



Author
Brynjar Lakså
Phone
+47 977 32 745
E-mail
brynjar.laksa@afconsult.com

Recipient
Fosenkraft Energi AS
v/Geir Svendsen
Emil Schanches gate 10
7160 Bjugn
Norway

Date
20/11/2018
Project ID
11.31-2018 TKP Brekstad

Analyse av markedspotensialet, praktiske forutsetninger og økonomiske betingelser som ligger til grunn for utviklingen av Brekstad som sentralt transportknutepunkt på Fosen.

Background

Kystbyen Brekstad er et sentralt trafikknutepunkt for ytre Fosen. Sentralt i byen er det kai for ferge som knytter landtrafikken på Fosen med Agdenes og hovedveisystemet i sentrale deler av landet, kai for hurtigbåter som transporterer personer mellom Trondheim-Brekstad og Brekstad - Kristiansund, flyplass med rutetrafikk til/fra Oslo, holdeplass for bussruter på Fosen og sentral holdeplass for taxi. En sentral bussrute for kommunen er/blir ruta mellom Brekstad og Botngård som ved kommune sammenslåingen mellom Ørland og Bjugn i 2020 blir de sentrale tettstedene i den nye kommunen.

En viktig forutsetning for utviklingen av Brekstad som trafikknutepunkt er utbyggingen av Ørland Hovedflystasjon til Norges nye og eneste militære kampflybase. Utbygging vil føre til en økt bosetting av personer i Brekstad m/omland som skal arbeide på flystasjonen. I tillegg forventes det en betydelig økning i pendlervirksomhet spesielt mot Trondheim av personer som enten bor i Trondheim og jobber på flystasjonen på Ørland, eller av personer som bor på Brekstad og jobber inne i Trondheim. Blant den siste kategorien pendlere ser man for seg at en av personene i et familieforhold jobber på Hovedflystasjonen og den andre pendler til Trondheim for å ha en jobb som krever en høyere utdanning som det ikke finnes arbeid for på Brekstad/Fosen.

I dag foregår det meste av pendlervirksomheten med hurtigbåter til/fra Brekstad, og det forventes at denne trafikken vil øke betydelig framover. AtB som er et fylkeskommunalt driftsselskap for samferdsel i Trøndelag driver både langrutene med hurtigbåt mellom Trondheim - Brekstad - Kristiansund og hurtigbåttrafikken innenfor Trondheimsfjorden. I tillegg er AtB ansvarlig driver av bybussene i Trondheim og regionbussruter ellers rundt i fylket.

Som følge av at det er innført nasjonale miljø- og klimakrav til transportsektoren for å kunne innfri internasjonale forpliktelser mhp klimagassutslipp, har Trøndelag Fylkeskommune Samferdsel utlyst et anbud på utvikling av nye utslippsfrie hurtigbåter for bruk i rutene på Trondheimsfjorden og langruten mellom Trondheim -Brekstad - Kristiansund. Fem konsortium har fått teknologisk utviklingskontrakt for slike båter, og konsortiene skal levere hver sitt utkast sommeren 2019 som skal vurderes mot hverandre før det tas en beslutning om hvilket konsept som skal velges for framtidig drift. I anbudsprosessen er det ikke definert noen foretrukket framdriftsmetode og heller ikke noe krav om hvilket utslippsfritt drivstoff som skal benyttes på hurtigbåtene. Det skal heller ikke gjennomføres noen utredning av hvordan den landbasert infrastrukturen for å drifte denne



hurtigbåttrafikken skal være. I følge Trøndelag Fylkeskommunen og AtB vil utbygging av slik infrastruktur kunne utføres relativt raskt når den skipsteknologiske beslutningen omkring hurtigbåtene er tatt. For utenforstående rådgivere og spesialister vurderes dette utsagnet som noe friskt, og kan medføre en betydelig forlengelse av tiden for igangsetting av en eventuell utslippsfri hurtigbåttrafikk.

