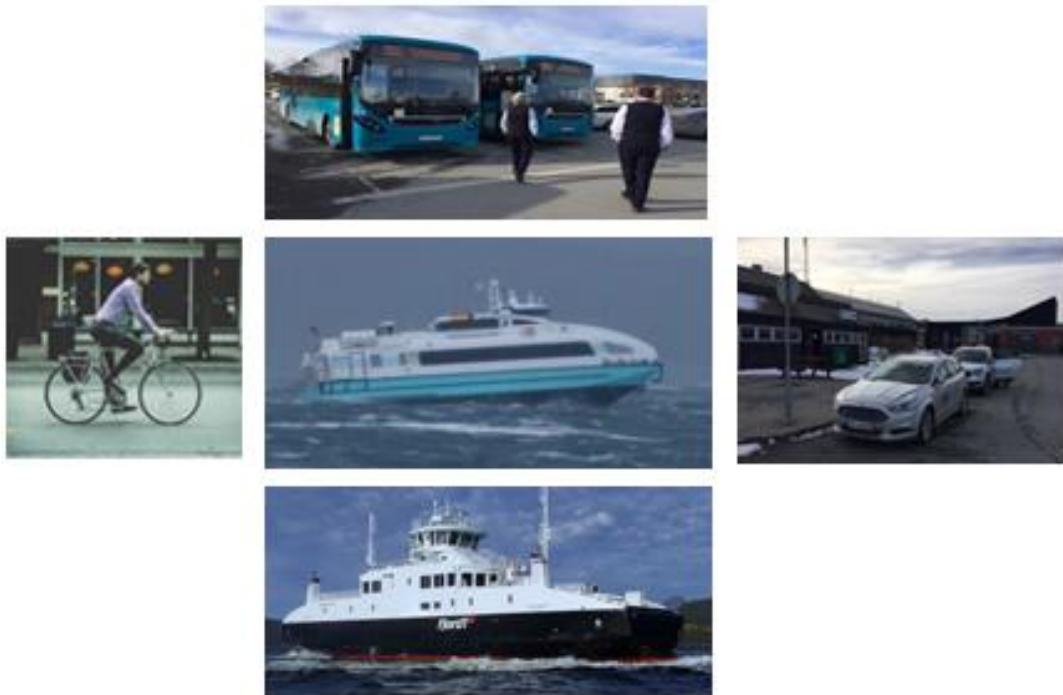


Rapport

TRAFIKKNUTEPUNKT BREKSTAD

Utvikling av nytt kollektivtilbud og
etablering av kollektivterminal på Brekstad



September 2019

Forord

Oppdragsgiver for prosjekt «Brekstad som sentralt transportknutepunkt for Fosen» er Fosen Kraft i samarbeid med Ørland kommune. Kontrakt for hovedprosjektet er inngått mellom Fosenkraft og ÅF Engineering, som igjen har engasjert Mobilitet AS som underleverandør for tema transport.

Kontaktpersoner hos oppdragsgivere har vært Brynjar Lakså, ÅF Engineering, Thomas Engen og Arne Martin Solli hos Ørland kommune og Stian Tyskø i Fosen Kraft. Prosjektleder hos Mobilitet har vært Jørgen Rødseth, som også har skrevet rapporten. Steinar Simonsen og Olaf Misfjord har deltatt i prosjektarbeidet. Kvalitetssikring er ivaretatt av Steinar Simonsen.

Data og øvrig informasjon er innhentet fra internett, ulike statistikker, rapporter og andre dokumenter fremskaffet i hovedsak fra kommunen og AtB. Informasjon er også kommet frem gjennom prosjektmøter med oppdragsgiverne.

Takk rettes til alle som har bidratt i gjennomføring av prosjektet.

Trondheim 25. september 2019

Mobilitet AS

Jørgen Rødseth

Innhold

1. Innledning.....	5
1.1 Bakgrunn og mål.....	5
1.2 Gjennomføring av prosjektet	5
2. Oversikt over dagens transporttilbud og trafikk	7
2.1 Hurtigbåttilbudet.....	7
2.2 Busstilbudet.....	12
2.3 Taxi	14
2.4 Fergesambandet Brekstad - Valset.....	15
2.5 Flytilbudet.....	18
2.6 Godstransport	18
2.7 Vegtrafikk	19
2.8 Dagens reiser i den nye storkommunen	20
2.9 Pendling inn og ut av kommunen.....	21
3. Transportinfrastruktur.....	22
4. Befolknings- og næringsutvikling	23
4.1 Befolkningsutvikling	23
4.2 Fremtidig utvikling av næringsvirksomhet og sysselsetting	25
5. Fremtidig trafikkutvikling - prognoser.....	26
5.1 Reiseaktivitet – totalt antall reiser innen kommunen.....	26
5.2 Reisemiddelfordeling	26
5.3 Reisesenes fordeling på reisehensikt.....	27
5.4 Prognoser for kollektivtrafikken – mål og virkemidler	28
6. Fremtidig kollektivtransporttilbud	30
6.1 Tilbudet med hurtigbåt	30
6.2 Busstilbudet – alternativ 1 – styrking av rute 451.....	30
6.3 Busstilbudet - alternativ 2 - styrking av rute 451 med «Kystvekstavtale»	32
6.4 Øvrige rutetilbud - samordning med skoleruter	32
6.5 Minibusser / Maxitaxi i bestillingsruter.....	33
6.6 Endringer i løyvereglene.....	34
7. Etablering av trafikknutepunkt på Brekstad.....	35
7.1 Lokalisering.....	35
7.2 Atkomstforhold til terminalen.....	36
7.3 Trafikkfunksjoner og infrastruktur	36

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og mål

Bakgrunn

Bakgrunnen for prosjektet Trafikknutepunkt Brekstad er mangesidig. Dette må bla sees i sammenheng med at gjeldende kontrakter for buss og hurtigbåt utløper i 2021, og det skal i 2020 gjennomføres en anbudsrunde som grunnlag for nye kontrakter som skal iverksettes i 2021.

