

Møteinnkalling

Utvalg: Formannskap
Møtested: Bjugn rådhus, Tinboden
Møtedato: 29.10.2019
Tid: 09:00 -

Forfall meldes til postmottak@orland.kommune.no eller på telefon 72 51 40 00, for innkalling av varamedlemmer. Varamedlemmer møter kun ved spesiell innkalling.

Innkalling er sendt til:

Navn	Funksjon	Representerer
Tom Myrvold	ORD	H
Ogne Undertun	VARAO	AP
Anne Margrethe Bjørnerud	MEDL	H
Gunnhild Tettli	MEDL	AP
Knut Morten Ring	MEDL	AP
Finn Olav Odde	MEDL	SP
Laila Iren Veie	MEDL	SP

Vel møtt!

Tom Myrvold
Ordfører

Saksnr	Innhold	Lukket
PS 19/1	Hovedbankavtale - Ørland kommune	
PS 19/2	Tilbakemeldinger fra nye Ørland kommune om regionalt bussanbud 2021	

Orienteringer

- Status flytteprosess nye Ørland kommune
- Status sammenslåing IKT
- Orienteringer ved ordfører og rådmann

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Uvalg	Møtedato
19/1	Formannskap	29.10.2019
	Kommunestyret	

HOVEDBANKAVTALE - ØRLAND KOMMUNE

Rådmannens innstilling

- Sparebank 1 SMN innstilles som kommunens hovedbankforbindelse for perioden 1/1-2020 til 31/12-2022 med ett års opsjon på forlengelse.
- Begrunnelsen er at de leverer det beste økonomiske tilbudet samt scorer best på service og teknisk bistand.

Sakens bakgrunn og innhold

Ny hovedbankavtale ble utlyst den 4. juli som anskaffelse med forhandling. Etter vedtak i fellesnemda ble det benyttet ekstern kompetanse på selve anskaffelsen. Anbudsdokumentet var også framlagt til behandling i fellesnemda.

Fellesnemda vedtok følgende:

Vedlagt tilbudsforespørsel tas til orientering, med følgende tillegg:

- Arbeidsutvalget ber administrasjonen om å gå gjennom og justerer konkurransegrunnlaget slik at lokale banker i Ørland og Bjugn får mulighet til å delta i anbudskonkurransen, som f.eks. punktet om forvaltningskapital, før saken fremmes til behandling i Fellesnemda
- Krav til forvaltningskapital reduseres fra 5 til 3 mrd kroner
- To eller flere banker kan levere tilbud sammen
- Lokal tilstedeværelse vektlegges i valg av ny hovedbankforbindelse
- Bankforbindelsen bør være sertifisert som miljøfyrtårn

Tilbudsforespørselen ble justert ut i fra vedtaket. Kravet om lokal tilstedeværelse måtte tones noe ned da det ville være et diskriminerende krav og ikke tillat i hht lovverket.

Anskaffelseslovens § 4 sier følgende: «Oppdragsgiveren skal opptre i samsvar med grunnleggende prinsipper om konkurranse, *likebehandling*, forutberegnelighet, etterprøvbarehet og forholdsmessighet.» Likebehandling blir i veilederen til loven definert som et forbud mot diskriminering. Forbudet mot diskriminering innebærer at en oppdragsgiver

ikke kan fastsette krav eller kriterier, eller foreta handlinger eller unnlatelser, som gjør at leverandører diskrimineres.

Tilbudskriterier var som følger:

Tildelingskriterier	Vekting
Pris	60%
Service, teknisk bistand og rådgivning	40%
Service, teknisk bistand og rådgivning er delt opp i følgende underpunkt:	
- Nettbankens funksjonalitet	
- Praktisk løsning for inn- og utlevering av kontanter	
- Service, oppfølging og tilgjengelighet i det daglige	
- Likviditets-strøm analyse (Cash Management analyse)	
- Oppdragsforståelse	
- Implementeringsplan	

Anskaffelsen ble utlyst 4/7 -2019 med frist til 26/8-2019. Ved utløpet av tilbudsfristen var det innkommet tre tilbakemeldinger hvorav to tilbud fra hhv:

- Ørland sparebank
- Sparebank 1 SMN
- Bjugn sparebank ønsket ikke å legge inn tilbud grunnet «en stor forventet variasjon i kommunens likviditetsbeholdning. Små sparebanker har små muligheter for å plassere overskuddslikviditet som gir like stor avkastning som det er naturlig å gi rentevilkår» Ut i fra fellesnemdas vedtak så har begge tilbyderne lokal tilknytning, men av ulik omfang. Når det gjelder punktet om miljøsertifisering (som var et bør-punkt) så er Sparebanken SMN miljøfyrtårn mens Ørland sparebank svarte følgende:

Ørland Sparebank forurenses ikke det ytre miljøet utover effektene av normal kontordrift og reiseaktivitet. Selskapet arbeider bevisst mot redusert papirbruk gjennom god bruk av nye digitale forretningssystemer og har som mål å redusere behov for reiseaktivitet så langt bruk av videokonferanseutstyr og andre digitale løsninger dekker behov for samhandling. Vi tilbyr også ladning av elbil for bankens ansatte.

Den 3/9-2019 ble det gjennomført et presentasjons- og forhandlingsmøte med de to bankene hvor tilbudet ble gjennomgått. Tilbyderne fikk der anledning til å utdype tilbudene (kriterium B) og besvare våre spørsmål, samt presentere sitt kundeteam. Det ble også forhandlet om

vilkår i disse møtene, og bankene fikk mulighet til å gi korrigerte tilbud innen mandag 9.9.2019, kl. 12.00.

Begge bankene tilfredsstiller kvalifikasjonskravene som ble stilt i konkurransegrunnlaget. Det var ingen av bankene som hadde tatt forbehold.

Administrasjonens vurdering

Tilbudene har i utgangspunktet blitt kvalitets-sjekket og vurdert av innleid konsulent og endelig vurdering har skjedd i et samarbeid med saksbehandler.

Forutsetninger:

I beregningene har vi forutsatt at rentebetingelsene og gebyrene er faste i de neste 4 årene.

Det er tatt utgangspunkt i ett framtidsscenario mht. beholdning på alle konti til sammen på kr. 75 mill. i 365 dager per år som frie innskudd og kr. 25 mill. som kan bindes i 31 dager. Det er gitt tilbud på en margin i forhold til NIBOR på begge alternativene.

Ørland Sparebank tilbyr for gebyrer fastpris på 50.000 per år, mens SMN tilbyr enhetspriser. Fastprisen gjelder alle tjenester med unntak av kontanthåndtering gjennom tredjepart og kredittkort.

Vurdering:

Totalpriser	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
Fastpris		200.000
Byttekostnader		
Nettbank		
Utbetalinger		
Innbetalinger		
Betalingsterminaler		
Kontanthåndtering		
Sum gebyrer (4 år)	494.179	200.000
Renteinntekter	-8.810.000	-8.480.000
Renteutgifter	0	0

Totalt	-8.315.821	-8.280.000
Differanse fra beste bank		35.821

Score i kriterie A	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
Score	10,000	9,996

Vurdering/Resultater kriterie B – Service og teknisk bistand

Vurderingene under kriterie B – Service og teknisk bistand er gjort ut ifra samt bankenes skriftlige tilbud samt egne erfaringer (nettbankens funksjonalitet).

B 1: Nettbankens funksjonalitet

Nettbankens funksjonalitet, herunder brukervennlighet, fleksibilitet, oppetid, historikk, rapportering, organisering av betalinger og muligheten for integrasjonen mellom nettbankløsningen og kommunens kunde- og leverandørreskontro er vurdert som ganske like hos begge bankene.

Slik vi leser bankenes egne beskrivelser av nettbankene, har begge bankene fleksible og noenlunde like nettbankløsninger.

Begge nettbanker har god historikk og bilag er tilgjengelig tilfredsstillende langt tilbake i tid. Rapporter fra nettbankene er også meget like mellom bankene. Alle bankene viser også at det er mulighet for integrasjon mellom nettbanken og kommunens kunde- og leverandørreskontro.

SMN beskriver flere funksjoner enn Ørland Sparebank, og ut fra det skriftlige tilbudet og egne erfaringer er denne nettbanken bedre og mer fleksibel.

Samlet sett gis bankene følgende score på B 1:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
Score	10,0	9,0

B2 Praktisk løsning for inn- og utlevering av kontanter

Praktiske løsninger på kommunens behov for installering og drift av betalingsterminaler og inn- og utlevering av kontanter, herunder bruk av nattsafe og en strategi for å redusere kontantbruken. Vi har bedt bankene utdype hva de kan gjøre så detaljert at kommunen kan vurdere beskrivelsen mot sitt behov.