Siden Brekstad er trafikknutepunktet for denne hurtigbåttrafikken som befordrer suverent flest passasjerer og forventes en betydelig økt pendlervirksomhet med hurtigbåten, er det naturlig at Ørland kommune evaluere markedspotensialet og forutsetninger for at byen blir et sentralt servicesenter og landanlegg for drift av båtene inkl. fylling av hydrogen og eller ladning av batteri. I en slik evaluering er det også naturlig å se på hva en utbygging av et slikt servicesenter innebærer for andre transportformer til/fra Brekstad, som busstrafikk, taxinæringen og flytrafikken.

Scope of Work

- Akt 1. Framskaffe trafikkdata for trafikknutepunktet Brekstad og analysere dagens transportkultur og framtidige transportbehov for Ørland kommunen og ytre Fosen.
- Akt 2. Vurder/analyser samfunnsutviklingen på Brekstad og Ørland kommune mhp transport og samferdsel.
- Akt 3. Vurder/analyser næringsutvikling med tilhørende transportbehov og energiforbruk på Brekstad og Ørland kommune.
- Akt 4. Analyser markedspotensial for leveranse av strøm og termiske energi til transport og samferdsel.
- Akt 5. Analyser markedspotensialet for lokal produsert hydrogen til transport, samferdsel og næringsvirksomhet.
- Akt 6. Vurder bedriftsøkonomiske forutsetninger og samfunnsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med valg av Brekstad havn som servicesenter og landanlegg for hurtigbåter som går mellom Trondheim – Brekstad og Brekstad – Kristiansund.
- Akt 7. Vurder og sammenlign Brekstad havn som servicesenter og landanlegg for hurtigbåter med alternative lokaliseringer som Trondheim havn, Kristiansund havn, Sandstad havn etc.
- Akt 8. Rapportering.
- Akt 9. Presentasjon(er) av resultater i relevante fora.

Time estimate

Prosjektet skal ledes av Fosenkraft Energi AS, og vil bli gjennomført i et tett samarbeid mellom Fosenkraft Energi AS, ÅF Norge og Ørland kommune. Andre aktører/selskap kan bli trukket inn i prosjektgruppen ved behov.

Det estimerte timeforbruk for prosjektet vil bli i området 500-550, hvorav 200-250 timer forventes utført på interntid av personale ved Fosenkraft og Ørland kommune, mens de resterende 300-350 timene utføres og faktureres som ekstern tid av rådgivere og spesialister hos ÅF Norge.

Det estimerte timetallet inkluderer ikke tid som medgår til eventuelle presentasjoner av resultatene i relevante fora.

Forventet totaltid for prosjektet er ca. 5 måneder, og med oppstart 01.12.2018 vil rapporten kunne leveres og presenteres 01.05.2019.



Cost estimate

For å forenkle økonomistyring og fakturering i prosjektet, tilbyr ÅF Norge å bruke en fast midlere timesats på **NOK 1100,-** for alle typer og kategorier rådgivere og spesialister som blir engasjert i prosjektet.

Under gjennomføringen av prosjektet vil ÅF Norge både bruke teknologiske rådgivere/spesialister så vel som samfunnsplanleggere med økonomisk faglig og juridisk bakgrunn.

I tillegg til timekostnader forventes det noen reisekostnader for prosjektstaben mellom Trondheim og Brekstad/Botngård for møter etc. Billettkostnader per person med hurtigbåt er t/r NOK 500,-, og dersom det avsettes et reisebudsjett på NOK 10.000,- utgjør dette 20 enkelturer, som forhåpentligvis vil være tilstrekkelig for hele prosjektet.

Estimert timekostnad for minimum estimert tidsforbruk (300timer *1100kr)	: NOK 330.000,-
<u>Estimerte reisekostnader for prosjektet</u>	<u>: NOK 10.000,-</u>
<u>Totalkost for prosjektet</u>	<u>: NOK 340.000,-</u>

Den estimerte kostnaden er eksklusive MVA.