Gjennom arbeidet med anbudsgrunnlaget vil det også bli foretatt endringer og tilpassinger i det fremtidige rutetilbudet, med spesiell vekt på hurtigbåttilbudet. Dette innbefatter vurdering av Kystekspresens fremtid, samt antall og størrelse på skipene i hurtigbåtrutene. I denne sammenheng er det også klart at samferdselsmyndighetene vil kreve utslippsfrie skip på rutene, og at batteridrift kan synes mindre aktuelt. Dermed har hydrogendrift blitt aktualisert, og man har ønsket å se på etablering en hydrogenfabrikk på Brekstad som kan forsyne hurtigbåtene og som eventuelt også kan forsyne et større marked.

Mål

Ørland kommune har også et uttalt ønske og mål om å utvikle et bedre kollektivtilbud i den nye storkommunen, og etablere Brekstad som et trafikknutepunkt på Ytre Fosen. Dette har blant annet bidratt til at fylkeskommunen har besluttet at kollektivtilbudet i kommunen skal styrkes.

Prosjektet må også sees i sammenheng med den forestående kommunesammenslåingen mellom Ørland og Bjugn til nye Ørland kommune, og vekst i befolkning og aktivitetsnivå som forventes blant annet som en konsekvens av utvikling av flybasen. Videre at man ønsker en aktiv satsing på kollektivtrafikken i kommunen. Kommunen er meget engasjert i hva som vil skje med hurtigbåttilbudet og med Kystekspresen.

Den nye storkommunen har for øvrig engasjert seg i regionale initiativ og planer, blant annet forslag til en «Kystvekstavtale», en avtale for kystdistriktene etter modell av de byvekstavtalene som nå inngås i landes store byer. Her transport et helt sentralt innsatsområde.

Trafikkprosjektet er således en del av et større prosjekt som omfatter energiproduksjon, næringsutvikling, teknologi og miljø, samt utvikling av et trafikknutepunkt.

1.2 Gjennomføring av prosjektet

Innsamling, bearbeiding og analyse av data og annen informasjon kommer fra en rekke kilder. Dette har vært en omfattende og tidkrevende oppgave. Trafikkdata knyttet til kollektivtrafikken er i hovedsak hentet fra AtB sine statistikker, til dels på bestilling. Mye statistisk materiale er også hentet fra ulike SBB statistikker, samt fra fylkeskommunens rapport «Trøndelag i tall 2018». Vegtrafikkdata er hentet fra Vegvesenets ÅDT-database og egne tellinger som er gjennomført på FV 710. Fra kommunen er det samlet data og annen informasjon om befolkning og næringsliv, fra kommuneplaner og andre plandokumenter og

utredninger som er gjennomført av kommunen. En utfordring har vært at en betydelig del av tallmateriale og statistikker kun gjelder for nåværende Ørland kommune, og at det har vært krevende å få frem tilsvarende data for Bjugn kommune. Likeledes er det problematisk at de ulike statistikker dekker ulike år og tidsperioder, og at endringer stadig skjer underveis.

Grunnlagsdata om trafikken er mangelvare, og det hadde vært ønskelig å gjennomføre en reisevaneundersøkelse RVU i hele storkommunen, alternativt en spørreundersøkelse på Hurtigbåten mellom Brekstad og Trondheim. Det samme gjelder en spørreundersøkelse på fergesambandet Valset- Brekstad, for å få en nærmere oversikt over næringstransportene, men ingen av disse undersøkelsene har vært mulig å finansiere innenfor prosjektet.

Det har under arbeid med prosjektet vært avholdt en workshop på Brekstad, med en rekke aktører fra næringsliv, Forsvaret og kommunen. Det har også vært avholdt møter og samtaler med taxisentralen og samtaler med sjåførere og transportselskap.