Vi mener SpareBank1 SMN har gitt en bedre beskrivelse enn Ørland sparebank på hvordan de vil jobbe for å redusere behovet for kontanter i kommunen. Begge bankene tilbyr relativt like produkter og tjenester, men SMN beskriver best hvordan de vil søke å finne riktige produkter og tjenester.

Begge bankene har gitt mangelfulle tilbud på kontanthåndtering gjennom tredjepart, men vi mener SMN her har gitt et mer bindende tilbud enn Ørland Sparebank.

Samlet sett gis bankene følgende score på B 2:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
Score	10,0	9,5

B 3: Service, oppfølging og tilgjengelighet i det daglige

Begge banker tilbyr relativt like servicekonsepter. SMN stiller med kundekontakter fra offentlig sektor avdeling i banken.

Ørland Sparebank er en langt mindre bank som vil bli dobbelt så stor når fusjonen med Stadsbygd sparebank gjennomføres. Ørland Sparebank er i dag hovedbank for Ørland kommune.

Vi vurderer bankene som like på dette området. SMN har et mer kommunespesifikt kundesenter, mens Ørland sparebank har EIKA-gruppens kundesenter som kan ta de spørsmål som man ikke løser lokalt.

Samlet sett gis bankene følgende score på B 3:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
Score	10,0	10,0

B 4: Omfang gratis CM analyse

Vi har bedt bankene utdype hvordan en eventuell analyse tenkes gjennomført, og har bedt bankene skissere omfang for en kostnadsfri analyse samt oppgi referanser for tilsvarende analyser.

SMN: Ubegrenset omfang. Viser også til erfaring fra andre kommuner. Begrenset beskrivelse.

Ørland Sparebank: Tilbyr gratis analyse sammen med Eikagruppen, men med begrenset omfang.

Samlet sett gis bankene følgende score på B 4:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
--	-----------------	------------------

Score	10,0	9,5
-------	------	-----

B 5: Inntrykk av tilbydernes presentasjoner i oppklaringsmøte/forhandlingsmøte

Score på dette kriteriet fastsettes av kommunens representant under forhandlingene. Det settes full score på begge bankene.

Samlet sett gis bankene følgende score på B 5:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
Score	10,0	10,0

Dette gir totalt følgende oversikt:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
A - Pris	10,000	9,996
B1	10,0	9,0
B2	10,0	9,5
B3	10,0	10,0
B4	10,0	9,5
B5	10,0	10,0
SUM B	50,0	48
Gjennomsnitt B	10	9,6

Når vi legger inn vektingen får vi følgende oversikt:

	Sparebank 1 SMN	Ørland Sparebank
A - pris	6,0	5,998
B – service og teknisk bistand	4,0	3,840
SUM	10,0	9,838

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
19/2	Formannskap	29.10.2019

TILBAKEMELDINGER FRA NYE ØRLAND KOMMUNE OM REGIONALT BUSSANBUD 2021

Rådmannens innstilling

Formannskapet i nye Ørland gir følgende tilbakemeldinger etter dialogmøte med AtB om regionalt bussanbud 2021:

- Rute 451 fra Bjugn 05:45 som korresponderer med hurtigbåt 06:15 fra Brekstad, må beholdes i nytt ruteopplegg.
- Det må etableres busstilbud på kvelden mellom Brekstad og Bjugn. Dette må inkludere korrespondanse med hurtigbåt fra Trondheim med ankomst Brekstad 19:45 og 22:00
- Anbudet må gi mulighet for at nye Ørland kommune og AtB/Trøndelag fylkeskommune i løpet av anbudsperioden kan etablere et kostnadseffektivt metrobusstilbud mellom Brekstad og Bjugn basert på klimavennlig løsning og avganger hver halve time.
- Intercity-tilbudet med hurtigbåt mellom Brekstad og Trondheim må utvikles og styrkes i det nye anbudet fra 2024. Ved økning av antall avganger bør nye anløp av Hasselvika og Lensvik vurderes.
- I det nye hurtigbåtanbudet bør transport langs kysten styrkes med hurtigbåt på stekningene Kristiansund-Brekstad og Frøya-Brekstad-Vikna. Dette bør sees i sammenheng med intercity-tilbudet Trondheim – Brekstad. Det må gis mulighet for at nye Ørland kommune i samarbeid med AtB, Trøndelag fylkeskommune og øvrige kommuner langs kysten, jobber felles med et slikt tilbud.
- På knutepunktene Bjugn, Brekstad og Trondheim bør det jobbes med effektiv overgang mellom transportmiddel. Tog til Meråker er et av mange slike tilbud, men bør ikke prioriteres fremfor andre behov for overgang mellom transportmiddel.

Sakens bakgrunn og innhold

Fosen regionråd hadde dialogmøte med AtB 20.09.2019. Der ble det diskutert det nye ruteopplegget med buss fra august 2021. Beslutningen om anbudet vil bli gjort 06.11.2019 og etter det vil det ikke bli anledning til å gi tilbakemeldinger fra kommunene før utsending av anbudet.

Nye Ørland har tidligere gitt tilbakemeldinger på bussanbudet i brev fra Fellesnemda 17.10.2018 og som høringssvar til fylkeskommunen datert den 10.12.2018.

Hovedruten mellom Brekstad og Bjugn er rute 451. Bussruten korresponderer med hurtigbåtaganger, spesielt i rushperioder. Første bussavgang fra Bjugn har tidligere korrespondert med hurtigbåt med avgang 06:15 fra Brekstad og siste bussavgang til Bjugn med ankomst hurtigbåt 17:35. Den største forskjellen i det nye forslaget er at første bussavgang fra Bjugn skal korrespondere med hurtigbåtagang 07:30 om morgenen, mens siste avgang skal korrespondere med hurtigbåt fra Kristiansund klokka 19:00. I nytt anbud er det ingen buss som korresponderer med hurtigbåter til Trondheim 06:15 og fra Trondheim med ankomst senere enn 17:35.

Det er flere skoleruter som går på hele eller deler av denne strekningen, men skoleruter er ikke vurdert videre her.

Folkehelsevurdering

Mulighet for fremkommelighet har stor betydning for å kunne delta på aktiviteter. Kollektivtrafikk har spesielt stor betydning for de som ikke har bil. Fremkommelighet har stor betydning for folkehelse.

Administrasjonens vurdering

Administrasjonen legger til grunn at et godt intercity-tilbud med hurtigbåt mellom Trondheim og Brekstad og et godt metro-tilbud med buss mellom Brekstad og Bjugn, vil være bærebjelken i et fremtidig kollektivsystem i nye Ørland kommune. I tillegg kommer skoleruter og dekning av grunnleggende transporttilbud med bestillingstransport i andre deler av kommunen.

AtB og Trøndelag fylkeskommune har gjennom nytt takstsystem lagt et grunnlag for et godt kollektivtilbud i den nye kommunen. Det nye takstsystem er en forenkling fra tidligere. Takstsystemet medfører at reiser innen nye Ørland faller inn under en sone og koster det samme som innen sonen for Trondheim. Samtidig vil en billett med hurtigbåt inkludere reise med kollektiv i både nye Ørland og i Trondheim. Det vil si at om du kjøper et månedskort med hurtigbåt til 3520, inkluderer dette buss i hele nye Ørland og Åfjord, og det inkluderer buss i hele Trondheim.

I forslaget til nytt ruteopplegg med buss, er muligheten for å pendle med buss og hurtigbåt mellom Bjugn og Trondheim redusert kraftig. Ved å fjerne første avgang med buss fra Bjugn til Brekstad vil det ikke lenger være mulig å reise kollektivt helt fra Bjugn til Trondheim og være på jobb før 08:00. Det vil heller ikke være mulig å være lenger på jobb enn i dag.

Administrasjonen mener at dette tilbudet er viktig og må styrkes, ikke svekkes slik det er foreslått. Også for andre brukergrupper uten bil er det et stort behov for senere avganger mellom Brekstad og Bjugn.

Ørland kommune har en rekke ganger påpekt behovet for økt frekvens for bussruten mellom Brekstad og Bjugn. I vedtatt samferdselsstrategi for Trøndelag fylkeskommune er «'Metro' i og rundt byene, mange og ofte». Strekningen Brekstad – Bjugn er optimal for en kostnadseffektiv utviklingen av et metrobusstilbud basert på klimavennlig løsning og avganger hver halve time. Om det ikke blir etablert fra august 2021, må anbudet må gi mulighet for å kunne etablere et slikt tilbud i løpet av anbudperioden. Det bør være mulig å finansiere deler av dette med gjennomgang av ruteopplegg etter kommunesammenslåing og mer effektiv skolekjøring, uten at dette skal gå på bekostning av tilbudet til enkeltgrupper.

