

Vår saksbehandler
Harald Storrønning

Notat
Vår dato
13.01.2020

Vår referanse
19/00308-31



Til
Trøndelag Fylkeskommune

Kopi til
ATB
Agdenes Kommune
Ørland Kommune
Kystekspresen ANS
Indre Fosen kommune
Fosen Pendlerforening
Trondheimsfjord Pendlerforening

Prøveprosjekt med ekstra anløp av Hasselvika på hurtigbåttilbudet Trondheim - Kristiansund - rute 800. Tilbakemelding etter gjennomført prosjekt.

1. Innledning

Hovedutvalget for Transport (HUT) vedtok 14.11.2018 i oppfølgingssak 44/18 ett seks måneders prøveprosjekt for økt betjening av Hysnes/Hasselvik. Vedtaket inkluderte også krav til dialog med kommuner forut for prosjektet, og en tilbakemelding til hovedutvalget om effekter av prøveprosjektet i forhold til kapasitet, økonomi og passasjerutvikling før prøveprosjektet ble avsluttet.

Vedtaket i sak 44/18 var en oppfølging av et tidligere vedtak i samme sak i HUT 30.05.2018 hvor Kjøpmann i Hasselvik, Jørgen Sannan på vegne av flere reisende hadde tatt kontakt med fylkeskommunen med et ønske om at morgenavgangen fra Brekstad til Trondheim kl 06:15 gjør et stopp i Hasselvik og tilsvarende for ettermiddagsavgangen fra Trondheim til Brekstad kl 16:30. Kjøpmannen argumenterte med at det var mange i området som vil ha glede av muligheten for arbeidspendling til Trondheim. Det var særlig som følge av etableringen av Unicare på Helsefortet, men også for å gjøre det enklere for nye bedrifter å etablere seg. Endringen ville gjøre det mulig for par bosatt i området å arbeide både lokalt og i Trondheim.

AtB har til begge møter i HUT gitt faglige innspill. AtB har beregnet at anløp av Hasselvik vil innebære en årlig merkostnad på ca kr 0,6 mill/år (2018-kroner) og en økt reisetid for reisende fra Ørland kommune på inntil 10 minutter.

AtB mottok ikke økt tilskudd for å gjennomføre prøveprosjektet i vedtaket 14.11.2018 og har gjennomført dette på egen regning, mer om dette i pkt 3. Fylkesrådmannen har for egen regning vurdert at anløp av Hasselvik krever 12 nye passasjerer på hver avgang for å være kostnadsnøytral.

2. Prosjektgjennomføring

I forkant av prosjektet henvendte AtB seg til berørte kommuner og til Trondheimsfjord pendlerforening som er talerør for pendlere til/fra Trondheim som ville bli meste berørt med økt reisetid.

Kommunene var gjennomgående positiv til prøveprosjektet, men uttalte også tydelig at økt reisetid på inntil 10 minutter var uønsket for pendlere og anbefalte høyere hastighet på fartøyene. AtB har i tidligere faglige råd til fylkeskommunene anbefalt en økt overfartstid fra 60 til 70 minutter for anløp av Hasselvik.

Strekningen opereres i dag med to ulike fartøy, hvor det minste (Trondheimsfjord I) har en overfartstid på 50 minutter mellom Trondheim og Brekstad, mens det største fartøyet betjener den samme strekningen på 60 minutter. Anbudsprosessen og dialogen med markedet avdekket at det ble uforholdsmessig kostbart å dimensjonere de største fartøyene for en overfartstid på 50 minutter. Det anløpet som ønskes innom Hasselvika må betjenes med det ett av de to største fartøyene.

Med bakgrunn i dialogen og den ulempen økt reisetid gir for daglige pendlere forsøkte AtB å innfri daglige reisendes ønske om uendret reisetid gjennom økt hastighet, men selskapet var så tydelig på at 60 minutter ville gi vesentlig høyere drivoljekostnader, svakere regularitet og økt risiko for brekkasje/motorhavari at AtB valgte å bestille 65 minutter. I forhold til drivoljeforbruk vil kravet til høyere fart øke eksponentielt når man opererer i øverste del av fartøyenes kapasitetsområde noe som har vist seg nødvendig for på holde korrespondansene – se pkt 3.