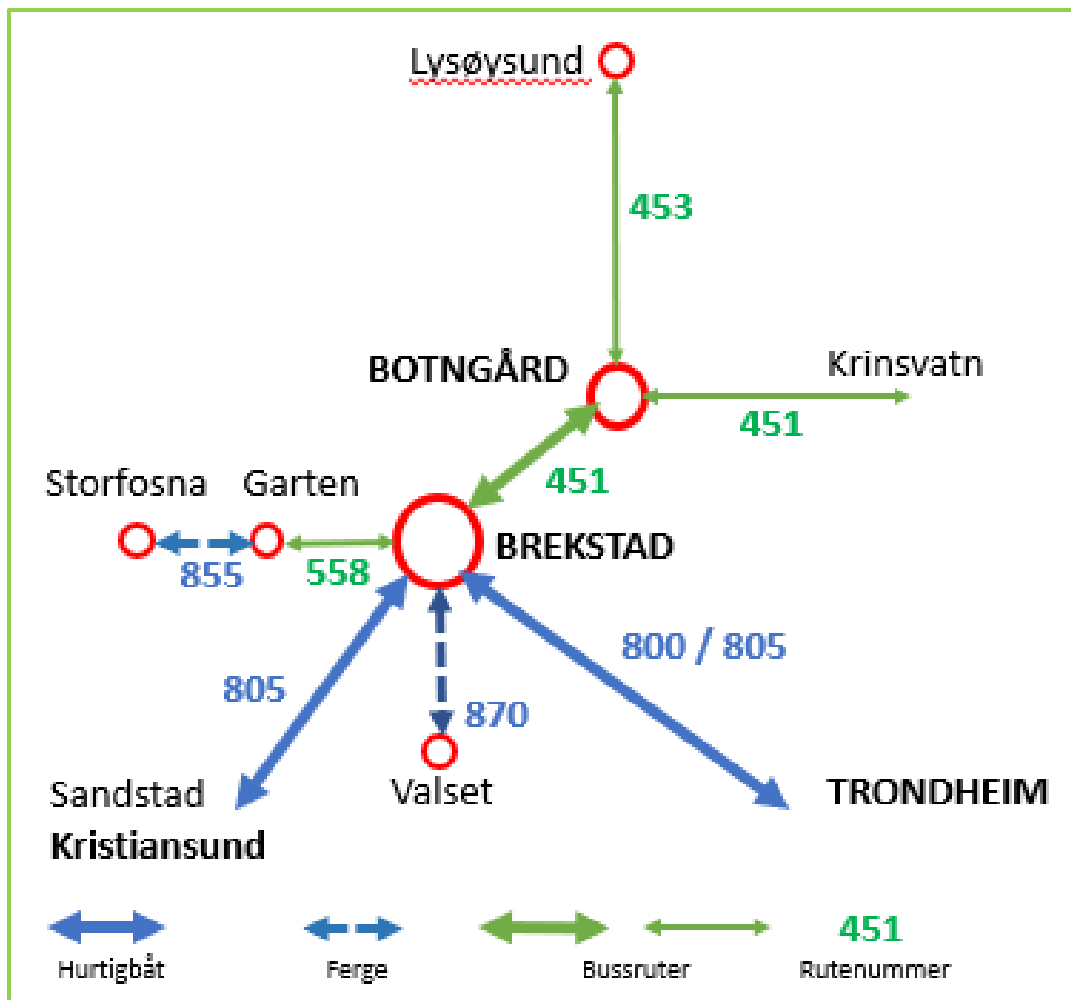


Figur 1 Oversiktskart over den nye storkommunen med vegnett og fergeforbindelser

2. Oversikt over dagens transporttilbud og trafikk

Dagens transporttilbud omfatter:

- Persontransport med hurtigbåt
- Persontransport med buss
- Transport med ferge av personbil, passasjerer og lastebil / andre nyttekjøretøy
- Persontransport med fly
- Persontransport med Taxi



Figur 2: Oversikt ordinære ruter med hurtigbåt, buss og ferger. Skoleruter er ikke med.

2.1 Hurtigbåttilbudet

Brekstad betjenes i dag av to hurtigbåtruter:

- Rute 800: Trondheim – Brekstad- Kristiansund
- Rute 805: Trondheim – Brekstad

Dagens hurtigbåter

Rute 800 betjenes i dag av søsterskipene «MS terningen» og søsterskipet «MS Tyrhaug». Skipene er bygget i 2104 og har en kapasitet på 275 passasjerer, og en max. hastighet på 40 knop.



«MS Terningen» (bildet) og søsterskipet «MS Tyrhaug» betjener rute 800 Trondheim - Kristiansund

Rute 805 betjenes i dag av «MS Trondheimsfjord», som er bygget i 2008, med en kapasitet på 130 passasjerer og en maks fart er 35 knop.



«MS Trondheimsfjord I» betjener rute 805 Brekstad - Trondheim

Rutetilbud / tidtabeller

Strekningen Brekstad – Trondheim trafikkeres med 8 daglige avganger i hver retning mandag – fredag, 4 på lørdag og 4/3 på søndag (3 til Trondheim søndag). Rute 800 betjenes på hverdager med 3 daglige tur/retur på strekningen Trondheim- Kristiansund, med mellomliggende anløpssteder, 1 på lørdag og 2 på søndag. Øvrige avganger betjenes av rute 805. Rutetidene er tilpasset slik at de dekker behovet for arbeidspendling til/fra Brekstad på hverdager, mandag – fredag.

Reisemønster med hurtigbåtrutene 800 og 805

I tabell 1 er vist reisemønsteret til / fra samtlige anløpssteder

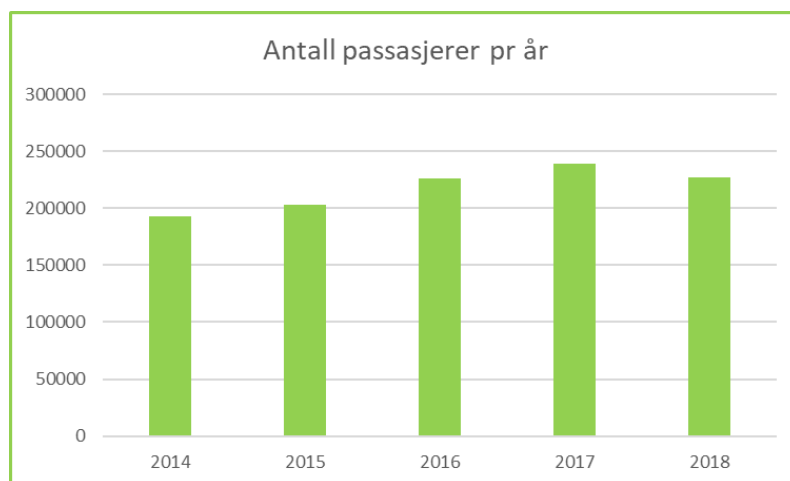
Tabell 1: Antall reiser til / fra samtlige anløpssteder for de to hurtigbåtrutene i 2017.

Til Sone	Total	0	Sentr	Tjeld	Lensv	Sands	Hassel	Brekst	Edøy	Ringh	Kr.Sund
Fra Sone	419 593	1	172 385	7 397	9 136	33 103	6 787	134 323	15 834	251	40 377
1 Sentr	174 315	0	121	4 424	8 768	22 037	642	118 933	2 326	92	16 972
165 Tjeldb	4 588	1	1 985	6	1	761	47	577	111	14	1 086
213 Lensvik	9 501	0	9 126	6	6	39	0	275	10	0	39
221 Sandst	32 646	0	21 373	840	35	9	481	4 503	568	20	4 817
290 Hassel	6 912	0	971	34	36	429	24	5 175	35	1	207
302 Brekst	136 305	0	120 365	832	255	4 468	5 329	51	433	7	4 565
409 Edøy	16 014	0	2 216	115	6	554	23	400	30	49	12 621
410 Ringh	222	0	86	11	0	16	0	8	41	0	60
411 Krist	39 090	0	16 142	1 129	29	4 790	241	4 401	12 280	68	10

Totalt antall reiser med de to rutene var i 2017 ca. 420.000. Av disse gikk ca. 270.000 til/fra Brekstad (134.300 + 136.305). Ca. 239.000 (120.365 + 118.933) av disse igjen var reiser mellom Brekstad og Trondheim. Viktigste reiserelasjoner til/fra Brekstad, utover Trondheim, var Sandstad og Kristiansund, begge med ca. 9000 passasjerer på årsbasis