I vedtatt samferdselsstrategi for Trøndelag fylkeskommune er «'Intercity' mellom byer og sentra, fort og ofte». I presentasjon for regionanbud er Rissa – Trondheim med buss definert som et intercity tilbud. Tidligere er også Vanvikan – Trondheim og Brekstad – Trondheim definert som intercity tilbud med hurtigbåt. Disse Intercity-tilbudene til Fosen er generelt de med lavest frekvens i Trøndelag. Av disse igjen er Trondheim - Brekstad den med lavest frekvens til Fosen. Hurtigbåt Vanvikan – Trondheim har for eksempel 13 daglige avganger, mens Brekstad-Trondheim har 8. Basert på den trafikkøkningen som har vært på strekningen Brekstad-Trondheim, bør nytt anbud fra 2024 legge til grunn en økt frekvens, spesielt i rushperioder.

Det er viktig å utvikle intercity-tilbudet slik at det blir mer attraktivt å bo i nye Ørland. Dagen intercity-tilbud setter begrensninger på hvor det er mulig å bo i den nye kommunen og hvem som har mulighet for å pendle. Dette gjelder for eksempel barnefamilier der en i familien jobber i nye Ørland og en i Trondheim. Nye Ørland har gjennom de siste årene forbedret bolyst i den nye kommunen. Kort reisetid på 50 minutt var forutsetningen i forbindelse med dagens rutetilbud. I dag har alle avganger i rush 60 minutt, noen få har noe høyere reisetid. Det er i dag press på å øke antall stopp og dermed reisetid ytterligere spesielt på ruter tilpasset pendlere fra nye Ørland. Det vil da være uheldig at nåværende rutetilbud, med tilpassede rutetider til arbeidstider på kampflybasen og færre stopp på ruten for pendlere fra Trondheim, vil legge til rette for at det er lettere å bo i Trondheim enn i nye Ørland. Et attraktivt tilbud for de som ønsker å bo i nye Ørland og jobbe i Trondheim er avhengig av høy frekvens og kort reisetid.

I dialogmøte med AtB er det fremkommet ønske om at hurtigbåt skal korrespondere med tog til Meråker. Administrasjonen mener det er viktig å legge til rette for overgang mellom transportmiddel på alle større knutepunkt som Bjugn, Brekstad og Trondheim. Tog til Meråker er bare en av mange overgangsmuligheter, men denne trenger ikke prioriteres fremfor andre overganger mellom transportmidler eller kollektivruter.

Administrasjonen mener det må gjøres noen endringer på forslag til ruteopplegg fra august 2021. Videre må det være åpning for forbedringer i løpet av anbudperioden og det må jobbes strategisk med anbud for hurtigbåt fra 2024. Dette er gjenspeilet i forslag til vedtak.

Vedlegg

- 1 Presentasjon dialogmøte regionrådene_Fosen regionråd 20.09.2019
- 2 Dialogmøte Fosen Regionråd og AtB. Roan 20.09.19
- 3 Dagens_rutetabeller_rute 451_v_07_10_2019
- 4 Forslag rutetabeller_Region Fosen_rute 451
- 5 Bekymring fra Ørland og Bjugn kommuner om rutetilbud buss fra 2021
- 6 Regionanbud 2021 og betydningen for kommunesammenslåing

Regionanbud buss og fleksibel transport fra 2021

Informasjon til regionråd fredag 20.09.2019

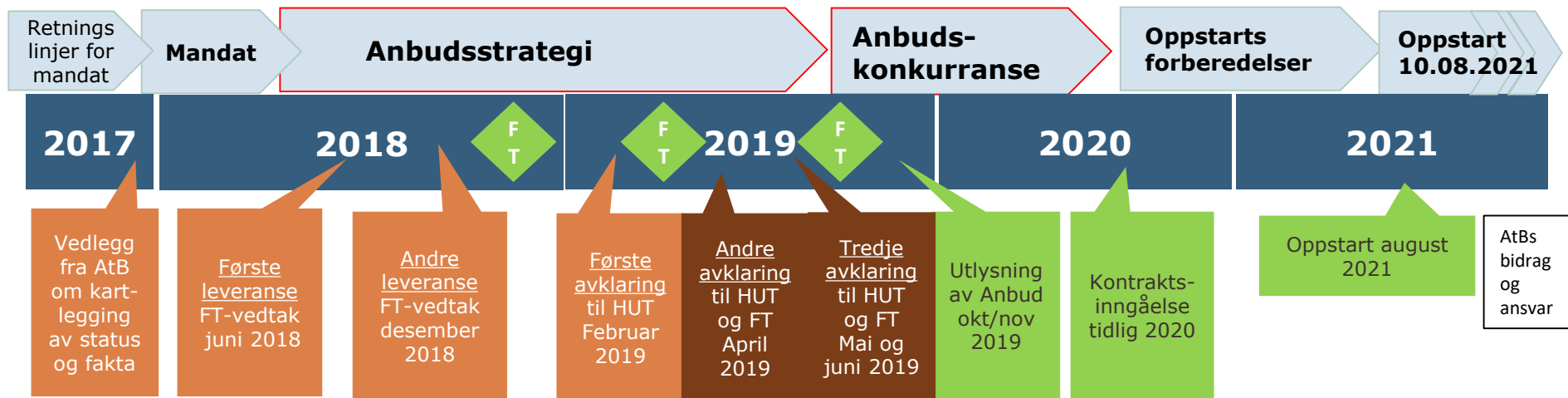
Fosen regionråd



Innhold

- Status etter politiske avklaringer og vedtak samt veien videre.
- Anskaffelsesstrategi, fleksibilitet i kontrakt inkludert kontraktslengde
- Kollektivtilbudets innhold
 - Gjennomgående linjer og skoleskyss
 - Fleksibel transport
 - Forholdet til ny togoperatør - SJ
- Samarbeid i kontraktsperioden
- Tilbakemeldinger fra regionrådet

Status etter politiske avklaringer og vedtak samt veien videre



Status etter politiske avklaringer – veien videre (2)

1. Egenregi
2. Tilskuddsrammen
3. Fleksibel transport
4. Gjennomgående linjer

Grov fremdriftsplan

Dato med Aktivitet/milepæl	
Sept	Arbeid med konkurransegrunnlag linjegående transport/fleksibel transport/ITS
24.09	Styremøte 6/2019 Gjennomgang av konkurransegrunnlagets vesentligste forhold for tilbudsutviklingen
Okt	Ferdigstille konkurransegrunnlaget buss. Siste dialog med regionråd
06.11.2019	9/2019, Godkjenne konkurransegrunnlaget linjegående transport.
nov-mars 2010	1. Arbeid med konkurransegrunnlag fleksibel transport og ITS 2. Gjennomføre anbudskonkurranse linjegående transport i regionene 2021
Mai	Tildeling av kontrakt linjegående transport i regionene 2021-
April	Signering av kontrakt linjegående transport i regionene 2021-

