

HØRINGSUTTALELSE TRANSPORT

Reguleringsplan med konsekvensutredning for Ørland flystasjon

Tema: Infrastruktur, vegnett og transportsystem

Denne delen av konsekvensutredningen inneholder følgende tema:

Biltrafikk

Med utbygging av Kampflybasen er prognosen for befolkningsvekst på 25 % fra år 2012 til 2030 for Ørland og Bjugn samlet. Dette er over dobbelt så stor befolkningsvekst som situasjonen uten utbygging. Dersom samme resonnement legges til grunn for vekst i biltrafikken, vil veksten i biltrafikk på Ørland/ Bjugn bli ca. 50 % fra år 2012 til 2030 på grunn av befolkningsøkningen. I tillegg vil det bli mer trafikk pga. flere arbeidsreiser til og fra Kampflybasen.

Dersom det antas 1200 ansatte i år 2030 og 50 % innpendling, blir det 600 personer som pendler til Kampflybasen i år 2030. Det vil ut fra disse beregningene si at det blir 340 flere pendlere i år 2030 enn i år 2012, men det må presiseres at det er store usikkerheter i disse beregningene. Den geografiske fordelingen på disse pendlerne er vanskelig å anslå, og omfanget av pendlingen vil sannsynligvis variere ut fra ulike skiftordninger, hvor noen vil være dagpendlere med hurtigbåt til/ fra Trondheim, og andre kan være ukependlere som reiser med fly til/ fra Ørland. Noe innpendling vil komme fra andre kommuner på Fosen og i Trøndelag med bil. Pendlerne vil sannsynligvis utgjøre en veldig liten andel av trafikken på vegnettet i Ørland, sett i sammenheng med den trafikkveksten som er beregnet på grunn av flere innbyggere i Ørland/ Bjugn.

Vurdering:

Avbøtende tiltak mht biltrafikk mellom Botngård og kampflybasen vil være etablering av pendlerbussruter med timesavganger/ halvtimesavganger. I tillegg vil utbedring av Fv 710 Botngård – Brekstad med tilhørende gang/ sykkelveg være et viktig tiltak. Bussrutetilbudet er nevnt i KU'en. Det er ikke utbedring av Fv 710.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har nå under behandling ”Handlingsprogram samferdsel 2014 – 2017”. Fylkesrådmannen har lagt fram handlingsprogrammet for behandling i Fylkesutvalget 15.10 med sluttbehandling i Fylkestinget 31.10. Her er Fv 710 henvist til Fosenpakke 3; dvs som siste del av utbyggingen på Fosen ifm. Fosenvegene. Det må fra Bjugn – Ørland vurderes om ikke utbyggingen av kampflybasen gir grunnlag for endring i denne prioriteringen - og at utbedringen av Fv 710 må forseres.

Ferjetrafikk

Ferja Valset-Brekstad er vurdert her. Denne regnes som det mest aktuelle alternativet for bilturer mellom Ørland og Trondheim, samt fra Ørland til andre

områder sør for Trondheimsfjorden. For befolkningen på Ørland er ferja Flakk-Rørvik lite benyttet pga litt lengre reisetid og store kostnader til bomplasseringer undervegs og på ferja.

Strekningen trafikkeres av ferja M/ F Ørland som har en kapasitet på 50 biler og 195 passasjerer. Ferja har avgang en gang pr. time fra hver side i driftsdøgnet kl. 06-23. På lørdager er driftsdøgnet kl. 07-21 og på søndager kl. 08-23. Det er timesfrekvens også lørdag og søndag. Overfartstiden er 25 minutter.

I konkurransegrunnlaget for rutetransport for denne ferjestrekningen i år 2015 er det lagt til grunn en frekvensøkning med tre ekstra avganger på morgenen og fire ekstra avganger på ettermiddagen fra hver side på hverdager. Dette innebærer at det blir halvtimesfrekvens kl. 06-10 og kl. 14-18.

Kapasitetsøkningen på ferja som det er lagt opp til i konkurransegrunnlaget for ferjedriften fra 2015, ser dermed ut til å være tilstrekkelig for den beregnede fremtidige gjennomsnittlige trafikken. Større ferjer skal etter det som er opplyst ikke være aktuelt foreløpig på grunn av utforming og størrelse på ferjekaiene.

