondheim. Mange vil bo mere landlig
- Mister bedriftsetableringer på Fosen pga ferge. Dette vil kunne snu med bru.
- Større fleksibilitet – lettere transport og logistikk
- Enklere å få kompetanse – ferge er negativt for mange

Harsvik mener Fosen har store muligheter for vekst innen havbrukssektoren, da hele kysten fra Stokksund til Osen egner seg godt til havbruk.

- Øking på antall mærer for produsentene
- Landbasert smolt produksjon – har godt med vann i Bjugn
- Protein/larver. Prøveprosjekt i gang (Knut Botngaard). Eksempel 50.000 tonn tang for å produsere 25.000 tonn larver. Ferdig produkt ut på bil
- Krabbe med større krabbemottak kan ta opp konkurransen med Hitra Mat
- Skjell i ulike varianter
- Et stort skytefelt i sjøen utenfor Bjugn begrenser muligheter for hvitfisk, men kan benyttes til skjell-, og tangproduksjon

Tanker rundt havbruk på Fosen

Harsvik er villig til å delta i en gruppe som jobber for å konkretisere mulighetene inn havbruk. Aktuelle deltakere kan være:

- Tore Harsvik Botngaard
- Ivar Refsnes Refsnes Laks

- Alf Jostein Skjærvik Salmar
- Roar Simonsen Marine Harvest
- Roger Søgård Kråkøy Slakteri
- Claes Jonermark Marine Harvest
- Bjørnar Grøntvedt Grøntvedt Pelagic
- Eirik Lundemo Havservice

Styringsgruppen for Fosen bru må eventuelt oppnevne en slik referansegruppe.

Næringen vil forandre seg, og det kan gå raskt. Ha mye fokus på FoU. Lettere å trekke forskningsinstituttene tettere på miljøene på Fosen med en bruløsning.

Bygg & Bo, Åfjord – Roald Ugedal (afjord@varmefag.no)

Parken kjøpesenter er et stort senter med matvarebutikk (KIWI), og flere faghandelbutikker.

Omsetning i dag 100 mill kr antatt omsetning om 10 år 150 mill kr

Ansatte i dag 55 antatt antall ansatte om 10 år 65

Volum i dag ut: 2 semitrailere/dag

Volum i dag inn: 1 semitrailer/dag

I tillegg kommer varer til KIWI.

Er positive til bruplaner over Trondheimsfjorden. men stiller et spørsmålstegn om det vil gå utover fergesambandet Valset-Brekstad.

Mener utviklingen innen samferdsel som skjer på Fosen nå er positivt. Om veibyggingen kan knyttes sammen med bruforbindelse er det bra, men det må ikke føre til dyrere transport.

Forutsetninger for at en bru over Trondheimsfjorden skal bli positiv:

- Ikke gå ut over Valset- Brekstad, som minimum må være som i dag
- Må spare tid på å komme over fjorden
- Må ikke bli dyrere enn ferge/bompenger

Det vil være mange fordeler med en slik bruforbindelse:

- Kan kjøre når man vil, eller når behovet er der
- Slipper lange intervall på kveld
- Unngår ventetid

Kommentert [OE1]:

Mener det vil føre til næringsvekst på Fosen.

Byggvaren, Bjugn Jan Olav Straume (styreleder), Bård Erik Johnsen og Viggo Andresen (daglig leder) (viggo@byggvarenbjugn.no)

Byggvaren, Bjugn er en del av Montèr kjeden.

Oms i dag	40 mill	antatt oms om 10 år	80 mill (kan bli mye større
Arb.pl i dag	11	antatt arb pl om 10 år	15
Bil inn per dag	….semi	…distribusjonsbiler	….andre biler

De er positive til bruprosjektene med fjordkryssing og bru over Stjørnfjorden. Mener dette må være et Trøndelagprosjekt.

Ferge er en hemsko for utvikling. Blir nærmest som en «Berlinmur». En bru vil åpne for bolig og næringsvekst.

Tror det vil bli stor vekst og ikke en lineær vekst pga nærheten til flystasjonen, og at det kan bli en forstad til Trondheim.

Bedrifter på Fosen har stor kompetanse og ligger ikke noe etter bedrifter i Trondheim på det området. De har kanskje ikke tenkt utvikling på samme måte. En bru kan være med å gjøre noe med ambisjonsnivået. Fordeler som kan være med å øke konkurransekraften er service, arbeidsmoral og kunnskap. Disse fortrinnene kan utnyttes bedre.

Politikere som skal kommunisere disse muligheten må forstå næringslivet. Dette kan skje gjennom felles møter for å bli enige og hvilke budskap som bør kjøres fram.

Det bør legges fram et «samfunnsregnskap» på hvorfor det vil lønne seg med bru.

Virksomhet: CNC Produkter

Adresse: Leksvik

Kontaktperson: Arvid Penna Steen (arvid@cnc.as)

1.	Omsetning	i dag: 35 MNOK	antatt om 10 år: 60 MNOK (potensial for 100 mill)
2.	Ansatte	i dag: 2**0**	antatt om 10 år: 40

Virksomheten startet i 1989, og har vokst jevnt med unntak av en drop i forbindelse med oljekrisen for noen år siden. De leverer dreide og maskinerte produkter til alle typer prosjekter og sammensatte ferdigprodukter. Kundene er små og store bedrifter hovedsakelig innen offshorerelatert mekanisk industri, produsenter av analyse-, sikkerhets/ kommunikasjonsutstyr og elektronikk- og sanitærindustri.

CNC Produkter er meget positiv til bruplaner. En bruforbindelse vil gjøre det mye enklere å konkurrere og ikke minst levere til Trondheimsmarkedet. Blir mye nærmere på tid, noe som gir økt potensial for vekst.

Ferga er i dag en bremse for vekst. Ventetiden som de stadig blir utsatt for koster mye penger. All transport må foregå, og forgår, med bil, og da er det korte leveringsfrister og krav til leveringspresisjon.

Forutsetninger for at bru skal bli en suksess er at å få prosjekt- og byggekostnader så lave som mulig slik at det ikke blir dyrere å benytte bru enn ferge. Helst lavere enn dagens kostnader.

Mener prosjektet må være et Trøndelagprosjekt, og helst et nasjonalt prosjekt da det vil være knyttet til ulike miljø i Trondheim og resten av landet.