Anskaffelsesstrategi

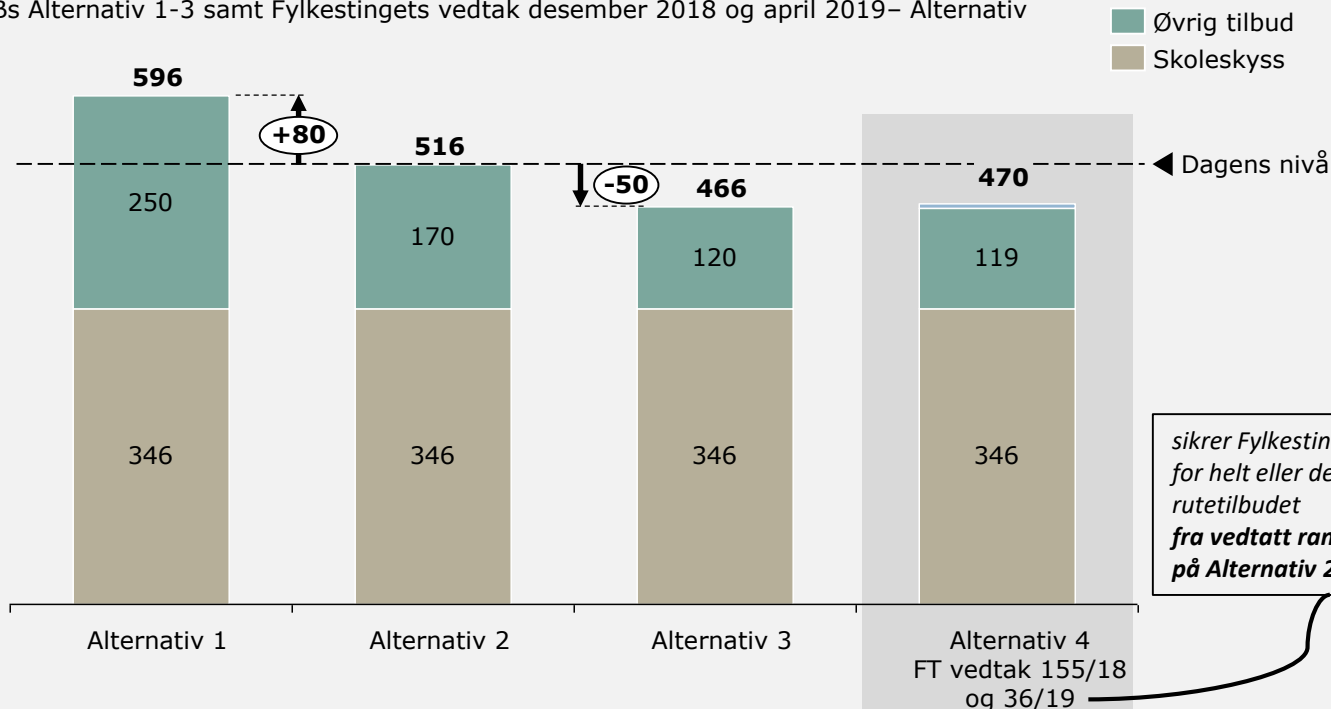
- Justeringsrom:
 - Omfang av justering på produksjon (trase - >timer/km)
 - Fleksibilitet til å endre omfanget av tilbudet (avganger – >timer/km/busser)
 - Fleksibilitet til å endre mellom tilbudstyper
- Endringsrom:
 - Fleksibilitet til å gjøre teknologiskifte
 - Fleksibilitet til å gjennomføre pilotprosjekter
- Kontraktslengde
 - Oppnå stabilitet og tilstrekkelig avskrivningstid
 - Rekruttering
 - Tilpasse for Byvekstavtale i Trondheims randsone



Anbud Buss Region 2021 – **Vedtak** i Fylkestinget 25.04.2019 om **tilskuddsramme**

Estimert tilskuddsnivå (MNOK/år)

AtBs Alternativ 1-3 samt Fylkestingets vedtak desember 2018 og april 2019– Alternativ 4

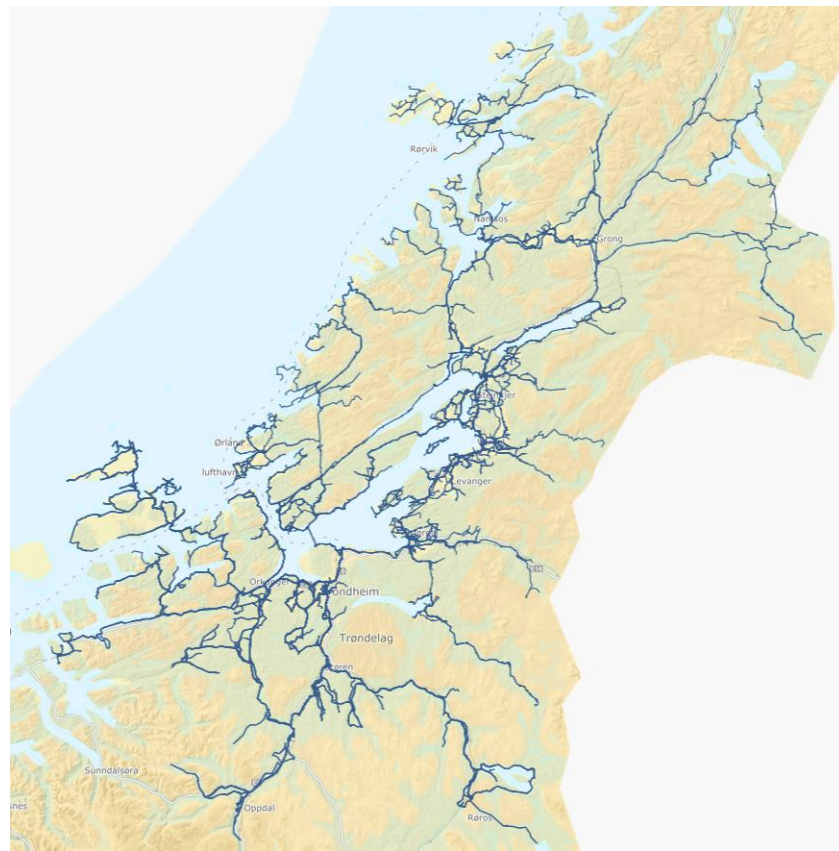


Gjennomgående linjer

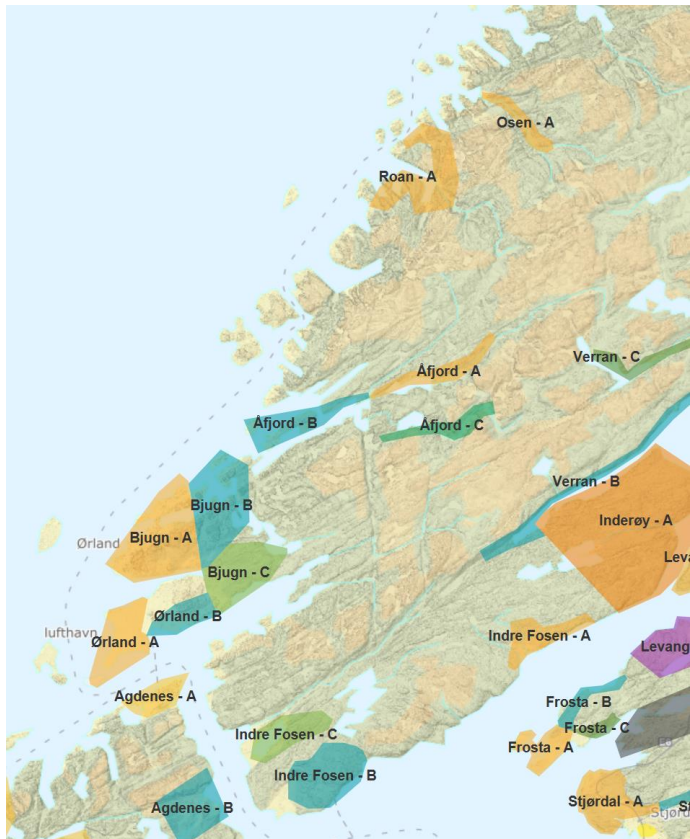
Mest et forhold for region sør hvor toget har tatt en langt mindre del av persontransportarbeidet enn i region Nord.

Strekninger ble vurdert i forhold til de viktigste arbeidsreisende (dag/uke) og AtB har konkludert for følgende strekninger:

- Namsos – Steinkjer – Levanger, daglig
- Hitra/Frøya – Trondheim, daglig
- Åfjord – Trondheim, daglig
- Røros- Trondheim, daglig
- Oppdal – Trondheim, ukentlig
- Aure-Trondheim, ukentlig
- Tydal/Selbu-Trondheim, daglig



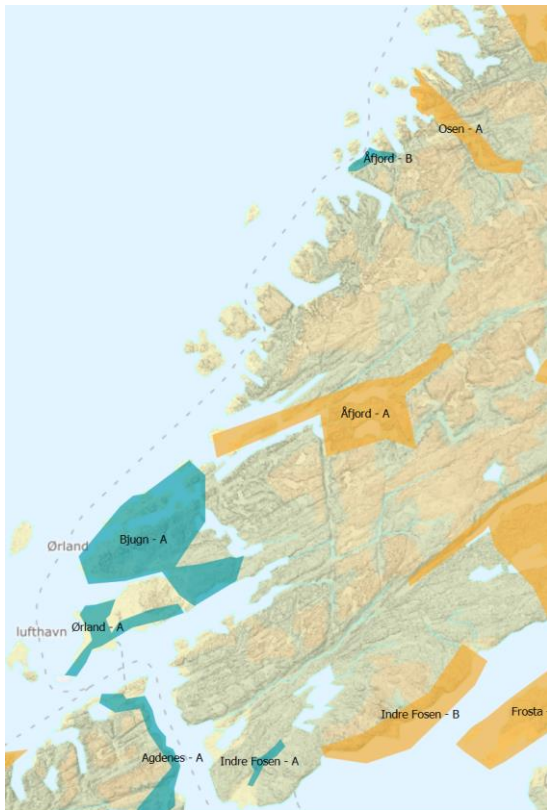
Omfang av fleksibel transport – Servicefleks



Ambisjon:

Serviceflex som 2 turer
tur/retur, per uke per sone.