Prøveprosjektet startet 25.03 og varte til 07.10. I denne perioden ble det operert med to rutetabeller

- 25.03 – 16.09, overfartstid 65 minutter.
- 16.09 – 07.10, overfartstid 70 minutter.

Etter henvendelser fra operatørselskapet om drivoljekostnader og motorbrekkasje i juli så vi oss nødt til å justere tidtabellen i prøveprosjektets siste periode (16.09-07.10)

Det ble ikke gjennomført særskilt markedsføring av tilbudet utover at det ble gitt av informasjon til kommunene og lokal media fikk også informasjon om tilbudsutvidelsen. AtB la til grunn at det var et potensielt reisebehov til/fra Unicare slik det ble forelagt fylkeskommunen i innledningen til politisk behandling i mars 2018

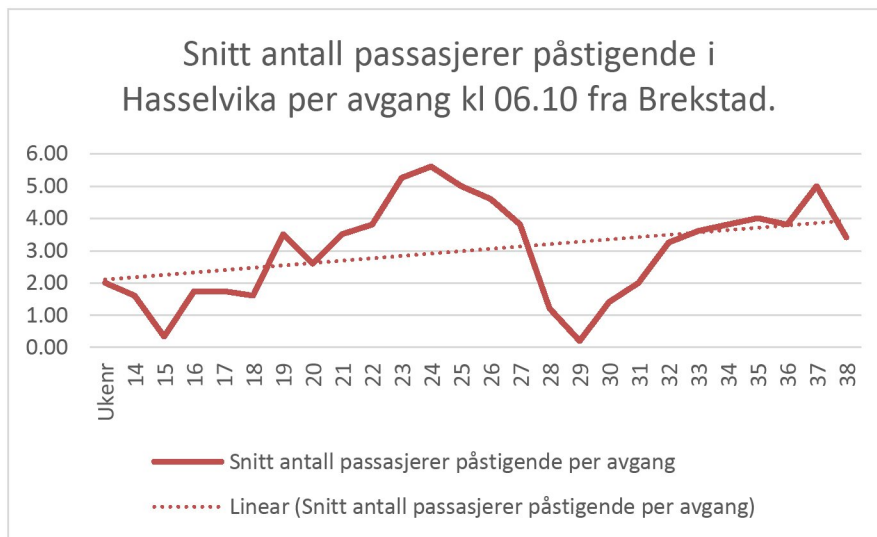
Indre Fosen kommune og initiativtaker Jørgen Sannan har vært kritisk til manglende markedsføring og begge mente at det ikke ble et realistisk prøveprosjekt da prøveprosjektet gikk over sommeren og at varigheten burde vært utvidet til ytterligere seks måneder (eget brev fra Indre Fosen kommune august 2019). AtB er ikke uenig i dette i forhold til å endre folks reisemønster og at innføring av nye kundetilbud krever tålmodighet fra AtBs side, men samtidig var dette ett prøveprosjekt og AtB fikk ikke øremerkede tilskuddsmidler for prosjektgjennomføringen. Det å utvide tilbudet til ytterligere ett halvår ville gitt merkostnader som AtB ikke har inndekning for og innebærer implisitt kutt i andre tilbud, videre ville et utvidet tilbudet i nye seks måneder skapt en forventning om at tilbudet ville vedvare – også utover prøveperioden. Dette vurderes som uheldig for eventuelt nye kunder som eventuelt hadde endret reisemønster når tilbudet endelig falt bort etter ett års drift. AtB kan informere om at passasjerveksten har vært positiv, men veksten utligner ikke merkostnadene og påfører en stor andel reisende økt reisetid, mer om det i pkt 3.