Merverdier med en bru som krysser fjorden vil gjøre fjorden er åpen for trafikk hele døgnet. Det blir enklere og raskere tilgjengelighet til næringsliv og forskningsmiljøer i Trondheim. Ikke minst blir det mere attraktive for arbeidstakere med ønsket kompetanse som bor i Trondheim

En brukryssing av Trondheimsfjorden vil kunne påvirke bosettingsmønsteret, og tilflyttingen til Fosen vil øke.

Tror flere med en bruløsning vil etablere seg på Fosen. Det vil bli en helt annen region.

Fosen Kraft – Arnt Solem, Marlow Aasan, Ragnhild Aasrønning og Per Svendsen

Omsetning i dag	190 mill kr	antatt omsetning om 10 år	300
Ansatte i dag	82	antatt ant ansatt om 10 år	85

Fosen Kraft får daglig inn varer fra grossister på Gardermoen

De er positive til bruprosjektet. Det vil øke muligheten for mer kompetansearbeidsplasser. Mener dette må være et Trøndelagprosjekt.

En bru over Trondheimsfjorden vil bety mye for beredskapen til Fosen Kraft, noe som igjen vil gi økt sikkerhet og reduserte kostnader

Blir lettere med akademia og forskning. Stort behov for å få FoU ut der ting skjer. Med en bru blir det lettere å skape praktiske forskningslaboratorier på Fosen. Fosen Kraft har behov for slikt

Skal i gang med pilotprosjekt på hydrogen, hvor vindkraft er grunnlaget for hydrogenproduksjonen.

Det er restriksjoner på transport av hydrogen på ferger, mens det for en brukryssing vil kunne transporteres fortløpende.

Hydrogen vil være et tydelig «grønt avtrykk». Scenariet kan være *«at om 10 år går det store skip til Japan med hydrogen»*

De vil kunne ha kaifasiliteter på Valsneset til slik utskiping

Fosen Transport – Hans Kristian Norset

Fosen Transport har en stor del av distribusjons og lokaltrafikken på Fosen

Omsetning i dag 200 mill kr antatt omsetning om 10 år 300 mill kr

Ca 90 biler i drift, hvorav 12-15 i daglig transport til/fra Fosen

Ansatte i dag inkl sjåfører - ca 120 personer antatt ant ansatte om 10 år ca 150

Volum i dag ut: 4 trailere per dag dvs ca 1000 trailere/år

Volum i dag til Fosen: 500 cbm per dag dvs 120.000 cbm åt

Fosen Transporterer bl.a matvarer og det går ofte på «slottider», dvs det må leveres innen et bestemt klokkeslett. Ferge- og bom-kostnadene utgjør ca 15-20 % av transportkostnadene. Slike kostnader må selvfølgelig viderefaktureres til kundene, og så igjen til sluttkunde (forbruker).

Fosen Transport er positiv til at det jobbes med bruplaner. De forutsetter at det tenkes helhetlig slik at det blir både bru over Trondheimsfjorden og bru/tunnel over Stjørnfjorden med tunnel til Rissa. På den måten kan man knytte sammen de markedsområdene på Fosen. Det vil kunne føre til stor næringsutvikling på Fosen. Mener et samfunnsøkonomisk regnestykke vil vise at dette blir en fornuftig løsning.

Vesentlige forhold for at bruprosjekter skal bli en suksess:

- Kostnadsnivået må ikke økes i forhold til dagens ferge- og bom-priser
- Bygge slik at ikke vær og vind fører til stenging
- Kortest mulig transporttid. Mener det vil være mulig å spare 50 minutter fra Brekstad til Trondheim, noe som er halvering av tiden.

Merverdier for Fosen Transport

- Økt regularitet i levering av varer
- Kan få utnyttet kjøre og hviletid mye bedre
- Mulig å kjøre hele døgnet, noe som øker fleksibilitet og konkurranseevne

Fosen Transport mener det må tenkes helhetlig og langsiktig, og at man ser ting i sammenheng. Vil kunne gi næringslivet økt konkurransekraft, noe som vil føre til vekst. Mener Fosen egner seg godt til «Blå sektor». Havbruk er avhengig av rask og effektiv transport, noe bruprosjekter kan føre til.

Norset tror Forsvaret vil dra stor nytte av døgnkontinuerlig forbindelse slik det nå skisseres både for tilgjengelighet og ikke minst i beredskapssituasjoner

Tror bruforbindelse kan føre til næringsetablering, men at det mest sannsynlig vil skje i Rissa/Stadsbygd området.

En bruforbindelse vil kunne styrke næringslivets konkurranseevne forutsatt at det ikke medfører økte transportkostnader.

Fosen Yard – Ståle Frengen (stale.frengen@fosenyard.com)

Fosen Yards er en hjørnesteinsbedrift i Rissa kommune.

Omsetning i dag 600 mill kr antatt omsetning om 10 år (kan ikke si hvordan det er om 10 år, men kan bli vesentlig større ved stor produksjon) – settes til 800 mill forutsatt fortsatt drift

Ansatte i dag 190 antatt ant ansatt om 10 år ?

Estimert volum inn /ut 7 trailere pr dag ved full produksjon. Basert på nybyggingsaktivitet.

Fosen Yard kjøper skrog og gjør all utrustning i Rissa. De må derfor få alle varer inn til Rissa, og dette foregår med bil via Flakk-Rørvik

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk.

- Transportkostnader er helt sentralt. De må legge på prisen dersom disse kostnadene går opp.
- Ventetid, f.eks at fergene ikke går på natta
- Leveringstid -mulighet til å utnytte hele døgnet.

De er positiv til at det jobbes med bruplaner, og mener det vil kunne føre til økt konkurransekraft for Fosen Yard forutsatt at ikke kostnadene øker. Veisystemene til/fra en eventuell ny bru er i tillegg viktig. Store problemer, særlig på vinterstid i Rørvikbakkan.

Dersom det kommer bru over Trondheimsfjorden så er standarden på veiene fra Rørvik til Rissa fremdeles en utfordring. Derfor må dette ses i en helhet.

Forutsetninger for at bruplaner skal bli en suksess er avhengig av kostnaden ved bruk må ses i sammenheng med hva man sparer i tid. Kommunikasjon og informasjon er viktig med disse prosjektene. «Hva er estimert bompengesats?»

Tror bruforbindelse kan føre til næringsvekst. Kan se for seg næringsklynger, noe som igjen krever regulert areal hos kommunene.

Litt vanskelig å si hvordan utviklingen vil bli for Fosen Yard. Det er avhengig av markedet, og eiernes vilje til investering og satsing i Rissa. Som eksempel nevnes at det tidligere var mye bygging av offshoreship, men det markedet er for tiden nede, men det er stor aktivitet på nybygging av passasjerskip. Uansett vil bruprosjektene og bedre veier styrke mulighetene for Fosen Yard under forutsetning av at kostnadene vedrørende dette ikke øker vesentlig i forhold til i dag.