Omfang av fleksibel transport - Plussflex



Ambisjon:

Plussflex som min 3/1/1 turer
tur/retur per sone per hverdag/lørdag/søndag
Basert på befolkningsgrunnlag og dagens
bruk.

AtB har systematisert dagens bestillings-
transport fra 10.08 for å få bedre
oversikt over bruken.

Kostnader til skoleskyss er økende.

Det er særlig kostnader til individuell skyss som øker

- Flere vedtak om varig medisinsk årsak
- Flere med delt bosted

Ettersom skoleskyssen er lovpålagt og må utføres vil økte kostnader redusere det øvrige tilbudet

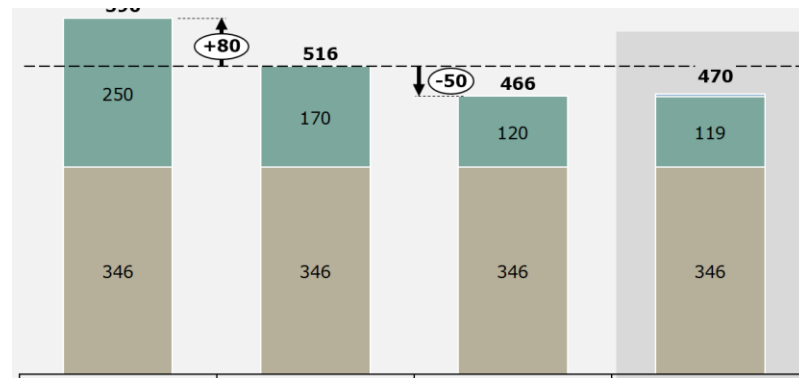
AtB skal optimere skoleskyssen som en del av oppdraget

Praktisering av Midtskyss i dag;

- Ulik praksis i Nord- og Sør Trøndelag

Streng praksis i TNT hvor kommunene har betalt for hjemkjøring utover én tur per dag, mens det i TST var en ulik praksis i forhold til lokale løsninger (turer/kapasitet)

- Vurderer innføring av NT-modellen -> innsparing på 12,0 mnok/år.
- Kommunene må betale for hjemkjøring utover 1 avgang ved ordinær skoleslutt.



Forholdet til ny togoperatør

1. Ved tildeling av kontrakt til SJ ble det automatisk signert Driftsavtale SJ-AtB
2. Samarbeidet kan bli omfattende – TRFK skal tilrettelegge for oppstartforberedelser
3. Oppstart ny operatør er 07.06.2020



Noen andre forhold, spesielt for Fosen

- Fremtidens hurtigbåt og samband i Trøndelag
- Intercitytilbudet, Rissa-Trondheim
 - Rissa-Rørvik, bybuss til Trondheim
 - Rissa-Trondheim
- Oppstartsdato Nye Vanvikan – august 2022
- Ukependling og videregående
 - Åfjord-Botngård
 - Rissa-Botngård
 - Åfjord-Frøya
 - Leksvika-Rissa
 - Osen-Åfjord

Samarbeid i kontraktsperioden

AtB er opptatt av å bidra til å «bygge Trøndelag» og skape mobilitet innenfor de til enhver tid gitte rammer, og skal være fremoverlent i forhold til å tenke nytt og vurdere utfordringene snarere som;

«Heller halvfullt enn halvtomt!»

AtB ønsker forpliktende samarbeid for å utvikle fremtidsrettede og miljøvennlige mobilitetsløsninger til det beste for innbyggerne i Trøndelag.



Tilbakemelding fra regionrådet

Innspill på forhold fra presentasjon
Innspill på det utsendte rutetilbudet

MØTEREFERAT

Dato: 20.09.2019	Møtested: Kommunehuset på Roan
Møtetittel: Dialogmøte Fosen Regionråd og AtB	Deltakere: Torun Bakken, Utviklingsleder Fosen Regionråd Einar Eian, ordfører Roan John Einar Høvik, ordfører Osen Vibeke Stjern, ordfører Åfjord Steinar Saghaug, ordfører Indre Fosen Tom Myrvoll, ordfører Ørlandet Odne Undertun, ordfører Bjugn Per Olav Johansen, rådmann Åfjord Emil Råan, prosjektleder Nye Ørland Leif Harald Hansen, Trøndelag fylkeskommune Ann Berit Nervik, tillitsvalgt i styret Harald Storrønning, direktør rutetilbud og infrastruktur, AtB Danille Forsland Hveding, seksjonsleder rutetilbud region Referent: Danielle Forsland Hveding

Dialogmøte mellom Fosen Regionråd og AtB

Saksliste: Infomasjon vedr. anbud buss 2021

Harald presenterer. Det åpnes for spørsmål underveis i presentasjonen.

- AtB: Konkurransesgrunnlaget skal ut på høring 2 okt. Siste styremøte før kunngjøring er 6 november. Etter dette blir konkurransesgrunnlaget lukket. Det er mulighet for å gi innspill fram til 6 november.
- AtB: Dersom AtB får høyere priser på tilbudet enn hva som er forutsett vil reduksjon av tilbudet bli nødvendig. Reduksjonen vil foregå iløpet av forhandlingene før kontrakten signeres. Under forhandlingsperioden vil det ikke være rom for dialog mellom AtB og kommunene. Reduksjon i tilbudet vil derfor gjøres etter AtBs beste skjønn. Kontrakten skal inneha fleksibilitet slik at noe vil kunne endres i kontraktsperioden.
- Kommunene: Er det gjort klima regnskap for de ulike alternativene?

AtB: Ja det er gjort i rutestrukturprosjektet. Det er beregnet for hele perioden ang utvikling og eller teknologi skifte. Klimaberegningene tar høye for det som kjøres av AtB, ikke biltrafikk.

- Kommunene: Ang gjennomgående buss til / fra Roan – Trondheim, så må det sees på hvilken type buss det skal kjøre her. Det kan være utfordrende å kjøre kl III.

• AtB:

- AtB: For bestillingstransport vil kommunene kunne ønske hvilke tider man ønsker service og pluss transport

- Kommunene: Reiser fra Botngård til Brekstad. Her må det være mulighet for å reise etter kl 17. Dette tilbudet bør tilpasses hurtigbåt. Ungdommer fra Åfjord ønsker også denne reisemuligheten.

AtB: Ser på muligheten

AtB

- Kommunene: Roan ønsker tilbud for ungdom. Ungdommen ønsker å reise Roan - Åfjord. Ungdoms fleks kan være en løsning her.

AtB: Ser på muligheten.

AtB

- Kommunene: Det er ønskelig å få el buss på strekningen Brekstad -Botngård. Lading i begge ender. Er det mulig å øke frekvensen her uten at kostanden blir større. Brekstad -Botngård er et aktuelt sted i distriktet hvor man kan få opp antall buss reiser.

AtB: 30% av evalueringen skal gå til miljø. Det kan komme en tilbyder å tilby elbuss.

- Kommunene: Hvilke tanker har AtB for autonome kjøretøy. Kan dette komme i denne anbudsperioden.

AtB: Ja. Det er ednringsrom i kontrakten for teknologiskifte og piloter. Autonome busser testes nå for 12 meter.

Kommunene: Kan en spesifikk linje bli autonom buss i Ørland kommune. Der kommunen kan bidra økonomisk.

AtB: Vi har fått samme signalet fra flere kommuner. Etter at AtB ble et mobilitetsselskap er vedtektene blitt utvidet. Vi prøver nå ut sykkelparkering på Brekstad. Det er en container for sykkel som nå er plassert på Brekstad. Vi kan gå sammen for mobilitetsplaner i framtiden.

- Kommunene: Det er viktig for Indre Fosen at innbyggere i Leksvik kan delta på voksenopplæring i Rissa. Norskopplæring starter kl 09:00 på Rissa.

AtB: Grunnet mangel på busser har AtB ikke lyktes i å tilby ankomst før kl 09:00. Forholdet sjekkes ut en gang til.

AtB

- Kommunene: Det er ønskelig at hurtigbåten korresponderer med tog til Meråker. Gjelder hverdager

AtB: Svar i etterkant av møtet. Det går i dag to tog pr hverdag til Åre. Avgang TS kl 07:50 og 16:50. Første båt fra Brekstad ankommer Trondheim kl 07:15. Da er det 35 minutter til toget går. For retur er det 46 min ventetid

AtB ønsker kommer fra kommunene på dette pk.