Trafikkutvikling 2008-2018 mellom Trondheim og Brekstad 2014-2018

Figur 3 viser utvikling i antall reiser mellom Brekstad og Trondheim i perioden 2014 - 2018



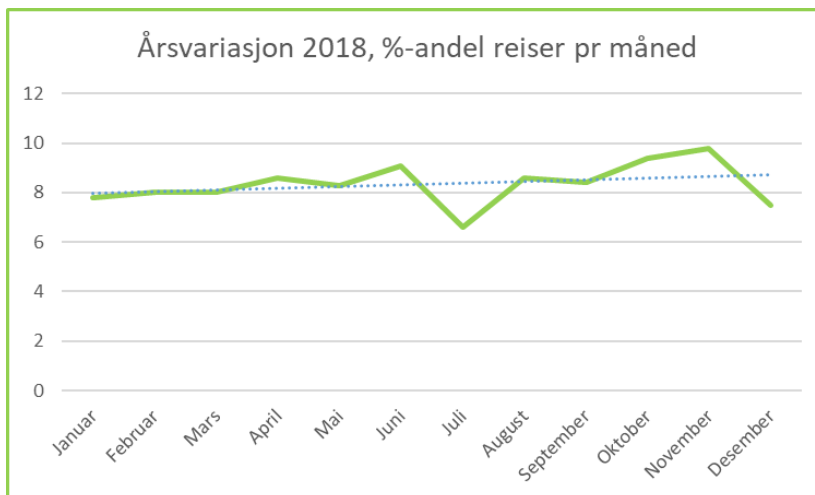
Figur 3: Utvikling i antall passasjerer pr år mellom Brekstad og Trondheim 2014-2018.

Figuren viser kun reiser som foretas mellom de to anløpsstedene. Etter jevn vekst i antall reiser mellom Brekstad og Trondheim, fra ca. 193.000 reiser i 2014 til 239.000 i 2017 (+24%), falt trafikken på denne strekningen til ca. 227.000 i 2018, tilsvarende ca. – 5%.

Det er finnes ingen åpenbar forklaring av denne nedgangen. Men ser man på fergetrafikken (pkt. 2.4) har det også vært en nedgang i denne, på 5-6% i 2018.

Trafikkvariasjon over året

I figur 4 er vist årsvariasjon i trafikken med Hurtigbåt mellom Trondheim og Brekstad i 2018

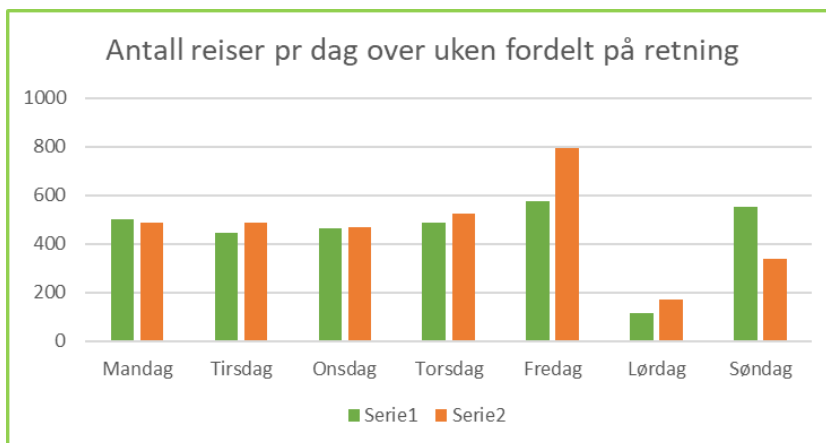


Figur 4: Årsvariasjon i trafikken mellom Brekstad og Trondheim

Det er ikke meget store variasjoner i trafikken over året. Den laveste månedstrafikken finner vi i juli, med ca. 15.000 reiser. Rundt årsskiftet, i januar og desember, er det ca. 17.-18.000 reiser, mens størst trafikk er det i november med i overkant av 22.000 reisende. En liten topp er det også i juni med ca. 20.500 reiser.

Trafikkvariasjon over uken

I figur 58 er vist antall reiser fordelt over uken, fordelt på strekningen Brekstad -Trondheim.



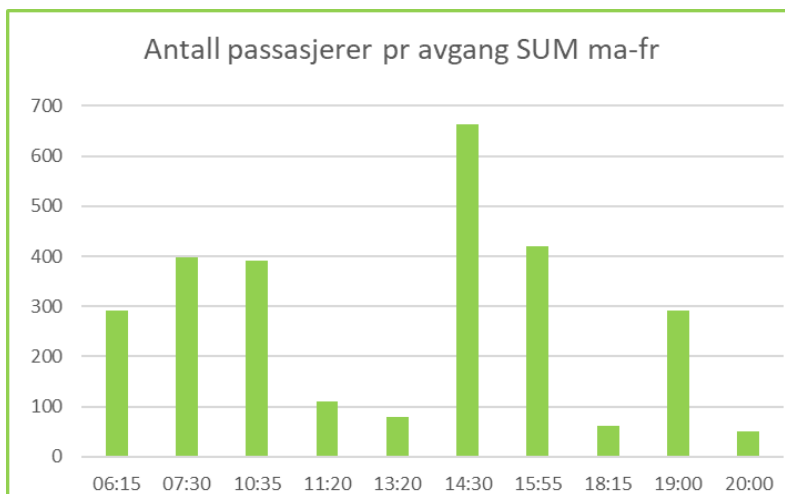
Figur 5: Antall passasjerer pr dag over uken på strekningen Brekstad – Trondheim
Serie 1: Reiser Fra Brekstad, serie 2 reiser til Brekstad

Mens antall reiser mandag -torsdag er relativt jevnstor og tilnærmet like stor i begge retninger, ca. 450-500 i hver retning hver dag, er det en klar topp i trafikken i retning til Brekstad på fredag med hele 800 reiser. Fredag er også dagen med størst trafikk til Trondheim. Tett fulgt av søndag. Dette mønsteret gjenspeiler bla at en det er flere pendler- og fritidsreiser i forbindelse med helgen. Lørdag er det meget beskjeden trafikk.