Grøntvedt Pelagic – Bjørnar Grøntvedt

Grøntvedt Pelagic er en av de ledende virksomheter i Norge innen pelagisk sektor.

Omsetning i dag 700 mill kr antatt omsetning om 10 år 1mrd kr

Ansatte i dag 120 antatt antall ansatt om 10 år: 150

Volum i dag ut: 30.0000 tonn som i hovedsak går på trailere – dette tilsvarer ca 50 containere i uken

Volum i dag inn: råvarer på 70.0000 tonn

I tillegg kommer terminalgods.

Grøntvedt er positiv til at det jobbes med bruplaner, og mener det må jobbes sterkt på politisk nivå for å få til dette. Mener det viktigste er bruforbindelse over Trondheimsfjorden ved Flakk – Rørvik. En slik bruforbindelse vil kunne føre med seg næringsutvikling og vekst på Fosen. Må se dette i en stor sammenheng. Mener Brekstad – Valset har en nedslitt vei som det vil koste for mye å bygge opp. Ser fordelen for Brekstad/Ørland området med kryssing av Stjørnfjorden inkludert tunnel til Brekstad vil gjøre enklere å knytte seg til bruforbindelsen over Trondheimsfjorden ved Flakk-Rørvik.

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk, som er meget viktig for Grøntvedt Pelagic:

- At bruprosjektet ikke fører til økte transportkostnader
- Leveringstid. Lettere å nå markedene ved å utnytte hele døgnet.

De har lenge jobbet med havneplaner på Uthaug. I dag er det en dypvannskai på Uthaug. Den disponeres i utgangspunktet av forsvaret, noe som begrenser bruken. Grøntvedt kan gjerne tenke seg å send varer med skip og har nok volum til at containerskip kan gå inn til Uthaug. Det vi kreve en avklaring med Forsvaret og Kystverket. Det må avklares hvilket utstyr som kreves til handling av containerne.

Industriverktøy AS / IV Moulding Leksvik AS

Adresse: Leksvik

Kontaktperson: Kaj-Vidar Sandvold

Industriverktøy AS og IV Moulding Leksvik AS er lokalisert i Leksvik. Vi har lang erfaring innen plaststøping av de fleste plastmaterialer og vi kan tilby fremstilling av høykvalitets støpe-verktøy for plastindustrien. I tillegg til å bygge verktøy tilbyr Industriverktøy AS maskineringstjenester av høy kvalitet.

Omsetning i dag: **70MNOK** antatt om 10 år: **110MNOK**

Ansatte i dag: **50 stk** antatt om 10 år: **70 stk**

Er din virksomhet positiv til bruplaner: Ja

Krav til transport/logistikk

a. . **Kortere leveringsfrister / leveringspresisjon**

b. . **All transport må foregå, og forgår, med bil**

Forutsetninger for at bru skal bli en suksess

c. . **Prosjekt- og byggekostnader så lave som mulig**

d. . **Brukskostnader så lave som mulig og lavere enn dagens**

e. . **Infrastruktur i forbindelse med bru må forbedres betraktelig**

Hvilke merverdier ser din virksomhet med en bru som krysser fjorden

f. . **Fjorden er åpen for trafikk hele døgnet**

g. . **Enklere og raskere tilgjengelighet til næringsliv og forskningsmiljøer i Tr.heim**

h. . **Mere attraktive for arbeidstakere med ønsket kompetanse som bor i Tr.heim**

Bør være et «Trøndelagsprosjekt»

Vil en brukryssing av Trondheimsfjorden påvirke bosettingsmønster

Ja, tilflytting til Fosenregionen vil øke

Vil en brukryssing kunne påvirke eiendomsmarkedet/økt etablering

i. . **Flere vil etablere seg på Fosen**

j. . **Priser på eiendommer vil øke som følge av pkt.a**

ITAB Industrier AS – Kristoffer Fjeldvær (kristoffer.fjeldver@itab.no)

ITAB Industrier AS, Stadsbygd

ITAB Industrier AS utvikler og produserer butikkinnredning og utstyr til butikkjeder innen dagligvare- og faghandel. Dette gjøres ved egne produksjons- og logistikkanlegg i Stadsbygd. Det er et eget salgsselskap som har ansvar for salg.

Omsetning i dag 220 mill kr antatt omsetning om 10 år 350 mill kr

Ansatte i dag: 98 antatt ant ansatt om 10 år: 140

Volum ut: ca 500 semitrailere per år. Bring er hovedtransportør

Volum inn: Ca 500 biler, som er en kombinasjon av semitrailere og distribusjonsbiler

ITAB er positive til at det jobbes med bruplaner, og tror det vil føre til nyetableringer. Det vil også kunne føre til økt konkurransekraft for ITAB, da det vil gi lettere tilgang til markedet.

Da ITAB Industrier AS på Stadsbygd er en produksjonsbedrift blir transport og logistikk en viktig funksjon. De ser for seg at en bruløsninge kan føre til lavere transport og logistikk-kostnader, og derved bedre inntjening. Det fører også med seg økt konkurransekraft og styrking av arbeidsplassene.

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk.

- Transporttiden blir redusert med 30-40 min
- Viktig at ikke transportkostnadene øker.
- Prisnivået må holdes – avskrive bompenger på 40 år
- Mulighet for til å utnytte hele døgnet.

Transporttid og transportkostnader er viktige forutsetninger for suksess, både når det gjelder tilførsel av råvarer og utkjøring av ferdigvarer.

De vil få økt fleksibilitet, de vil spare tid og dermed kostnader.

Et moment som Fjeldvær nevner er at det blir lettere med arbeidskraft, og tilgangen på denne. Ferga blir oppfattet negativt i dag av de som pendler.

I tillegg til bru over Trondheimsfjorden må det komme ny vei fra Flakk til Ila, gjerne som en tunnel.

De mener det økt vekst på Fosen med en bruforbindelse. Fosenveiene har vært positivt for Fosen, men med en samferdselsmessig infrastruktur som bruprosjektene er vil det knytte Fosen til Trondheim/trøndelag og markedene på en helt annen måte. Det vil ikke få samme effekt uten bru.

Ett viktig moment er at politikerne må overbevises, og at de fremfører budskapet med samme stemme. Det kan ikke være uenighet på Fosen dersom man skal lykkes.