3. Resultater fra prosjektet

AtB har gjort analyser av passasjertall og gjennomført en kundeundersøkelse ombord

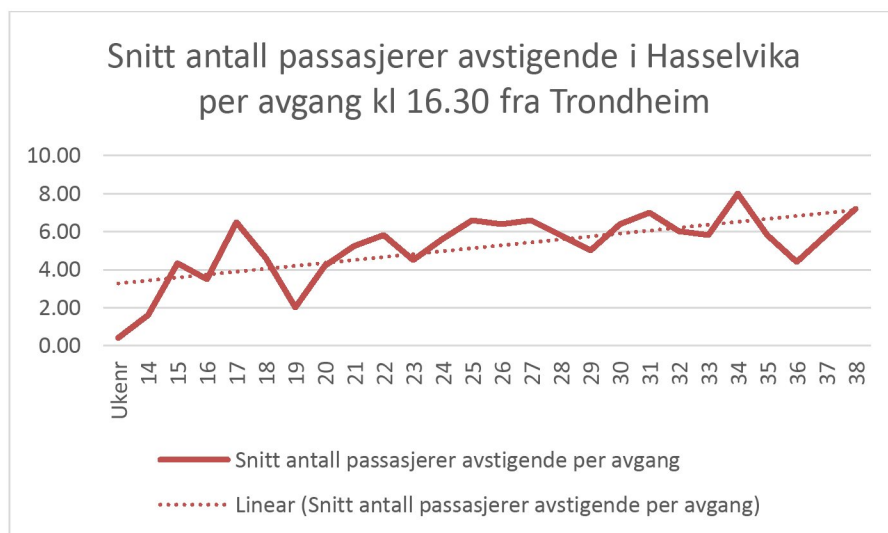
3.1 Utvikling i passasjertall, fakta

Figur 1 under viser passasjerutviklingen på avgangen kl 06.10 fra Brekstad til Trondheim med påstigende i Hasselvika. Trendkurven viser en jevn økning (korrigert for nedgang i sommerferien) fra 2 passasjerer i uke 14 til ca 4 passasjerer i snitt/per avgang i uke 38.



Figur 1- Påstigende i Hasselvika på avgang 06.10 fra Brekstad

Figur 2 under viser passasjerutviklingen på avgangen kl 16.30 fra Trondheim til Brekstad med avstigning i Hasselvika. Trendkurven viser en jevn økning fra 3 passasjerer i uke 14 til ca 6 passasjerer i snitt/per avgang i uke 38.



Figur 2- Avstigende i Hasselvika på avgang 16.30 fra Trondheim

3.2 Vurdering, utvikling i passasjertall

Det er AtBs vurdering at disse nye reisene ikke er reiser som har flyttet seg fra avgangen som går noe senere, kl 07.30. En sammenstilling av begge avgangene viser økningen og ingen nedgang på avgangen kl 07.30.

Figur 1 og 2 besvarer effekten med hhv 4 og 6 nye passasjerer til/fra Hasselvika slik dette ble foreslått i 2018, og man kan også hevde at ett ekstra morgenanløp til Hasselvika fra Brekstad også vil åpne for flere reiser mellom Ørlandet og Indre Fosen. I tallmaterialet finner vi at passasjerveksten for strekningen Brekstad-Hasselvika har vært på ca 1,5 og motsatt vei på ettermiddagen ca 1,9, med andre ord beskjeden. Den største reisestrømmen vurderes derfor å være motsatt vei (Indre Fosen til Brekstad) da Brekstad vurderes å tilby flere arbeidsplasser med bakgrunn i kampflybasen. Disse arbeidsreisene ivaretas i dag med avgangen kl 06.20 fra Trondheim og anløp av Hasselvika og til Brekstad kl 07.20.

Anløp av Hasselvika vil innebære at en meget stor andel av kundemassen får økt reisetid. Andelen påstigende fra Hasselvika om morgenen utgjør i underkant av 6% av alle påstigende på strekningen. Returen om ettermiddagen utgjør i underkant av 3%. For tilfeldig reisende har selvfølgelig ikke dette noe å si ettersom de forholder seg til den rutetabellen som foreligger og likevel velger å reise.