Fergesambandet Dypfest - Tarva er livsstrengen for øysamfunnet slik det er overalt ellers i Norge. Sambandet er også livsviktig for Forsvarets bruk av skytefeltet på Tarva.

Det dreier seg om 2 faktorer for å betjene sambandet på en akseptabel måte:

1. Fergemateriellet må være av en slik standard at sambandet betjenes i all slags vær. Ferga bør ha overbygd bildekk for å spare transportmateriellet for sjøsprøyt i dårlig vær (halve året) og ferga må ha universell utforming.
2. Regulariteten må være slik at både befolkningen, skolebarna og Forsvaret får et akseptabelt rutetilbud. 13 avganger pr uke slik det har vært fram til nå er på ingen måte tilfredsstillende for at øysamfunnet kan være en del av totalsamfunnet.

Den tredje faktoren, som har med utviklingen av folketallet på øya, dreier seg om å stasjonere ferga på Tarva. Dette kan gi bosetting av to-tre nye familier, og av beredskapsmessige hensyn, både for Forsvaret under øvelser og for sivilbefolkningen, vil fast stasjonering på Tarva kunne være av viktig betydning.

Vurdering:

Ingen merknad for sambandet Brekstad-Valset.

Merknad knyttet til sambandet Dybfest - Tarva eller Tarva - Dybfest når det gjelder fergemateriell, rutefrekvens og fast stasjonering på Tarva.

Hurtigbåt

Fra 2014 skal tilbudet med hurtigbåt etter planen utvides med flere avganger og kortere reisetid. I anbudsgrunnlaget for 2014 er det lagt opp til åtte avganger pr. dag på hverdager i hver retning for hurtigbåten mellom Trondheim og Brekstad. På lørdager og søndager vil det bli fire avganger pr. dag i hver retning mellom Brekstad og Trondheim. I tillegg er det lagt opp til kortere reisetid, helt ned til 50 minutter mellom Trondheim og Brekstad på enkelte avganger.

Kortere reisetid for de reisende er et tiltak som vil gjøre det mer attraktivt å pendle til Ørlandet. Tilrettelegging av kollektivtilbudet i Trondheim med bedre forbindelser til hurtigbåtkaia på Piren og raskere hurtigbåter er eksempler på tiltak som kan være med på redusere reisetiden for pendlere mellom Trondheim og Ørlandet. Styrket hurtigbåttilbud fra Hitra til Brekstad tilpasset flyruta Ørland-Oslo kan gi bedre trafikkgrunnlag for flyruta.

Vurdering:

Ingen merknader

Busstrafikk

Internt på Ørland og mellom Ørland og Bjugn er det et begrenset busstilbud. Fra Brekstad til Botngård i Bjugn går det på hverdager 11 avganger fra morgenen til kl. 19 på kvelden. Halvparten av disse avgangene fortsetter videre til Krinsvatn, og herfra korresponderer én avgang på morgen og én avgang på ettermiddag med buss videre til Rissa/ Trondheim. Noe av busstilbudet er knyttet til skolebuss, og det går en lokalrute med 2-6 avganger på hverdager i området Brekstad-Uthaug-Gårten.

I «Transportplan Ørland Bjugn» er det foreslått at det etableres et busstilbud mellom Brekstad- Kampflybasen-Botngård. I forslaget legges det opp til minibusser som korresponderer med hurtigbåten og evt. ferje til Valset på morgen ettermiddag, for pendlere som setter igjen bilen på Valset. Gangavstand fra kaia på Brekstad til hovedporten Kampflybasen er i dagens situasjon litt over 2 km. I tillegg kommer den interne avstanden fra Hovedporten til målpunkt inne på Kampflybasen, som kan være over 1 km. Videre er det planer om å flytte Hovedporten ytterligere ca. 500 meter nordover fra dagens lokalisering.

Vurdering:

Busstilbudet mellom Brekstad og Botngård må forbedres. Dette aktualiseres ytterligere med flere ansatte på Kampflybasen, hvor en økende andel av disse vil bosette seg i Botngård. Et pendlerbusstilbud på strekningen Botngård – kampflybasen – Brekstad bør derfor etableres så snart som mulig.