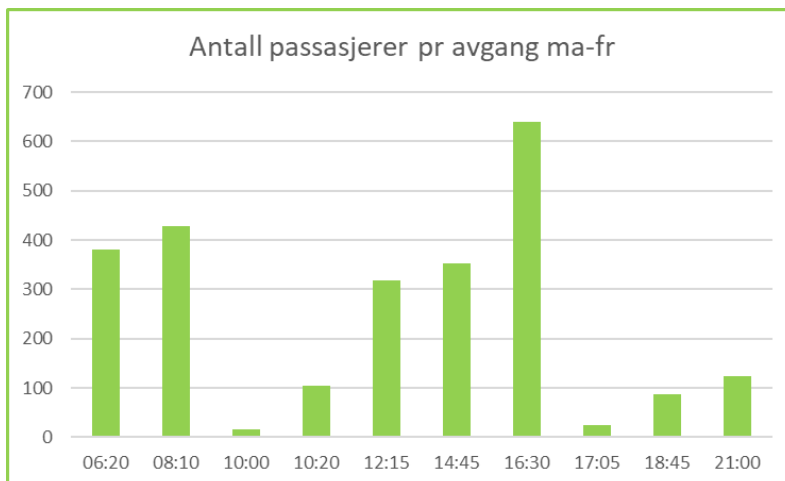
Antall reiser på strekningen inkluderer også reiser til / fra destinasjoner sørvest og øst for Brekstad (for eksempel til/fra Kristiansund, Sandstad osv). Dette gjelder også for de etterfølgende diagrammene. Dette for å kunne vurdere kapasiteten på strekningen mellom Brekstad og Trondheim. Alle data er hentet fra AtBs trafikkstatistikk for ukene 11/12 i 2019.

Antall reiser fordelt på avganger

Figurene 6 og 7 viser fordeling av trafikken på de ulike avgangene som sum for dagene mandag – fredag. Her må gjøres oppmerksom på at enkelte avganger bare går 4 eller 1 av de 5 dagene.



Figur 6: Passasjerer over uken fordelt pr avgang på strekningen Brekstad – Trondheim



Figur 7: Passasjerer over uken fordelt pr avgang på strekningen Trondheim – Brekstad

Figurene viser at avgangene på morgenen og spesielt på ettermiddagen dominerer trafikkbildet. De største avgangene er 14:30 fra Brekstad og 16:30 fra Trondheim, begge med ca. 650 passasjerer fordelt på de 5 ukedagene eller ca. 110 passasjerer pr tur. Begge avgangene gjelder forøvrig rute 800 til/fra Kristiansund. Avgangene fra Trondheim kl. 10:00 og 17:05 har et meget lavt belegg. Behovet må imidlertid til en viss grad sees i sammenheng med retur-avgangene.

Regularitet / kanselleringer for hurtigbåtene



Været på rutestrekningene kan være ganske røft. I alt 75 kanselleringer er registrert i AtBs avvikslogg for 2018. Dette omfatter både vær- og tekniske forhold, samt strekningen Brekstad - Kristiansund. Enkelte avvik kan også omfatte flere avganger. Men hyppigheten av kanselleringer ca. 2-3 %, må tross alt betegnes som relativt beskjeden.

2.2 Busstilbudet



Det kollektive rutetilbudet på Ytre Fosen dekkes i dag med to-akslede busser klasse 2, 13 meter lange, med normalgulv (regionbusser), og er utstyrt med rullestolheis. Bussene har en kapasitet på ca. 50 sitteplasser. Disse benyttes både i ordinær rutekjøring og skolekjøring.

Rutetilbudet med buss

Det ordinære rutetilbudet omfatter følgende ruter:

451: Brekstad – Botngård (-Krinsvatn)

453: Botngård – Hellesvik – Lysøysund

558: Brekstad – Garten

(350): Trondheim Rissa – Krinsvatn – Åfjord (korresponderende rute på Krinsvatn)

Rute 451 er den største ruten. Denne ruten kjøres med 8 avgang pr hverdag i retning fra Brekstad og 12 avganger fra Botngård og 3 avganger på søndag. Dette innebærer at det på årsbasis kjøres ca. 4900 enkeltavganger på ruten. Tidtabellen er lagt opp med korrespondanser med hurtigbåtenes ankomst- og avgangstider, samt korrespondanse med rutene 350, 453 og flere av skolerutene.

Rute 453 kjøres kun mandag – fredag. I retning fra Botngård til 15 turer pr uke med varierende antall og avgangstider på de ulike dagene, og kun på skoledager. I tillegg er det en fast avgang mandag - fredag som synes å være tilpasset arbeidstidens slutt. I motsatt

retning, fra Lysøysund kjøres det kjøres det 3 faste turer mandag-fredag, tilsynelatende tilpasset arbeidstidens begynnelse og slutt. To av disse starter å Hellesvik. I tillegg er det en avgang på morgenen som kun kjøres skoledager.

Rute 558 kjører 3 turer daglig, mandag – fredag fra Garten til Brekstad. To av disse kjøres kun skoledager, hvorav en fortsetter til Botngård. En morgentur går fast, tilpasset arbeidstidens start. I retning mot Garten kjøres 3 daglige turer på skoledager, en av disse med start i Botngård. En morgen og en ettermiddagstur går fast mandag – fredag tilpasset arbeidstider og hurtigbåtkorrespondanse.

Busstrafikken – antall passasjerer ordinære ruter

Antall passasjerer (avrundete tall) på de 3 rutene var i 2018:

Rute 451:	25600
Rute 453:	16900
Rute 558:	22000
Totalt 2018	64500 passasjerer

Med tanke på fremtidig utvikling av rutetilbudet med buss er det rute 451, mellom Brekstad og Botngård det er tenkt å satse på som hovedrute. Dagens rutetilbud tilsvarer ca. 5.000 turer pr år på ruten. Dette innebærer et gjennomsnitt på ca. 5 passasjerer pr tur, hvilket må betegnes som meget lavt.

Hovedtyngden av passasjerene stiger på i Botngård og på Brekstad med henholdsvis 12.400 og 6.600. Opphaug er den største av de mellomliggende holdeplassene med ca. 1.000 påstigende pr. år, hvilket innebærer 1 passasjer pr 5. avgang.