Dagpendlere Trondheim-Brekstad/Brekstad-Trondheim vurderer dette annerledes da anløp av Hasselvika innebærer 20 minutters økt reisetid i løpet av en arbeidsdag.

Ettersom passasjerstatistikk ikke viser alle forhold valgte AtB valgte å gjøre en ombordundersøkelse.

3.3 Hovedfunn i kundeundersøkelsen, fakta

Kundeundersøkelsen ble gjennomført om bord i uke 40 og 41 og totalt 558 respondenter inngår i underlaget. De fleste var ukjent med at det pågikk et prøveprosjekt (allerede redegjort for i pkt 2) og de fleste støttet også en videreføring.

Det er størst motstand for å videreføre ordningen med anløp av Hasselvika fra de som dagpendler, men blant disse er det også de som mener at man skal anløpe Hasselvika. Det er også en større andel av reisende som er for anløp av Hasselvika enn de som er mot.

Tabell 3 viser fordelingen av de spurte på om man skal fortsette ordningen med anløp av Hasselvika, og ikke uventet er det dagpendlere på strekningen Brekstad-Trondheim som er mest negativ til å anløpe Hasselvika. Det er verdt å nevne at i kategorien «Øvrige pendlere» er også ukependlere til/fra Ørlandet/Trondheim.

Tabell 1 - %-vis fordeling av svar i forhold til å videreføre ordningen med anløp av Hasselvika

	Støtter du en videreføring av piloten?				
	Ja	Nei	Vet ikke	Totalt	n=
Pendlere fra Brekstad til Trondheim	30 %	52 %	17 %	100 %	23
Pendlere fra Trondheim til Brekstad	23 %	38 %	39 %	100 %	61
Øvrige pendlere	41 %	9 %	50 %	100 %	125
Øvrige reiser i jobb/skole	21 %	4 %	75 %	100 %	100
Fritidsreiser	25 %	5 %	70 %	100 %	249
					558

3.4 Vurdering, kundeundersøkelsen

Prøveprosjektet viser – ikke uventet, at det er de daglige reisende mellom Brekstad og Trondheim som er minst positiv til å videreføre en ordning med fast anløp av Hasselvika, men samtidig utgjør de med et klart neistandpunkt en begrenset gruppe på ca 35 personer. Omfanget av «vet ikke» er også betydelig og tyder på at flere kan være positive til et anløp av Hasselvika, eller at det ikke har noen stor betydning. Prøveprosjektet ble gjennomført med den største båten som vurderes å være best tilrettelagt for jobbing om bord som nok bidrar positivt.

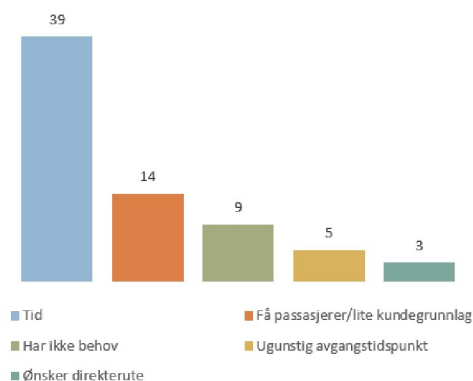
I forhold til kategorien «Øvrige pendlere» så er nok reisetiden mindre viktig så lenge ankomsttiden for videre reise ellers overholdes.

Det at så mange (ca 340) personer har svart «Vet ikke» viser trolig to forhold, at man ikke setter egne behov først og vurderer at andre vil kunne ha nytte av et anløp, eller at man ikke setter reisetid først.

I forhold til reisetid så er dette den viktigste årsaken til at man er I MOT anløp av Hasselvika. Av de 59 som ikke ønsker ordningen videreført har 39 reisende (ca 66%) trukket frem tid som den viktigste faktoren, men igjen utgjør disse et tydelig mindretall.

Det kan henge sammen med at reisende til Trondheim skal reise videre med bybuss eller vil bruke lengre tid til å nå arbeidsplassen enn de som reiser motsatt vei.

Argumenter mot videreføring (N=59)



Figur3 %-vis fordeling av standpunkt for ikke å videreføre anløp av Hasselvika.