Sp etter presentasjon

Gjennomgående vs omstigning

- Kommunene: Det må kjøres gjennomgående fra Rissa til Trondheim i rush.
- Kommunene: Det er ulike meningen om bruk av overgang til hurtigbåt på Vanvikan kontra gjennomgående buss til Trondheim.
Noe som gjør bussen attraktivt er at man kan sove på bussen.

Hurtigbåt

- Kommunene: AtB må se på muligheten for å kjøre hurtigbåt Frøya -Vikna.
AtB: Ses på mot nytt hurtigbåt anbud 2024.

AtB

Nye Vanvikan vgs

- Kommunene: Oppstart av nye Vanvikan vgs vil skje i januar 2022 eller i august 2023.

Pendling vgs

- Kommunene: Val vgs på Abelvær og Guri Kunna på Frøya/ Hitra har havbruk vgs. Det er viktig at det er ett ukependler tilbud, slik at elevene ikke må reise via Trondheim.
AtB: Det er tilrettelagt for dette.
- AtB: Det er per i dag få elever som dagpendler mellom ex Åfjord og Botngård og Botngård – Rissa. AtB er uskikker på behovet her og bruk av midler på dette tilbudet.
Kommunene: Dette blir litt som høna og egget. Er det ikke et tilbud, vil det heller ikke være noen reisende. Kommunene opprettholder at det er viktig med dagpendling på strekningene Åfjord -Botngård t/r, Åfjord – Rissa/ Vanvikan t/r, Leksvik -Rissa og Osen -Åfjord.
Det er i dag elever fra Leksvik som bor på hybel i Rissa ettersom det ikke er et busstilbud.
Osen benytter Åfjord som treningstilbud – benytter da linje 350.

AtB

Hasselvika

- Kommunene: Indre Fosen ønsker at hurtigbåten fortsetter å betjene Hasselvika når prøveprosjektet er over.
AtB: Det er så langt lave påstigningstall.
Indre Fosen: ønsker at denne utvikler seg over tid.
AtB: Vi skal gjennomføres en evaluering av tilbudet.
Ørland: 70 min er lagt tid for pendlere.
Ørland: Trondheim -Brekstad er det prioriterte båtsambandet. Det er ikke annet alternativ.
AtB: Evaluering må skje på en representativ måte. Det må være tilstrekkelig grunnlag for å kunne evaluere.

AtB

Kommunesammenslåing

- Kommunene: Det er viktig med skyss internt i nye kommuner. Leksvik- Rissa, Roan -Åfjord og Bjugn - Ørland

AtB

Danielle Forsland Hveding

Danielle Forsland Hveding

mandag - fredag /
Monday - Friday

Dagkode* / Day codes*							S 3						
Krinsvatnet		06:35B		08:15B		15:45B							
Elveng skole		06:43		08:23		15:53							
Botngård skole/Fosen vgs.		06:59		08:39		16:09							
Botngård	05:45	07:05A	07:30C	08:45AC	10:05	12:30	13:05	14:00	15:00	15:30	16:10A	17:05A	
Bjugn Fabrikker	05:48	07:08	07:34	08:48	10:08	12:33	13:08	14:03	15:03	15:33	16:13	17:08	
Ervika	05:52												
Grøtan vegkryss	05:57												
Stokkslettbakken		07:12	07:38	08:52	10:12	12:37	13:12	14:07	15:07	15:37	16:17	17:12	
Opphaug	05:58	07:14	07:39	08:54	10:14	12:39	13:14	14:09	15:09	15:39	16:19	17:14	
Ørland flystasjon			07:48										
Brekstad kai	06:10H	07:25I	07:53	09:05H	10:25H	12:50H	13:25	14:20H	15:20	15:50I	16:30	17:25H	
A	Korrespondanse 453 / Corresponds with 453					H	Korrespondanse 800 / Corresponds with 800						
B	Korrespondanse 350 / Corresponds with 350					I	Korrespondanse 805 / Corresponds with 805						
C	Korrespondanse 5551, 5555, 5556 / Corresponds with 5551, 5555, 5556					S	Kjøres kun skoledager / Operates only on school days						

**søndag /
Sunday**

Dagkode* / Day codes*

Krinsvatnet 19:30B

Elveng skole 19:35

Botngård skole/Fosen vgs. |

Botngård 18:15 20:00

Bjugn Fabrikker 18:18 20:03

Ervika | |

Grøtan vegkryss | |

Stokkslettbakken 18:22 20:07

Opphaug 18:24 20:09

Ørland flystasjon | |

Brekstad kai 18:35H 20:20

B Korrespondanse 350 / Corresponds with 350

H Korrespondanse 800 / Corresponds with 800

Holdeplassene i denne tabellen er et utvalg av holdeplassene på ruten.

I reiseplanleggeren på atb.no eller appen AtB Reise får du oversikt over rutetider ved alle holdeplasser og sanntidsinformasjon for din rute.

The stops shown are a selection of the stops for this route. Use the travel planner on atb.no or the app AtB Reise for a complete list of all stops and their departures.*** Hvis rute inneholder dagkoder kjører de kun disse dager - mandag=1 / tirsdag=2 / osv.
*If your route uses day codes it operates only on those days - Monday=1 / Tuesday=2 / etc.*****Glemt noe?** Se atb.no/hittegods ***Forgot something?*** Visit atb.no/en/lost-and-found/**Mer informasjon • More information** - app AtB Reise / atb.no / +47 478 02 820

451 Brekstad > Botngård > (Krinsvatnet)

Gjelder fom. 07.10.2019 / v.3
Effective from October 7th 2019 / v.3

mandag - fredag /
Monday - Friday

søndag /
Sunday

Dagkode* / Day codes*

Brekstad kai	06:35	07:30I	08:15	09:10H	10:40H	13:15H	14:35H	15:50I	17:35H	18:50H
Opphaug	06:39	07:34	08:20	09:14	10:44	13:19	14:41	15:54	17:39	18:54
Grøtan vegkryss									17:41	
Ervika									17:44	
Stokkslettbakken	06:41	07:36	08:25	09:16	10:46	13:21	14:43	15:56		18:56
Ervika			08:27							
Ervika vegkryss			08:28							
Bjugn Fabrikker	06:47	07:42	08:31	09:22	10:52	13:27	14:49	16:02	17:50	19:02
Botngård	06:53	07:48	08:38	09:30	11:00	13:35	14:55	16:10A	18:00	19:05
Botngård skole/Fosen vgs.	06:54	07:49	08:45				14:56			
Elveng skole	07:10	08:05					15:13			19:22
Krinsvatnet	07:20B	08:15B					15:20B			19:30B

A Korrespondanse 453 / Corresponds with 453

H Korrespondanse 800 / Corresponds with 800

B Korrespondanse 350 / Corresponds with 350

I Korrespondanse 805 / Corresponds with 805

Info

Holdeplassene i denne tabellen er et utvalg av holdeplassene på ruten.

I reiseplanleggeren på atb.no eller appen AtB Reise får du oversikt over rutetider ved alle holdeplasser og sanntidsinformasjon for din rute.

The stops shown are a selection of the stops for this route. Use the travel planner on atb.no or the app AtB Reise for a complete list of all stops and their departures.