Strategisk tenkning og kommunikasjon blir viktig for å nå fram. Må få sentrale personer i Trondheim/Trøndelag til å uttale seg positivt om prosjektet.

Kråkøy Slakteri – Roger Sørgård (Roger@krakoy.no)

Kråkøy Slakteri ligger i Roan og har en positiv utvikling, samt at det er klare planer for vekst. Mener kommunen vil bli styrket med en sammenslåing med Åfjord.

Omsetning i dag	60 mill kr	antatt omsetning om 10 år 180 mill kr
Ansatte i dag	60	antatt antall ansatte om 10 år: 100

Volum i dag ut: 16.000 tonn som i hovedsak går på trailere – dette tilsvarer 900 semitrailere/år eller 4 semitrailere ut per dag. Snittlasten per bil er 18 tonn laks og 5 tonn emballasje, totalt 23 tonn. Et gjennomsnittlig semitrailerlass har en verdi på 1,2 mill. kroner.

Det er planer om å øke produksjonen til 30.000 tonn i løpet av 3-4 år. Det vil tilsi en dobling

Når det ses 10 år fram er 50.000 tonn realistisk, men det er areal for å produsere 100.000 tonn, noe Sørgård kan bli aktuelt

Volum inn: 300 semitrailere med emballasje og lokk

Om 3-4 år når produksjonen dobles, så vil det medføre 600 trailere inn

Tenkt scenario med en produksjon på 100.000 tonn så vil det gi ca 4200 trailere ut/år, eller 19 trailere per dag. Inngående emballasje og lokk vil gi 1800 trailere/år, eller 8 per dag

Kråkøy Slakteri er et rent slakteri som får fisk inn med brønnbåt. De har imidlertid planer for å videreforedle fisken. Det vil kreve nye lokaler og utstyr, kanskje en ny fabrikk. Det er arealer i tilknytting til eksisterende anlegg. Kommunen har vært veldig positiv og behjelpelig med reguleringsplaner og tilrettelegging. Dersom det blir en stor øking i produksjonen er det aktuelt å vurdere emballasjefabrikk i Roan i tilknytting til arealet på Kråkøy.

Transport og transporttid er avgjørende, da 30 % av fisken er «flyfisk, det vil si fisk som skal til Gardermoen for å flys videre

Kråkøy er positiv til at det jobbes med bruplaner, men mener det må jobbes sterkt for å bedre veisystemene i Roan. Med det store antall trailere er det mange uhell, men heldigvis ikke med personskader. En bruforbindelse vil kunne føre med seg næringsutvikling og vekst i havbrukssektoren på Fosen. Kråkøy mener Fosen har store muligheter for vekst innen havbrukssektoren. Hele kysten fra Stokksund til Osen egner seg godt til havbruk. Tror bransjen vil utvikle seg med både tangproduksjon, blåskjell og annen skjell i tillegg til utvikling av tradisjonell laksemærer og slakteri. Bruforbindelsen over Trondheimsfjorden ved Flakk-Rørvik vil få veldig stor betydning for vekst innen havbrukssektoren på Fosen

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk, som er meget viktig for Grøntvedt Pelagic:

- At bruprosjektet ikke fører til økte transportkostnader
- Leveringstid. Lettere å nå markedene ved å utnytte hele døgnet.
- Sikkerhet med bedre veier/tunneler

Tidsmessig vil det være en stor fordel med bruforbindelse. I tillegg er det planlagt bedre vei i Roan med to tunneler. Dette vil bety mye i transporttid, og utnyttelse av kjøre/hviletid.

Marin Harvest, Valsneset –Claes Jonermark (claes.jonermark@marineharvest.com)

Omsetning i dag 3,5 mrd NOK antatt omsetning om 10 år 4,5 mrd NOK

Ansatte i dag 150 antatt antall ansatte om 10 år: 200

Godsvolum ut i dag: 310.000 tonn antatt volum ut om 10 år 500.000 tonn NB! Kan kapasitet og areal for å produsere 1 mill tonn viss markedet er der

Marine Harvest er en av verdens største og mest effektive produsenter av oppdrettslaks. Fôrfabrikken på Valsneset dekker 85 – 90 % av behovet til Marine Harvest i Norge. I tillegg til fabrikken har Marine Harvest noen fôrlager spredt i Norge. Transport til disse skjer også med båt.

Det er en strategisk beslutning at fabrikken skal ligge der, og bygges ut i takt med behovet. Virksomheten vil derfor være en stor bidragsyter til kommunen fremover både i form av arbeidsplasser og eiendomsskatt. De har også betydning for underleverandører i nærområdet og kjøpte siste år varer for ca 40 mill kr fra disse.

Når det gjelder Marine Harvest ser Jonermark ikke for at selskapet etablerer produksjonsanlegg som det på Hitra Det ikke er aktuelt med slakting av fisk på Fosen fra deres side. Det vil imidlertid være oppdrettsanlegg, men hvor fisken blir tatt med i brønnbåt til Hitra, og det er knyttet ytterligere arbeidsplasser til denne virksomheten på Fosen. Logistikken knyttet til dette er i all hovedsak på sjø med fôr og brønnbåter. Det kommer noe stykkgods med bil til de ulike anleggene så noe kommer landveien.

Inngående transport utenom båttransport er minimal, men det er 2-3 biler i uken. De har et tett samarbeid med Ulvan Rederi i sin fôrlogistikk. Råvarer for øvrig kommer med Wilson Line og Sea Tank.

Jonermark mener Fosen har store muligheter for vekst innen havbrukssektoren, da hele kysten fra Stokksund til Osen egner seg godt til havbruk. Det vil imidlertid kreve ildsjeler, nærmere analyse av markedet, kapital og tilrettelegging av infrastruktur og areal.

Marine Harvest er positive til bruplanene, selv om ikke det er mye biltransport. Et moment som han trekker fram er at en bruforbindelse vil gjøre det mye lettere å skaffe den kompetansen virksomheten har behov for. Blir enklere å få ta i spesialister. Kunder og besøk er også viktig i den sammenheng. Bru og veiprosjektene som skisseres gjør at man er kun 1 ½ time fra Værnes.