Kollektivtilbudet fra 2014 har vært ute på anbud. Her er de nye rutetidene beskrevet. Disse gir noen forbedringer i rutetilbudet mellom Botngård – og Brekstad, men svekker det lokale tilbudet inn mot Botngård. (Dette må sjekkes)

Flytrafikk

I januar 2013 ble det levert en utredning som belyser hvorvidt det er grunnlag for en kommersiell flyrute med to daglige avganger mellom Ørland og Oslo, og eventuelt også med forlengelse til Bodø i fremtiden. Utgangspunkt for analysen var dagens trafikk fra Ørland og Værnes til Oslo og Bodø.

Utredningen kommer frem til at etter utbygging av Kampflybasen kan

etterspørselen øke med 3500-5200 passasjerer pr. år. Til sammen kan dermed etterspørselen øke fra 6500 passasjerer i 2012 til 11.000-13.000 passasjerer når basen er i full drift.

For å kunne håndtere trafikkveksten og fylkeskommunens krav, må rutetilbudet dobles på hverdager. Det skisserte ruteopplegget innebærer to daglige rundturer til Oslo og eventuelt en til to ukentlige rundturer til Bodø, avhengig av hvordan pendlingen blir organisert. Utredningen konkluderer med at det skisserte fremtidige ruteopplegget antakelig vil gå med underskudd i mange år fremover, selv om det ligger usikkerhet i hva anleggsvirksomheten vil medføre av trafikk.

I den gjeldende regionale Transportplan for Midt Norge heter det at "Ørland flyplass må inn på kortbanenettet". Det arbeides derfor interessepolitisk fra regionen for å realisere dette.

Vurdering:

Dette er et interessepolitisk arbeid fra region/ fylke som må gjøres inn mot Samferdselsdepartementet. Bjugn sitt bidrag i dette arbeidet er å være en lokal pådriver.

Anleggstrafikk

Anleggstrafikken vil i hovedsak være en belastning som innbyggerne i Ørland kommune må ta. Følgende avbøtende tiltak foreslås:

- Ny gang- og sykkelveg langs Fv245 Uthaugsvegen. Denne gang- / sykkelvegen er under planlegging, men finansiering av utbyggingen er uavklart.
- Utvidet tilbud om skoleskyss
- Vurdere fartsreducerende tiltak på vegnettet i anleggsperioden (ved Rønne).
- Anleggstrafikk kjører over «vaskanlegg» på veg ut fra pukkverk for å redusere støvplager
- Utvidet rutetilbud på hurtigbåtene til/ fra Trondheim. (Lagt til grunn for anbud 2014.)

Vann og avløp

Dette er også et tema i lonsekvensutredningen som har liten innvirkning på situasjonen i Bjugn – bortsett fra at hovedvannkilden ligger i Bjugn kommune.

Dagens vannforsyning:

Vannforsyningen på basen fordeles utover til forbruksstedene via ring- og stikkledninger. Hovedtilførselen er en kommunal vannledning med dimensjonen ø 250 mm som ligger i veien på utsiden av flybasen frem til hovedporten. Etter hovedporten endres dimensjonen på ledningen. I tillegg til hovedtilførselen finnes en tilførselsledning fra kommunalt nett gjennom anleggsområdet i nordre del av flystasjonen.

Nytt vannforsyningsanlegg:

Det legges opp til at eksisterende vannforsyning opprettholdes og nye bygg tilkobles eksisterende vannledning inne på flystasjonen. Det er antatt at kapasiteten er tilstrekkelig på hovedtilknytningspunktet ved dagens vakt. Vannledningen i nord bør fornyes med en større dimensjon for å øke leveringssikkerheten til flystasjonen.

Nytt avløpsanlegg:

Kommunen separerer nå fellesledningen fra hovedporten og frem til kommunal pumpestasjon. Med dette kan overvann gå i eksisterende avløpsledning og ut til resipient, mens spillvann ledes i ny ledning til avløpspumpestasjonen. For at separeringen skal kunne gjennomføres, kreves det at avløpet separeres også inne på flystasjonen. Det vil være vesentlig for overvannssystemet i administrativt område at separering av avløp blir gjort før videre utbygging.

Nytt overvannssystem:

Overvann fra nye bygg i administrativt område ledes til kommunal overvannsledning som blir tilgjengelig etter avløpsseparering. Vannet må fordrøyes tilstrekkelig, med for eksempel åpen fordrøyningsdam.

Vurdering:

Ingen merknader.

AIK/ 0710/ 2013