*** Hvis rute inneholder dagkoder kjører de kun disse dager - mandag=1 / tirsdag=2 / osv. If your route uses day codes it operates only on those days - Monday=1 / Tuesday=2 / etc.**

Glemt noe? Se atb.no/hittegods **Forgot something?** Visit atb.no/en/lost-and-found/

Mer informasjon • More information - app AtB Reise / atb.no / +47 478 02 820

451

Brekstad > Botngård > (Krinsvatnet)

mandag - fredag /

Monday - Friday

Turnr	24	25	37	26	27	28	30	32	34	38	-	-	-	-	-
Turtype	0451 2 06	0451 2 04	451 2 10	0451 2 03	0451 2 03	0451 2 03	0451 2 05	0451 2 07	0451 2 03	0451 2 04	-	-	-	-	-
Vognløp	6331	6333	6331	6333	6333	6334	6334	6335	6334	-	-	-	-	-	-
Dagtype	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	-	-	-	-	-
Turtype	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagkode										5	-	-	-	-	-
Kjøretid	30	45	30	20	20	20	45	27	20	45	-	-	-	-	-
Avstand (km)	23,8	37,72	15,65	13,92	13,92	13,92	37,72	16,63	13,92	37,72	-	-	-	-	-
Turnote															
Brekstad kai		07:30 H	08:15	09:10 H	10:40 H	13:15 H	14:35 H	15:50 H	17:35	19:05 H	-	-	-	-	-
Hårberg								15:53			-	-	-	-	-
Rønne								15:56			-	-	-	-	-
Aune								15:58			-	-	-	-	-
Skiftkroken		07:32	08:18	09:12	10:42	13:17	14:38		17:37	19:07	-	-	-	-	-
Opphaug		07:34	08:20	09:14	10:44	13:19	14:41	16:01	17:39	19:09	-	-	-	-	-
Grøtan vegkryss											-	-	-	-	-
Døsvik											-	-	-	-	-
Ervika											-	-	-	-	-
Stokkslettbakken		07:36	08:25	09:16	10:46	13:21	14:43	16:03	17:41	19:11	-	-	-	-	-
Ervika			08:27								-	-	-	-	-
Ervika vegkryss			08:28								-	-	-	-	-
Bjugn Fabrikker		07:42	08:31	09:22	10:52	13:27	14:49	16:09	17:47	19:17	-	-	-	-	-
Dalan		07:44	08:33	09:24	10:54	13:29	14:51	16:11	17:49	19:19	-	-	-	-	-
Botngård	06:35	07:48	08:38	09:30	11:00	13:35	14:55	16:17	17:55	19:23	-	-	-	-	-
Botngård skole/Fosen vgs.	06:36	07:49	08:45				14:56			19:24	-	-	-	-	-
Tjønnstua	06:41	07:53					15:00			19:28	-	-	-	-	-
Gjølga	06:45	07:57					15:04			19:32	-	-	-	-	-
Kalkmølla	06:47	07:59					15:06			19:34	-	-	-	-	-
Grandal	06:49	08:01					15:08			19:36	-	-	-	-	-
Skilleås	06:52	08:03					15:11			19:38	-	-	-	-	-
Elveng skole	06:56	08:05					15:13			19:40	-	-	-	-	-
Elveng østre	06:59	08:08					15:15			19:43	-	-	-	-	-
Krinsvatnet	07:05 B	08:15					15:20 A			19:50 A	-	-	-	-	-

- A Korrespondanse 452 mot Åfjord
- B Korrespondanse 452 fra Åfjord
- H Korrespondanse 800/805

451 Brekstad > Botngård > (Krinsvatnet)																
søndag / Sunday																
Turnr	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turtype	0451 2 01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vognløp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagtype	3 - Søndag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turtype	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagkode		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretid	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Avstand (km)	37,66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turnote																
Brekstad kai	18:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hårberg		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rønne		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aune		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skiftkroken	18:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opphaug	18:54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grøtan vegkryss		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Døsvik		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ervika		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stokkslettbakken	18:56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ervika		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ervika vegkryss		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bjugn Fabrikker	19:02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dalan	19:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Botngård	19:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Botngård skole/Fosen vgs.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tjønntua	19:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gjølga	19:14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalkmølla	19:15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grandal	19:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skilleås	19:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elveng skole	19:22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elveng østre	19:23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krinsvatnet	19:30 A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

451 (Krinsvatnet) > Botngård > Brekstad

mandag - fredag /
Monday - Friday

Turnr	4	3	6	7	8	9	10	11	12	13	15	-	-	-	-
Turtype	0451 1 03	0451 1 01	0451 1 01	0451 1 03	0451 1 03	0451 1 04	0451 1 03	0451 1 03	0451 1 03	0451 1 05	0451 1 05	-	-	-	-
Vognløp	6333	6331	6333	6333	6334	6331	6334	6331	6335	6334	-	-	-	-	-
Dagtype	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	4 - Skoledager	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	1 - Hverdag	-	-	-	-
Turtype	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagkode						3					5	-	-	-	-
Kjøretid	20	50	50	20	20	20	20	20	20	45	45	-	-	-	-
Avstand (km)	14,04	38,05	38,05	14,04	14,04	14,04	14,04	14,04	14,04	38,05	38,05	-	-	-	-
Turnote															
Krinsvatnet		07:05 B	08:15 B								15:45 A	16:40 B	-	-	-
Elveng østre		07:11	08:21								15:51	16:46	-	-	-
Elveng skole		07:13	08:23								15:53	16:48	-	-	-
Skilleås		07:15	08:25								15:55	16:50	-	-	-
Grandal		07:18	08:28								15:58	16:53	-	-	-
Kalkmølla		07:20	08:30								16:00	16:55	-	-	-
Gjølga		07:22	08:32								16:02	16:57	-	-	-
Tjønnsua		07:25	08:35								16:05	17:00	-	-	-
Botngård skole/Fosen vgs.		07:29	08:39								16:09	17:04	-	-	-
Botngård	07:05	07:35	08:45 C	10:05	12:30	13:05	14:00	15:00	15:30	16:10	17:05	-	-	-	-
Dalan	07:07	07:37	08:47	10:07	12:32	13:07	14:02	15:02	15:32	16:12	17:07	-	-	-	-
Bjugn Fabrikker	07:08	07:38	08:48	10:08	12:33	13:08	14:03	15:03	15:33	16:13	17:08	-	-	-	-
Ervika												-	-	-	-
Døsvik												-	-	-	-
Grøtan vegkryss												-	-	-	-
Stokkslettbakken	07:12	07:42	08:52	10:12	12:37	13:12	14:07	15:07	15:37	16:17	17:12	-	-	-	-
Opphaug	07:14	07:44	08:54	10:14	12:39	13:14	14:09	15:09	15:39	16:19	17:14	-	-	-	-
Skiftkroken	07:17	07:47	08:57	10:17	12:42	13:18	14:12	15:12	15:42	16:22	17:17	-	-	-	-
Brekstad kai	07:25 H	07:55	09:05 H	10:25 H	12:50 H	13:25	14:20 H	15:20	15:50 H	16:30	17:25 H	-	-	-	-

- A** Korrespondanse 452 mot Åfjord
- B** Korrespondanse 452 fra Åfjord
- C** Korrespondanse 453
- H** Korrespondanse 800/805

søndag / Sunday															
Turnr	21	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turtype	0451 1 03	0451 1 06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vognløp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagtype	3 - Søndag	3 - Søndag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turtype	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagkode			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kjøretid	20	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Avstand (km)	14,04	37,84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turnote															
Krinsvatnet		19:30 A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elveng østre		19:31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elveng skole		19:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skilleås		19:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grandal		19:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kalkmølla		19:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gjølga		19:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tjønnsua		19:48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Botngård skole/Fosen vgs.			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Botngård	18:15	20:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dalan	18:17	20:02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bjugn Fabrikker	18:18	20:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ervika			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Døsvik			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grøtan vegkryss			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stokkslettbakken	18:22	20:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opphaug	18:24	20:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skiftkroken	18:27	20:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brekstad kai	18:35	20:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

«MOTTAKERNAVN»
«KONTAKT»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Deres ref.
«REF»

Vår ref.
13863/2018/N00/THOENG

Dato
17.10.2018

BEKYMNING FRA ØRLAND OG BJUGN KOMMUNER OM RUTETILBUD BUSS FRA 2021

Ørland og Bjugn kommuner har i mange år jobbet for å styrke bussruten mellom Botngård og Brekstad. Denne bussruten er viktig for å samordne bolig-, areal- og transportplanlegging som både fylke og kommuner er pålagt å følge opp. AtB har sammen med Fylkeskommunen nå en mulighet å lage et kollektivtilbud som gjør at kommunene kan planlegge for en utvikling i og mellom kommunesentrene som utnytter dette tilbudet.

Ørland kommune protesterte ikke i 2016 da ringbussrute 559 Brekstad-Uthaug-Ottersbo-Brekstad ble lagt ned fordi hovedfokus allerede da var på strekningen Brekstad-Botngård. Behovet for styrking av ruten har økt ytterligere gjennom vedtak om kommunesammenslåing med to kommunesentre.

I forbindelse med regionalanbud 2021 har Ørland kommune på ny gitt tydelig tilbakemelding på behovet for å styrke denne ruten. Blant annet for å gi et alternativ til biltrafikk på Fv 710, som er en av de mest trafikkerte Fylkesvegstrekningene i Trøndelag. Også Fosen regionråd fremhever denne strekningen i sin uttalelse: «...det bør utredes for «Intercity» rute mellom Brekstad og Botngård.»