Kundeundersøkelsen hadde også mulighet for å gi kommentarer og det er AtBs vurdering at det er en betydelig raushet i forhold til å tilrettelegge for fast anløp av Hasselvika. Uttalelsene som de under er argumenter FOR å anløpe Hasselvika;

- Fem minutter fra eller til betyr ikke så mye for min del, så hvorfor ikke?
- De ved Hysnes fortjener et bedre tilbud
- Hvis dette er gunstig for de som bor på Hysnes, bør det fortsette
- Det tar mer enn seks måneder å endre rutiner
- Praktisk å gå innom når båten går forbi likevel
- Lokal / regional utvikling
- Det tar kort tid, og gir et bedre tilbud for de som trenger det
- Viktig for lokalbefolkningen at det er et tilbud på den siden
- Knytter Brekstad / Ørland med Indre Fosen på en bedre måte

4. Konsekvenser av prøveprosjektet

4.1 Overfartstid må økes med ti minutter

De største fartøyene er bygget for en overfartstid på 52 minutter (uten stopp og 75% last), og med anløp av Lensvik og Hasselvika er det lagt til 2x3 minutter for økt seilingsdistanse og 2x3 minutter på betjening av anløpene – totalt 12 minutter. Det var grunnlaget for AtBs bestilling til operatørselskapet – 65 minutter.

Dagens rutetabeller opererer kun med passeringstider (ikke ankomst og avgangstid) Det innebærer at passeringstiden fra Brekstad er avgangstid fra Brekstad og at terminaltid på Brekstad ikke inngår i tidsberegningene for prøveprosjektet. Med inntil 4 minutters terminaltid på Brekstad gir det betydelig utslag og utfordringer for senere anløp av Sandstad og Kristiansund som har krav om nøyaktig anløpstid av hensyn til korresponderende busstilbud. For Sandstads del kan AtB regulere avgangstider i Øyrekka, men for Møre og Romsdal er det buss til Molde som gjør at anløpstiden må overholdes i størst mulig grad. Det øker seilingstiden mellom Trondheim og Brekstad til 68 minutter, derav mener AtB at det bør legges til grunn 70 minutter.

AtB ser det uheldige i at det per i dag opereres kun med passeringstid og vil bygge om rutetabellen slik at både anløps- og avgangstid fremkommer i rutetabellene, vi vil også kvalitetssikre overfartstiden på de ulike sjøstrekningene slik at man optimaliserer reisetiden i forhold til fartøyenes fartsressurser.

4.2 Tilskuddet må trolig økes for fast ekstra anløp av Hasselvika

Dagens kontrakt legger til grunn forutsetningen nevnt i pkt 4.1 og økt seilingstid på inntil 10 minutter er nødvendig skal man forutsetningene som lå til grunn for operatørselskapets tilbud i 2012. Økt seilingstid gir økt rutetid og dermed økte merkostnader. AtB har tidligere anslått dette til underkant av 0,5 mill kr/år.

I et tilfelle hvor anløp av Hasselvika på hverdager skal være selvfinansierende anslås det 20 påstigende arbeidsreisende¹ hver dag for å sikre inntjening av kostnadene med 10 min økt seilingstid.

Skal man legge tilskuddsnivået for 2018 til grunn og likebehandle arbeidsreisende mellom Trondheim og Brekstad likt så må det åtte faste daglige reiser mellom Trondheim og Hysnes for å finansiere anløpet.

4.3 Ørlendingene kan akseptere lengre reisetid

AtB arrangerte et dialog- og oppsummeringsmøte med kommunene, pendlerforeningene og operatørselskapet den 01.11.2019 og referatet følger som vedlegg. Både pendlerforeningen og Ørland kommune er tydelig på at det må gjøres noe med reisetid/økonomi dersom man skal anløpe Hasselvika, men at man også ønsker å gjøre anløp. Dette harmonerer også med trenden i spørreundersøkelsen. Skal man gjøre noe med billettprisene for å

¹ 20 stk 30 dagers periode til kr 3135 for strekningen Hasselvika-Trondheim i 12 måneder gir 10 måneder inntekt på totalt kr 627 000.

få aksept for anløp av Hasselvika vil dette øke tilskuddsbehovet. Det har vært nedgang i bruk av tilbudet på hurtigbåt og lavere billettinntekter vil øke tilskuddsbehovet.