Skolerutene

Følgende skoleruter kjøres høsten 2019; med passasjertall for 2018

5551: Elveng – Botngård – Grøtan Vegkryss	32.055
5552: Brekstad – Opphaug – Botngård – Brekstad	36.519
5554: Botngård – Oksvoll – Vasøy – Vallersund	4.020
5555: Teksdal – Vallersund – Oksvoll – Botngård	24.441
5556: Sandstad – Nes – Botngård	13.172
5557: Brekstad – Grøtan vegkryss – Stokkslettbakken – Botngård	18.304
5558: Uthaug – Brekstad – Botngård	10.422
Totalt reiser med skolerutene (avrundet)	ca. 138.900 passasjerer i 2018.

Skolerutene fungerer også som lokalruter og kan benyttes av alle reisende i skoleåret. Skoleruter kjører kun på skoledager, ikke i ferier og høytider. De følger skolekalenderen, og endringer kan derfor forekomme. I hvilket omfang ordinære passasjerer eventuelt inngår i trafikk tallene er ikke oppgitt.



Bussrutene til / fra Brekstad har start- og endepunkt like ved Hurtigbåtkaaien, fergeleiet og Ørland Taxisentral sin holdeplass og lokaler.

2.3 Taxi

Tilbudet

Taxi blir i mange sammenhenger sett på som en del av det kollektive transporttilbudet- Taxi blir gjerne benyttet til kjøring i bestillingsruter i områder med lite trafikkgrunnlag. Det kan også være aktuelt å benytte f.eks. maxi-taxi i ordinære ruter, spesielt ute i distriktene.

Det finnes i dag taxisentraler både på Ørlandet og i Bjugn. Sentralen på Ørlandet ligger på Brekstad like ved bussoppstillingsplassen, hurtigbåtterminalen og Kysthotellet. Totalt er ca. 20 biler knyttet til de to sentralene; fordelt på ordinære løyver, reserveløyver og 2 maxi-taxier.



Ørlandet Taxisentral har egne lokaler, med kontor, hvilerom, toalett og overnattingsmuligheter for nattevakt, i bygget tv i bildet. Bygget er planlagt revet i forbindelse med nybygg for hotellet, og sentralen vil ha behov for lokaler i et nytt terminalbygg.

Trafikken

Statistikk for taxitrafikken er ikke tilgjengelig, men sentralen på Ørlandet anslår antall turer pr dag til ca. 30-40. Brorparten av kjøring er knyttet til sykekjøring, samt 1-2 pasienttransporter daglig til sykehusene i Trondheim og Orkanger. Øvrig trafikk er gjerne knyttet til hurtigbåten og Flybasen.

Forutsettes at sentralen i Bjugn har et tilsvarende antall turer vil det tilsa at de to sentralene til sammen kjører i størrelsesorden ca. 70 turer pr dag og 25.000 turer pr år. Med et gjennomsnittlig belegg på 1,2 – 1,5 passasjerer pr tur (inkl. maxitaxi), tilsvarer dette ca. 30.-40.000 personreiser pr år.

2.4 Fergesambandet Brekstad - Valset

Dagens ferger

Sambandet betjenes i dag av de to fergene Austrått og Vestrått. Fergene er bygget i 2018 og satt i trafikk på sambandet i 2019. De har en kapasitet på 50 personbiler og er sertifisert for 199 passasjerer.



Søsterskipene «Austrått» og «Vestrått» (bildet) ble satt inn på ruten Brekstad – Valset i 2019

Fergene har elektrisk fremdrift og er utstyrt med en batteripakke på 1.000 kwh. Lading skjer på Brekstad. At fergene er helt nye og har el-drift innebærer at det ikke synes aktuelt å erstatte dem med hydrogenferger.

Rutetilbud

Fergene trafikkerer strekningen med 30 minutters avganger, totalt 31 avganger i hver retning i perioden 05:30- 22:30 / 06:00-23:00 på hverdager. På lørdager seiles med timesrute i perioden 07:30–21:30 totalt 15 avganger i hver retning, og på søndager i perioden 08:30- 22:30 med 60/30 minutters intervall og totalt 21 turer i hver retning.

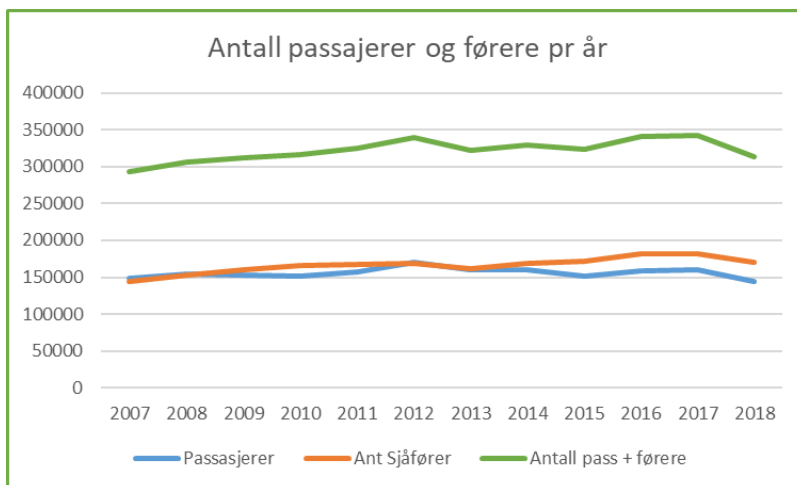
Antall turer pr år i perioden 2007 – 2015 varierte i området mellom ca. 10.000 og 11.000, mens den fra 2016 ble øket med i størrelsesorden 65 – 70 % til ca. 18.300 turer pr år. Dette tilsvarer at kapasiteten på strekningen i 2018 var ca. 3.100 kjøretøy på hverdager, 1.500 på lørdager og 2.100 på søndager.

Trafikkutvikling

Det har vært en relativt jevn vekst i trafikken i perioden fra 2007 – 2018, med unntak av en nedgang i 2013 og senest i 2018. Fra 2007 til 2017 øket biltrafikken fra ca. 144.000 til 182.000 kjøretøy totalt, tilsvarende ca. 26%, mens den i 2018 falt til ca. 170.000 kjøretøyer tilsvarende 6-7%.