Tanker rundt havbruk på Fosen

Kyststripen langs Fosen er godt egnet for havbruk. Selv om ikke Jonermark ser for seg produksjonsanlegg for laks mener han det er flere andre muligheter

Laks

- Vekst i anleggene i sjø vil føre med seg noe økt aktivitet.
- Fôr til laksen må hentes fra havet
    - Sikre råstoff for laksen - foredlingsgrad i en eller annen form
    - Kan tas i land mange steder, men arbeidskraft er et stikkord

Hvitfisk

- Kan være ulike typer hvitfisk

Krabbe

- Det er mye krabbe i kystlinja utenfor Fosen
    - Krever en mottaksstruktur

Skjell

- På verdensbasis er skjell stort.

Tang og tare

- Tang er et verdensprodukt som benyttes til både mat og i bruk i andre produkter. Eksempel protein/larver

Næringen vil forandre seg, og det kan gå raskt. Ha mye fokus på FoU. Lettere å trekke forskningsinstituttene tettere på miljøene på Fosen med en bruløsning.

Mascot Høie – Morten Berg og Fredrik Manum

Mascot Høie er en hjørnesteinsbedrift på Brekstad. Dyne og puteprodusent

Omsetning i dag 280 mill kr antatt omsetning om 10 år 500 mill kr

Ansatte i dag 100 antatt ant ansatte om 10 år 120

Volum i dag ut: 4 trailere per dag dvs ca 1200 trailere/år

Volum i dag inn: 1 cont per dag dvs 300 cont år

I tillegg kommer terminalgods.

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk. For det første er transport og logistikk avgjørende for Mascot sin konkurranseevne. Stikkord i den forbindelse er:

- Transportkostnader. Mascot forutsetter at bruprosjektet ikke fører til økte transportkostnader
- Leveringstid. Få mulighet til å utnytte hele døgnet.

De er positiv til at det jobbes med bruplaner, og mener det vil kunne føre med seg næringsutvikling på Fosen. I dag tar de mye av godset via Brekstad – Valset, men forutsetter at kryssing av Stjørnfjorden er inkludert i planene. En kryssing av Stjørnfjorden med tunnel til Brekstad vil gjøre det interessant å knytte seg på en bruforbindelse Rørvik – Flakk. Å kjøre via Krinsvatnet blir for lang og tungvint.

Mascot Høie tenker langsiktig og håper politikerne vil evne å tenke langsiktig og helhetlig i dette prosjektet. Derfor blir det viktig å se kryssing av Stjørnfjorden i sammenheng med bru over Trondheimsfjorden ved Rørvik – Flakk.

Forutsetninger for at bruplaner skal bli en suksess er avhengig av kostnaden ved bruk må ses i sammenheng med hva man sparer i tid. Det blir enklere å utnytte kjøre- og hviletidsbestemmelsene,

noe som medfører at biløkonomien blir bedre. Blir dette gjennomført kan man spare 40 minutter på en tur til Trondheim. Samtidig vil det være mulig å kjøre døgnet rundt.

Føler at samferdselsmessig infrastruktur fra fylkets side ikke er godt nok tilrettelagt for næringstransport.

Pallin, Rissa – Trond Pallin (trond.pallin@pallin.no)

Pallin ble startet i 1954. Betongentreprenør

Omsetning i dag 46 mill kr antatt omsetning om 10 år: 60 Litt usikker på hvor bedriften står om 10 år.

Ansatte i dag 30 antatt ant ansatte om 10 år 35

Volum i dag ut: 1 semi/uke maskindeler

Volum i dag inn: 2 Hiace /dag

Ellers Fosen Transport, Robertsen (rørdeler), PostNord, Bring

Bestiller varer dagen før og får levert i løpet av 1 dag

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk.

- At transportkostnadene ikke stiger på grunn av bru/vei prosjekter
- Rask levering

Pallin er positiv til at det jobbes med bruplaner. Veisystemene til/fra en eventuell ny bru er i tillegg viktig.

Forutsetninger for at bruprosjekter skal bli en suksess:

- Åpne bru over Stjørnfjorden og tunnel til Rissa
- En vei som fanger opp trafikken
- Lik kostnad eller billigere

Mener det i tillegg må komme ny vei Flakk-Ila, gjerne med tunnel, og at det er et helhetssyn på prosjektene.

Tror det vil bli et trykk på næringstomter i Kvithyll/Stadsbygd området. Viktig at kommunen har areal og at det er regulert til næring.

Må være et Trøndelagprosjekt.

PTM Industrier

Adresse: Leksvik

Kontaktperson: Kjetil Myran(kjetil.myran@ptmnorway.no)

Omsetning	i dag: 30 mill kr	antatt om 10 år: 50 mill kr
Ansatte	i dag: 25	antatt om 10 år: 40

Virksomheten ble etablert i 1999. De utfører maskineringstjenester innen vannkraft, olje og gass, og fremdriftssystemer for båt. De er en komplett/del-leverandør av engineering tjenester og design, styrkeberegning, maskinering av kompleks geometri i 4 og 5 akse til blant annet offshore, vannkraft, prosessanlegg rensing(tynnplateproduksjon) og testing/montering.

De mottar underlag fra kundene og leverer på basis av det. De er ikke avhengig av bransje.

PTM Industrier er positiv til bruplaner . En bruforbindelse vil gjøre det mye enklere å konkurrere og ikke minst levere til Trondheimsmarkedet. Blir mye nærmere på tid, noe som gir økt potensial for vekst. De mener det er et tankekors at det bygges fire felts vei til Stjørdal og sør for Trondheim, mens det til Fosen kun er ferge og dårlig vei (faktisk vikeplikt for trafikk til/fra Byneset)(Flakk-Ila)

Ferga er i dag en bremse for vekst. Ventetiden som de stadig blir utsatt for koster mye penger. All transport må foregå, og forgår, med bil, og da er det korte leveringsfrister og krav til leveringspresisjon. I dag må mange opprettholde et Trondheimskontor. Det vil man også slippe med en bruløsning.

Forutsetninger for at bru skal bli en suksess er at å få prosjekt- og byggekostnader så lave som mulig slik at det ikke blir dyrere å benytte bru enn ferge. Helst lavere enn dagens kostnader.

Mener prosjektet må være et Trøndelagprosjekt. De mener Trondheim ikke har hatt noe forhold til Fosen. Det må det blir for å få til et bruprosjekt av denne størrelse. Enighet på Fosen og et positivt Trondheimsmiljø er en forutsetning for å lykkes.

Merverdier med en bru som krysser fjorden vil gjøre fjorden åpen for trafikk hele døgnet. Det blir enklere og raskere tilgjengelighet til næringsliv og forskningsmiljøer i Trondheim. Ikke minst blir det mere attraktive for arbeidstakere med ønsket kompetanse som bor i Trondheim.