I forbindelse med møte i Fosen Regionråd 21.09.2018 ble det før møte sendt ut et forslag til strategi og i møte presentert forslag til kollektivtilbud fra 2021. I den forbindelse har vi følgende innspill:

- I samlede oversikter fra Fosen, er ikke strekningen Brekstad-Botngård nevnt. Innspillene fra Ørland, Bjugn og Fosen Regionråd må tas inn og tydeliggjøres.
- Botngård er foreslått kun som et lokalt knutepunkt. Botngård er et knutepunkt med både omstiging mellom transportmiddel og med tilknytting til bolig, skole, næring og kommunesenter på samme måte som Rissa og Åfjord.
- I fremlagt forslag er det kun alternativ uten vekst eller med kun noen ekstra avganger på ettermiddag og kvelden. Dette medfører at tilbudet ikke blir tilstrekkelig utbedret i henhold til de behov som finnes.

AtB beskriver også at de har hatt møter i månedsskifte august/september med en rekke kommuner der kollektivsatsingen har et ekstra fokus. Dette er ikke gjort for noen kommuner

på Fosen. Det er ekstra uheldig at denne strekningen ikke er omtalt spesielt verken gjennom oppsummering for Fosenregionen eller gjennom eget møte med Ørland og Bjugn kommuner.

Ørland kommune har erfart at selv om det sies at det legges til rette for endringer i anbudsperioden, så er dette i praksis svært vanskelig når det gjelder utvidelse av antall avganger. Dette gjelder på ferje, hurtigbåt og tidligere bussanbud. Ruten må derfor allerede ved oppstart av anbudsperioden få en frekvens, tilgjengelighet, sømløshet, kapasitet og komfort som legger til rette for at innbyggerne våre velger å bruke buss.

Regionanbudet for buss fra 2021 må ta hensyn til og utnytter de egenskapene som finnes for strekningen Brekstad-Botngård:

- Ved kommunesammenslåing vil den nye kommunen ha to kommunesenter som begge vil være meget viktige endepunkt.
- Strekningen er optimal for en bolig- og arealutvikling som baseres på kollektivtrafikk, men da må tilbudet være på plass fra 2021.
- En reisetiden på 25 minutter mellom endeholdeplassene gir mulighet for en kostnadseffektiv rute med faste avganger hver halvtime og med klimavennlige løsninger for drift av bussruta.
- Strekningen har en meget høy ÅDT opp mot 7500. Behovet for alternativ reisemiddel er stort.
- Ruta må sees i sammenheng med behovet for å begrense unødig parkering på Brekstad. Mulighet for bymiljøavtale bør vurderes.

Saken har vært diskutert i Fellesnemnda - Ørland og Bjugn kommuner på møte 25.10.2018. En samlet Fellesnemnd ber om at denne strekningen følges opp spesielt. På strekningen Brekstad – Botngård må det planlegges for et busstilbud med en klimavennlig løsning og avganger hver halve time.

Med hilsen

Tom Myrvold
Leder Fellesnemnda Ørland og Bjugn kommuner

Dette er et elektronisk godkjent dokument.

Trøndelag fylkeskommune

Postboks 2560
7735 STEINKJER

Deres ref.

Vår ref.
16682/2018/N00/THOENG

Dato
10.12.2018

REGIONANBUD 2021 OG BETYDNINGEN FOR KOMMUNESAMMENSLÅING

Ørland og Bjugn skal slå seg sammen fra 1.1.2020. Grunnlaget for utviklingen av den nye kommunen legges nå. Fylkeskommunen, som regional planansvarlig og som ansvarlig for samferdsel, er en viktig premissgiver for hvor vellykket denne utviklingen blir.

I arbeid med kommuneplaner blir kommunene pålagt en rekke føringer og begrensninger når de skal utvikle kommunene. Dette gjelder blant annet pålegg fra fylket om å legge til rette for en arealutvikling som fremmer kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk. Dette er langsiktig arbeid som krever forutsigbarhet blant annet i forhold til satsing på kollektiv.

Ørland og Bjugn ønsker å sats på aksene Brekstad-Botngård. Dette gir en god utvikling av den nye kommunen og det oppfylder statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Satsningen kommer klart frem i avtale om sammenslåing av kommunene Bjugn og Ørland datert 21.04.2016:

«Aksene Botngård-Brekstad, gjennom boligareal, bedre kollektivtransport og tilrettelegging for gående/syklende.»

Siden samferdsel er så viktig for utviklingen av den nye kommunen, er det opprettet en egen politisk gruppe for samferdsel i forbindelse med kommunesammenslåingen.

Trøndelagsplanen legges nå frem for politisk behandling i Fylkestinget. Her foreslås det blant annet:

- Areal og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrenser
- Vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag
- Vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling

I samferdselsstrategien vedtok Fylkestinget visjonen «Tilgjengelige Trøndelag i 2030.» Hovedelementer i strategien er «Intercity» mellom byer og tettsteder og «metro» i og rundt byer.

I brev datert 17.10.2018 fremmer Fellesnemda for Ørland og Bjugn bekymring for rutetilbud buss fra 2021. Bakgrunnen var blant annet manglende oppfølging av kollektivtrafikk vedrørende det som nå foreslås i Trøndelagsplanen og som er vedtatt i samferdselsstrategien. Spesielt gjelder dette by- og regionsenter for aksene Brekstad – Botngård.



Nå er saken om anbudsstrategi regionanbud 2021 lagt frem for politisk behandling. Vi er meget skuffet og bekymret over hvordan dette er lagt frem. Blant annet gjelder dette:

- Samferdselsstrategien er kun nevnt i forbindelse med intercity med tog
- Klimasatsing er mye omtalt, men da i sammenheng med utslipp fra kjøretøyene, ikke arealutvikling.
- Saksfremlegget nevner kun et sted betydningen av regionanbud 2021 for samfunnsutvikling. Det er i forbindelse med at AtB foreslår overordnet mål «Sikre et mobilitetstilbud i hele Trøndelag tilpasset regionale og lokale behov». Saksfremlegget går imot dette fordi det er «uavklart hvem som skal vurdere de regionale og lokale behovene» og videre at «nye bolig- og næringsområder etableres med en forutsetning om et utvidet kollektivtilbud». De ønsker at formuleringen omskrives til å være en ambisjon og ikke en forpliktelse.

I innlandet, langs E6/E39 og jernbanelinjer, blir det tatt nasjonalt ansvar for samferdsel. På kysten er det fylkeskommunen som har alt ansvar for regional og nasjonal infrastruktur og kollektivtrafikk. Utvikling går mot enda mer regionale krav og begrensinger på kommunal planlegging, blant annet fra fylkeskommunen. Når kommunen følger opp dette ved planlegging av nye bolig- og næringsområder, er det en forventning om at fylkeskommunen må ta et ansvar for konsekvensen av dette arbeidet. Gjennom regionanbud 2021 ser det ut til at fylkeskommunen i praksis fraskriver seg dette ansvaret. Konsekvensen av dette er at fylkeskommunen kan bli en bremsekloss på utviklingen og ikke en pådriver slik de burde. Spesielt gjelder dette for by- og regionsenterutvikling langs kysten der fylkeskommunen har et spesielt stort ansvar for samferdsel.

Vi vil gjenta det vi tidligere har skrevet i brev, regionanbudet for buss fra 2021 må ta hensyn til og utnytter de egenskapene som finnes for strekningen Brekstad-Botngård:

- Ved kommunesammenslåing vil den nye kommunen ha to kommunesenter som begge vil være meget viktige endepunkt.
- Strekningen er optimal for en bolig- og arealutvikling som baseres på kollektivtrafikk, men da må tilbudet være på plass fra 2021.
- En reisetiden på 25 minutter mellom endeholdeplassene gir mulighet for en kostnadseffektiv rute med faste avganger hver halvtime og med klimavennlige løsninger for drift av bussruta.
- Strekningen har en meget høy biltrafikk med ÅDT opp mot 7500. Behovet for alternativ reisemiddel er stort.
- Ruta må sees i sammenheng med behovet for å begrense unødig parkering på Brekstad. Mulighet for bymiljøavtale bør vurderes.

Når saken om anbudsstrategi for regionanbud 2021 fremmes for sluttbehandling i Fylkestinget, er det meget viktig for nye Ørland kommune at denne anbudsstrategien legger til rette for en god samfunnsutvikling med by- og regionsenter på kysten. Spesielt gjelder dette for utviklingen av strekningen Brekstad – Botngård med et metrobusstilbud basert på klimavennlig løsning og avganger hver halve time.

Med hilsen

Thor Bretting

Leder Politisk delprosjektgruppe samferdsel – Nye Ørland



Nye Ørland

Dette er et elektronisk godkjent dokument.

Kopi til:
AtB AS Postboks 4308 7417 TRONDHEIM