Tilnærmet samme bildet finner vi for antall passasjerer, som øket fra 148500 i 2007, fikk en topp på 170.000 i 2012, men har senere variert litt og falt til 144.000 i 2018. Det betyr at passasjertallet er lavere i 2018 enn i 2007. Passasjertrafikken antas i hovedsak å være bilpassasjer, men det kan også tenkes at det er en del passasjerer utenom disse.

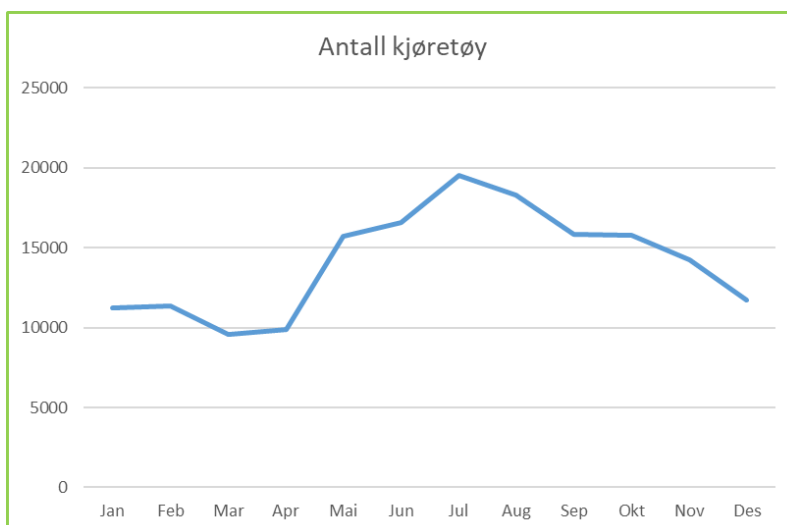
Den beskrevne utviklingen er illustrert i figur 8. Trafikknedgangen i 2018 må sees i sammenheng med at fergestrekningen var stengt i 2 perioder av 9 dager i forbindelse med bygging av nytt fergeleie på Valset. Når det gjelder fall i passasjertallet siste året er dette interessant å se sammen med tilsvarende fall i passasjertrafikken med hurtigbåten.



Figur 8: Utvikling i antall kjøretøyer og passasjerer mellom Brekstad og Valset i perioden 2007-2018.

Årsvariasjon for fergetrafikken Brekstad -Valset

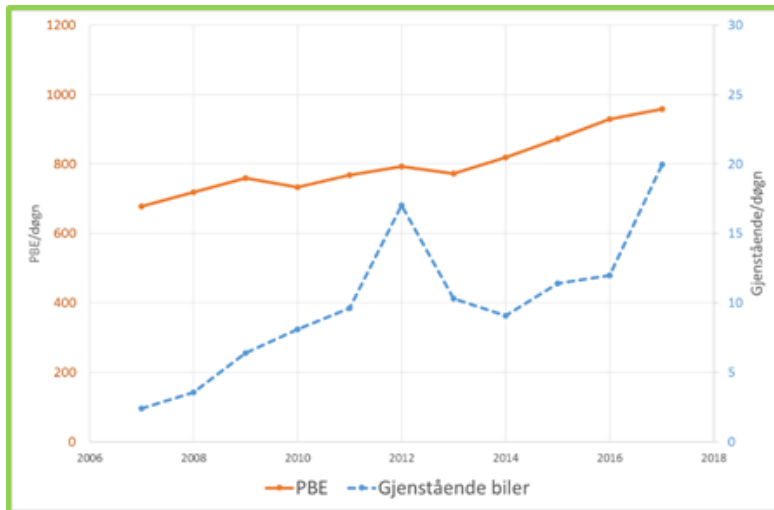
Årsvariasjonen, antall kjøretøy pr måned viser at mars-april har den laveste trafikken med ca. 10.000 kjøretøy, mens toppen nås i juli med ca. 20.000 kjøretøy og august – se figur 9.



Figur 9 : Trafikkfordeling, antall kjøretøy fordelt over året

Gjenstående kjøretøyer og regularitet/kanselleringer

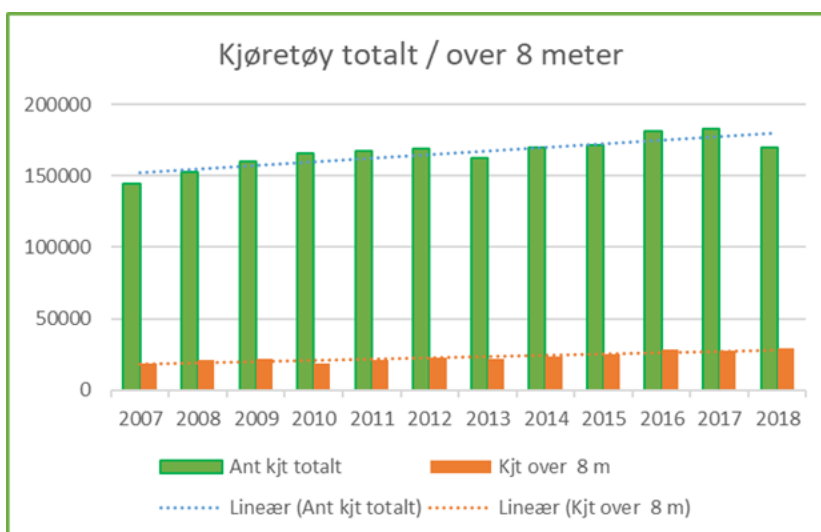
I figu 10 er vist utviklingen i antll kjøretøyer pr år og antall gjenstående biler pr døgn i gjennomsnitt. Antall gjenstående biler har variert en god del over tid, med to markerte topper i 2012 og 2017. Øket frekvens i 2015 har tilsynelatende ikke bidratt vesentlig til reduksjon i antall gjenstående kjøretøy.