En brukryssing av Trondheimsfjorden vil kunne påvirke bosettingsmønsteret, og tilflyttingen til Fosen vil øke.

Tror flere med en bruløsning vil etablere seg på Fosen. Det vil bli en helt annen region.

Kommunikasjon og informasjon vil blie en viktig funksjon.

Refsnes Laks AS – Ivar Refsnes (ivar@refsneslaks.no)

Refsnes Laks ligger Revsnes i Åfjord og har en positiv utvikling.

Omsetning i dag	281 mill kr	antatt omsetning om 10 år 560 mill kr
Ansatte i dag	21	antatt antall ansatte om 10 år 30

Volum i dag ut: 5.000 tonn som i hovedsak går til Kråkøy Slakteri i Roan for slakting og videre på trailere derfra. Det er derfor lite trafikk til og fra Refsnes Laks

De har muligheter for å øke produksjonen, men det er avhengig av hvordan næringen vil utvikle seg.

Refsnes Laks er positiv til at det jobbes med bruplaner, og mener Fosen blir liggende i en bakevje uten bru. Det vil gi vesentlig kortere vei til Trondheim og markedene. Fosen blir på den måten en randsone til Trondheim, noe som naturlig vil føre til næringsvekst.

Bruprosjektene må være et Trøndelagsprosjekt, da det vil berøre både muligheter for næringsvekst og etablering og bosettingsmønster.

Bruforbindelse vil kunne føre med seg næringsutvikling og vekst i havbrukssektoren på Fosen. Næringen har store muligheter i kystlinja på Fosen. Havbruk kan utvikles innen fisk, tang og skjell. Har historisk kommet litt i bakleksa innen denne sektoren på Fosen, men det er ikke for seint. Bruforbindelse vil gi større mulighet for å knytte til seg folk. Folk og kompetanse blir viktig fremover.

Må få politisk avklaring hva man vil med havbruksnæringen og tydelige standarder som næringen kan rette seg etter.

Må forskes på sektoren og få fakta på bordet

Teknologiutviklingen fremover blir også viktig.

Roan Eggpakkeri – Wenche Kristiansen (Wenche@nilssen.honseri.no)

Roan Eggpakkeri har hatt stor vekst de siste årene, og driver både eggproduksjon og eggknekkeri.

Omsetning i dag 30 mill kr antatt omsetning om 10 år 60 mill kr (kan bli større)

Ansatte i dag: 10 antatt antall ansatte om 10 år: 15

Volum i dag ut: 4 trailere i uka.

Volum inn: 1 trailer i uke + 1 fortrailer (bil/henger) per 10 dag

I tillegg kommer vareleveranser med Fosen Transport (Årbogen) og andre opptil flere ganger pr. uke.

Det har vært en stor vekst de senere år, særlig etter at REMA 1000 valgte de som leverandør i Trøndelag.

De har hatt mer enn nok med å produsere for den store etterspørselen, og ikke hatt ressurser for å planlegge for mulig ny vekst. De ser imidlertid at det er mulig med ytterligere vekst. Kommunen har per i dag ikke noen næringskonsulent som kan hjelpe til. Tror det vil bli bedre med sammenslåing med Åfjord. Savner noen å spille ball med. Har behov for hjelp med tanke på fremtidig vekst på markedsføring, vekst og investering

Vekst er også avhengig av vei og veitilknytting. Arealmessig kan de vokse, for området rundt er regulert. De har tanker om vekst både innen eggproduksjon og eggknekking. I tillegg har de planer rundt hønseskitt, som kan tørkes, pakkes og selges. I dag blir hønseskitten gitt bort.

De er positiv til at det jobbes med bruplaner, for fergene er en hemsko for leveranser til et voksende marked. De er tydelige på at dette må henge sammen med utbedring av veien til Roan. Pr. i dag er det noe planer om det, men det mangler to tunneler for at det skal bli en tilfredsstillende løsning.

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk, som er meget viktig for Roan Eggpakkeri:

- Tid er en viktig faktor
- Levere varer uten å tenke på ferge
- Sikkerhet med bedre veier/tunneler
- Må ikke koste mer enn dagens løsning

Tidsmessig vil det være en stor fordel med bruforbindelse. Mener Roan må komme mer i fokus når det planlegges vekst i Fosen, da det er store vekst muligheter. I dag er Kråkøy Slakteri og Roan Eggpakkeri sentrale arbeidsplasser som vil vokse, og i tillegg mener de havbrukssektoren vil vokse. Alle disse er avhengig av gode veier og mulighet for å levere hele døgnet.

Salmar – Alf Jostein Skjærvik (ajs@salmar.no) - også leder i Midtnorsk Havbrukslag

Omsetning i dag (har ikke separate tall for Fosen)	antatt omsetning om 10 år ds
Ansatte i dag Fosen 120 (Åfjord/Roan 70)	antatt antall ansatte om 10 år: 140

Salmar er en av verdens største og mest effektive produsenter av oppdrettslaks. De eier 100 lisenser for marin produksjon av atlantisk laks i Norge. Vi diskuterte havbruk på Fosen, og hvordan det kan utvikle seg.

Når det gjelder Salmar ser Skjærvik ingen muligheter for at selskapet etablerer produksjonsanlegg som det på Frøya, slik at det ikke er aktuelt med foredling av fisk på Fosen fra deres side. Det vil imidlertid være oppdrettsanlegg, men hvor fisken blir tatt med i brønnbåt til Frøya. I dag er det knyttet 120 arbeidsplasser til denne virksomheten på Fosen. Logistikken knyttet til dette er i all hovedsak på sjø med fôrbåter. Det kommer noe stykkgods med bil til de ulike anleggene så noe kommer landveien. Skjærvik mener Fosen har store muligheter for vekst innen havbrukssektoren, da hele kysten fra Stokksund til Osen egner seg godt til havbruk. Det vil imidlertid kreve ildsjeler, nærmere analyse av markedet, kapital og tilrettelegging av infrastruktur og areal.

Kråkøy Slakteri vil ha produksjon på Fosen i Roan.

Salmar er positive til bruplanene, forutsatt at det ikke fordyrer.

Tanker rundt havbruk på Fosen

Kyststripen langs Fosen er godt egnet for havbruk. Selv om ikke Skjærvik ser for seg produksjonsanlegg for laks mener han det er flere andre muligheter

Laks

- Vekst i anleggene i sjø vil føre med seg noe økt aktivitet.
- Fôr til laksen må hentes fra havet
    - *«Sikre råstoff for å bygge noe stort»* - foredlingsgrad i en eller annen form
    - Kan tas i land mange steder, men arbeidskraft er et stikkord
    - Kan f.eks. tas i land i Ørland/Bjugn, Åfjord eller Rissa
    - Må kartlegge dette nærmere og noen må gå i bresjen

Hvitfisk

- Grøntvedt Pelagic på Brekstad/Uthaug har i dag en stor produksjon av pelagisk fisk
- Kan det være andre typer hvitfisk?