4.4 Alternative tiltak for Hasselvika – tilpasning av busstilbudet

Hvilke muligheter har man i dagens busstilbud til Trondheim, og hvilke tilpasninger kan gjøres for å gi strekningen Hasselvika – Fevåg – Råkvåg et bedre tilbud til hurtigbåten kl 07.40?

Dagen tilbud med buss fra Indre Fosen til Trondheim fra Rissa og den vestligste delen av kommunen er linje 450 med tre avganger fra Rissa kl 04.55, 05.45, 06.55, med tilhørende ankomst i Trondheim kl 06.20, 07.20 og 08.20.

For strekningen langs FV718; Råkvåg – Fevåg - Hasselvika til Trondheim er det én daglig avgang fra Råkvåg 06.40 med ankomst Trondheim kl 09.25. Tilbudet vurderes som lite aktuelt for daglig arbeidspendling fra Hasselvika til Trondheim da reisetiden er for lang. Tilbudet på L450 er blant annet skoleskyss til Åsly skole i Rissa og fortsetter deretter til Trondheim. I forhold til å være et tilbud til Hasselvika overgang til hurtigbåt kl 07.40 passerer bussen for tidlig (kl 07.17).

Dagens skolelinjer 5522 og 5523 betjener den samme strekningen, men senere på dagen. AtB vil, som del av årets skoleskyssmøter i 1. kvartal, invitere Indre Fosen til dialog om skoletider for å se om man kan utnytte skoletilbudet bedre mot hurtigbåt i Hasselvika.

5. Oppsummering og anbefaling

Prøveprosjektet er gjennomført i perioden mars – okt 2019. For strekningen Brekstad-Trondheim ble økningen i gjennomsnitt 4 passasjerer på 06.10 avgangen fra Brekstad, og i gjennomsnitt 6 passasjerer på 16.30 avgangen fra Trondheim. AtB hadde før prøveprosjektet ingen formening om hvor mange flere som ville benytte tilbudet, men har vært usikker på etterspørselen for ytterligere én morgनावgang fra Hasselvika.

Den gjennomførte kundeundersøkelsen viser at det er forståelse og vilje blant de reisende til å styrke tilbudet til/fra Hasselvika, men for de som reiser daglig mellom Trondheim og Brekstad er det økt reisetid det tyngste argumentet for ikke å anløpe Hasselvika og om det er et reelt behov for to avganger. For faste daglige reisende mellom Brekstad-Trondheim og Trondheim-Brekstad vil anløpet representere inntil 20 minutter lengre reisetid hver dag, og anbefales derfor ikke.

Dersom fylkeskommunen likevel velger å innføre et nytt fast anløp av Hasselvika må AtB be om utvidet tilskudd for 90-100% av merkostnaden på ca 0,6 mill kr per år, ellers innebærer dette en prioritering av Hasselvika fremfor andre regiontilbud. Her vektlegges det at det har vært en vedvarende negativ passasjerutvikling i 2018 og 2019, og potensialet for langt flere faste reisende til/fra Hasselvika er trolig begrenset.

Hasselvika har i dag morgनावgang til Brekstad og Trondheim, men på ettermiddag er det kun anløp av Hasselvika på avganger fra Brekstad. Fra Trondheim er det kun fredag og avgangen kl 16.30 som anløper Hasselvika. Dette er uheldig vil vurderes rettet fra ruteendringen i april 2020.

Harald Storrønning/AtB

Vedlegg:

1. Referat etter møte 01.11.2019 etter gjennomført prøveprosjekt.
2. Dagens rutetabell på Trondheim – Brekstad – Kristiansund
3. Dagens rutetabell L450 Råkvåg/Rissa - Trondheim