Krabbe

- Det er mye krabbe i kystlinja utenfor Fosen
    - Krever en mottaksstruktur
    - Hitra Mat på Hitra har en viss produksjon
    - Er det mulig å bygge opp mottaket i Vallersund? Eventuelt andre steder
    - Krever nærmere analyse av marked og muligheter

Skjell

- På verdensbasis er blåskjell større enn laks, så dette er er veldig stort marked internasjonalt
    - Så langt har vel Norgesskjell og Snadder & Snaskum produsert mest for det norske markedet
- Må forstå markedet dersom det skal satses mere
    - Kvalitet i produktet er avgjørende – må bygge tillit for å kunne vokse
    - Vil kreve noen med mye og solid kapital for å satse
    - En ildsjel/gründer som er villig til å satse
- Andre typer skjell enn blåskjell er også store på verdensmarkedet

Tang og tare

- Tang er et verdensprodukt som benyttes til både mat og i bruk i andre produkter
- Vil kreve at det blir industriell produksjon
    - Flere steder på Fosen kan egne seg til industriell produksjon
- Det forskes mye på tang og tare
- Benytte Sintef og eventuelt andre å finne grunnlag for marked og industriell produksjon
- Miljø er et stikkord
    - Er det politisk vilje
    - Kan bli konflikter med fiskere, grunneiere og andre som må håndteres

Det er store muligheter innen havbruksbransjen, men det kreves mye for å lykkes. Utgangspunktet ligger til rette på Fosen.

PMC Servi – Håvard Fjeldvær (hdf@servi.no)

Servi er tidligere Cylinderservice og ligger i Rissa Kommune. Hydraulikk - pneumatikk

Omsetning i dag 130 mill kr antatt omsetning om 10 år 250 mill kr

Ansatte i dag: 75 antatt ant ansatt om 10 år: 115

Volum ut: 2-3 bil/henger/uke

Volum inn: 3-4 paller med Fosen Transport og 1 semitrailer med stål i uka

Er positive til at det jobbes med bruplaner, og tror det vil føre til nyetableringer. Det også kunne føre til økt konkurransekraft for Servi, da det vil gi lettere tilgang til markedet.

Et annet moment er at det blir lettere med arbeidskraft. Erga blir oppfattet negativt i dag av de som pendler. Det er mange pendlere til Fosen.

I tillegg til bru over Trondheimsfjorden må det komme ny vei fra Flakk til Ila, gjerne som en tunnel. Veien mot Klett må også utbedres. Dette må ses som et Trøndelagsprosjekt.

Det blir lettere å få vekst på Fosen med en bruforbindelse. I Risse vil det gi store muligheter for å bygge opp klynge/næringskluster. Et naturlig kluster kan være mekanisk industri. Det er areal for dette rundt Servi. Rissa kommune må sørge for tilrettelegging av areal som er regulert. Involvere NTNU i en slik klusterutbygging.

Tror bruprosjektet kan medføre at havbrukssektoren vil vokse på Fosen, da kyststripen egner seg godt for utvikling av havbruk.

Vesentlige forhold i forbindelse med transport og logistikk.

- Transporttiden blir redusert med 30-40 min
- Viktig at ikke transportkostnadene øker.
- Prisnivået må holdes – avskrive bompenger på 40 år
- Mulighet for til å utnytte hele døgnet.

Transporttid og transportkostnader er viktige forutsetninger for suksess.

Stjern – Helge Stjern og Siri Stjern (helge.stjern@stjern.no

Stjern har flere virksomheter, og mye av entreprenørvirksomheten foregår utenom Fosen. I dag er aktiviteten delt i Stjern Entreprenør AS, Stjern Betong AS, Stjern Bygg AS og Stjern Stål AS**.**

Omsetning i dag 475 mill kr antatt omsetning om 10 år tilsvarende

Ansatte i dag 130 antatt ant ansatt om 10 år 130

Volum i dag ut: persontransport varierende antall

Volum i dag inn: 1 semitrailer/dag.

Stjern har egen transportavdeling som utfører transport-oppdrag for interne og eksterne oppdragsgivere. Mye av transportene utføres derfor av egen Avdelingen disponerer to lastebiler med kran og har faste kjøreruter for Stjern Bygg AS. I tillegg til å forsyne anleggsavdelingen med maskiner og utstyr, så leies det også ut utstyr og maskiner eksternt, både til bedrifter og privatpersoner. Avdelingen har tårnkraner, mobilkraner, traktorer og hjullaster.

De er positiv til at det jobbes med bruplaner, og mener det vil kunne føre med seg næringsutvikling og vekst på Fosen. Ser for seg at bruplanene kan utvikles som en tre trinns rakett:

1. Bruforbindelse over Trondheimsfjorden
2. Bru over Stjørnfjorden og tunnel til Rissa
3. Ny vei flakk-Trondheim, gjerne tunnel til Ila

Stjern ser for seg kystlinja Stadsbygd til Osen vil utvikles innen havbrukssektoren. Dette vil få store muligheter med kostnadseffektive bruprosjekter.

For å lykkes med bruplanene er det et minimum at Fosen fremstår som enige. Dette må kommuniseres tydelig.

Forutsetninger for at bruprosjektene skal bli en suksess:

- Må ikke føre til økte transportkostnader ift dagens ferge/bom
- Leveringstid må kunne utnyttes hele døgnet.

Det må tenkes langsiktig og helhetlig. Det kreves et tett samarbeid mellom næringsliv og samferdselsmyndigheter.

I disse dager er det i ferd med å bygges en dypvannskai på Monstad med et relativt stor bakareal. Utgangspunktet er ilandtaking av vindmøller. Etter at vindmøllene er brakt på plass (2020) vil både kaien og landarealet være der. En slik kai og areal bør ses som en mulighet til å utvikle et kluster. Det er planer for et «Grønt kompetansesenter», som vil være et kontorbygg hvor Statskraft og Trønder Energi vil være, og som vil kunne stå for undervisning knyttet til NTNU og Sintef.

Arealet på Monstad med dypvannskai gir mulighet for ytterligere klusterdannelse. Dette bør ses i sammenheng med næringsvekst og samferdselsplaner på Fosen. Kanskje vil havbrukssektoren kunne være noe.

Tror næringslivet vil se positivt på bruprosjektene og vurdere mulighetene for vekst. Tror også næringsliv utenom Fosen vil se på dette dersom det finnes areal for etablering i de ulike kommunene.

Stokkøya, som består av bedriftene Stokkøy Utbygging, Stokkøya Sjøsenter og Bygda 2.0 – Roar Svenning (roar@stokkoy.no

Kurs, konferanse, hotell, restaurant og utvikling

Omsetning i dag: 30 mill kr. antatt oms om 10 år 50 mill kr

Antatt 30 | antatt ansatte om 10 år 50

De er positive til bruprosjektet, men det er under forutsetning av flere forhold

- Det må være en helhetlig og langsiktig tenking hos politikerne som tar hensyn til mer enn næringsliv og næringsvekst
- , men sette mennesket i sentrum. Mener at bruprosjektene ikke bare må føre til næringsutvikling og areal for næringslivet
- Bruprosjektene må ses i sammenheng med samferdselsmessig infrastruktur på Fosen-
    a. Mener samferdselsmessig infrastruktur ikke er godt nok tilstede i dag
    b. Må være lett å komme til nabokommunene
    c. Særlig kystlinjen lider under for dårlig samferdselsmessig infrastruktur

Det må gjøres attraktiv for folk å flytte til Fosen. Da må det legges til rette for grønne lunger, skoler og alt det folk er opptatt av i dagliglivet

Fosen må fungere sammen. Synes det i dag er for splittet hvor den enkelte kommune slåss for sitt istedenfor å se helheten for Fosen.

Folk trekker folk, og det må legges til rette for at kompetanse flytter til Fosen.

Legge til rette for små kostnadseffektive klynger – hvordan bygge attraktive samfunn. Fosen et attraktivt samfunn som folk ønsker å flytte til, og i dette utvikle mindre samfunn, som ikke nødvendigvis trenger å være store bedrifter.

Ser fordelen med å legge til rette for næringslivet, men mener det må kombineres med «det gode liv for mennesket»

Det skjer for tiden mye teknologiutvikling. Det bør bygges en struktur hvor man tar hensyn til fremtidig teknologi.

Bruprosjektene vil føre til konsekvenser, og disse må bli positive. Er oppsiden så stor at det kan regnes hjem et positivt samfunnsregnskap.

Syltern – Øystein Syltern (oystein@syltern.no)

Omsetning i dag 400 mill kr antatt omsetning om 10 år 600 mill kr

Ansatte i dag 150 antatt ant ansatt om 10 år 200

Volum i dag ut: ?

Volum i dag inn: ?

Syltern er spesialister på masseflytting, terrengarbeid, vann- og avløpsarbeid, veiarbeid og havnearbeid.

De er positiv til at det jobbes med bruplaner, og mener det må være et «Trøndelagprosjekt». Mener prosjektet burde hete Trønderbrua. Å skape enighet på Fosen rundt prosjektet blir viktig. Bruprosjektene kan føre til næringsvekst på Fosen. Mener bruprosjektet må fullfinansieres med bompenger, men at det ses i et 40 årsperspektiv for å få ned kostnadene.

Det må tenkes helhetlig, slik at bru over Stjørnfjorden blir med for å fange opp de mest folkerike områdene. Det må knyttes sammen med tunnel til Rissa. Stor aktivitet i Rissaområdet.

Forutsetninger for suksess:

4. Nivået på bompenger (ikke dyrere enn i dag)
5. Reduserer ventetid
6. Øker kjøring på natt – døgnkontinuerlig kjøring
7. Enklere tilgjengelighet

Syltern ser for seg at det vil bli en positiv utvikling. Særlig sjømat vil få en stor utvikling da kystlinja Stadsbygd til Osen er områder som ligger godt til rette for havbrukssektoren.

- Må ikke føre til økte transportkostnader ift dagens ferge/bom
- Leveringstid må kunne utnyttes hele døgnet.

Det må tenkes langsiktig og helhetlig. Det kreves et tett samarbeid mellom næringsliv og samferdselsmyndigheter.

Presiserer at positiv utvikling på Fosen er helt avhengig av brua. Uten blir vi en bakevje i forhold til Trondheim og omliggende kommuner. Avgjørende viktig at politikere i hele Trøndelag stiller seg bak prosjektet.

Vamec

Adresse: Vanvikan

Kontaktperson: Arve Storsve (arve.storsve@vamec.no)

1. Omsetning i dag: 12 **MNOK** antatt om 10 år: 30 **MNOK** (egentlig større potensial om markedet tar av)
2. Ansatte i dag: 1**0 stk** antatt om 10 år: 20 **stk**

Virksomheten startet i 2003, og har vokst jevnt med unntak av en drop i forbindelse med oljekrisen for noen år siden. Driver med reparasjon og vedlikehold. Laksenæringen er største kunde. De har spesialisert seg mot havbruk/oppdrett og har koblet sine tjenester mot deres verdikjede.

Vamec er meget positiv til bruplaner. En bruforbindelse vil gjøre det mye enklere å konkurrere og ikke minst levere til Trondheimsmarkedet. Blir mye nærmere på tid, noe som gir økt potensial for vekst.

Ferga er i dag en bremse for vekst. Ventetiden som de stadig blir utsatt for koster mye penger. All transport må foregå, og forgår, med bil, og da er det korte leveringsfrister og krav til leveringspresisjon.

Forutsetninger for at bru skal bli en suksess er at å få prosjekt- og byggekostnader så lave som mulig slik at det ikke blir dyrere å benytte bru enn ferge. Helst lavere enn dagens kostnader.

Infrastruktur i forbindelse med bru må forbedres betraktelig når det gjelder vei til og fra, og her er man godt i gang.

Merverdier med en bru som krysser fjorden vil gjøre fjorden er åpen for trafikk hele døgnet. Det blir enklere og raskere tilgjengelighet til næringsliv og forskningsmiljøer i Trondheim. Ikke minst blir det mere attraktive for arbeidstakere med ønsket kompetanse som bor i Trondheim

Bør være et «Trøndelagprosjekt», da det bør være knyttet til ulike miljø i Trondheim og resten av Trøndelag.

En brukryssing av Trondheimsfjorden vil kunne påvirke bosettingsmønsteret, og tilflyttingen til Fosen vil øke.

Tror flere med en bruløsning vil etablere seg på Fosen. Det vil bli en helt annen region.