Figur 10: Utvikling av trafikken (PBE) og abtall gjenstående biler pr døgn for årene 2007-2017

Næringstrafikk / andel tunge kjøretøy

Det har i ulike sammenhenger vært anslått en andel av tungtrafikk på fergestrekningen på opptil 15-20 %. I foreliggende statistikk deles kjøretøyene inn etter lengde og ikke etter vekt. Det er derfor litt vanskelig å skille ut antall «tunge» kjøretøy. Om man deler inn etter lengde over 8 meter har antallet kjøretøy i denne gruppen øket fra ca 19.000 til 29.000 i prioden 2007-2017. Av disse har igjen kjøretøy over 12 meter øket fra ca 9.000 til ca 15.000.



Figur 11: Utvikling i antall kjøretøy totalt og antall/andel kjøretøy over 8 meter

I gruppen over 8 meter vil finne mange ulike typer av næringstrafikk, men «Tunge kjøretøy» hører primært hjemme i gruppen over 12 meter hvor man finner det meste av godstrafikken. Andelen av «tunge kjøretøy» i perioden har da øket fra ca. 6% i 2007 til 9 % i 2017.

2.5 Flytilbudet

Det finnes i dag 1 innenlands flyrute mellom Ørland Lufthavn og Oslo Lufthavn Gardermoen. Denne trafikkeres av det svenske flyselskapet Air Leap med et to motors turboprop fly av typen Saab 340, som med 33 seter. Ruten flys med 2-3 avganger i hver retning mandag til fredag og 2 avganger på søndager.



Det er at fly av denne typen som trafikkerer ruten mellom Ørlandet og Brekstad.

Ruten har egen terminal på flystasjonen på Ørlandet Flystasjon, og det er strenge sikkerhetskrav til adkomst og bruk av terminalen.

Antall passasjerer

Ruten har i perioder hatt meget lav trafikk, men hadde en vekst i 2018 på nærmere 400% og et totalt antall reisende på i overkant av 20.000. Mai var den sterkest trafikkerte måneden med i overkant av 2300 passasjerer. Trafikken har hatt en svak vekst så langt i 2019.

2.6 Godstransport

Kartlegging og analyse av godstransport inngår ikke i prosjekt «Trafikknutepunkt Brekstad». Det har likevel fremkommet ønske om å se nærmere næringstransportene til/fra og innen den nye storkommunen, men det har ikke vært mulig innenfor rammene av prosjektet.

Det foreligger pr i dag ingen statistikk over godsmengder og fordeling på vareslag. Næringstransportene er i all hovedsak knyttet til vegtransport. Hovedtyngden kommer med bil og ferge over Flakk – Rørvik og Valset – Brekstad. Sistnevnte forbindelse er i utgangpunktet gunstig for store deler av transportene både mot Trondheim, og spesielt for transportene sørover i retning mot Østlandet. Dårlig veistandard på sørsiden av fjorden er imidlertid en utfordring, spesielt i vårløsningen.

Flere «faste distribusjonsruter, benytter også denne forbindelsen, gjerne som «ringruter i kombinasjon med Flakk - Rørvik. Generelt stykk gods og dagligvarer utgjør en stor andel av godsmengdene. Rutene betjenes av selskaper som Fosen Transport, Posten, Schenker

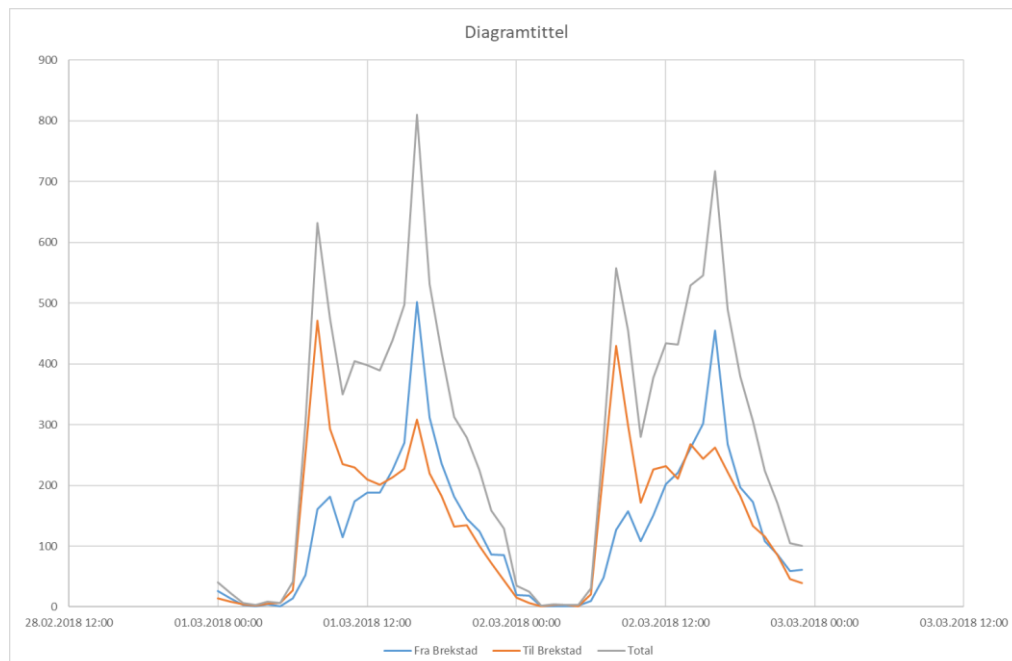
PostNord mfl. Det anslås at Valset – Brekstad trafikkeres av ca. 10 større godsbiler i hver retning og ca. 20-25 større næringskjøretøy totalt pr. dag. – Se nærmere pkt. 2.4.

Det er ellers relativt begrenset distribusjon av varer internt i området Ytre Fosen. De store volumene leveres i hovedsak direkte fra Trondheim. Fosen Transport har en egen terminal på ca. 1.000 m² like ved fergeleiet på Brekstad, og kjører ut en del gods, blant annet forsyninger til flybasen.

Betydelige mengder gods håndteres forøvrig over Uthaug havn i Ørlandet kommune, som i fiskevolum er Norges nest største fiskehavn og industrihavnen på Valsneset

2.7 Vegtrafikk

Det foreligger data fra trafikktellinger på FV 710 i flere perioder i 2018; februar, april og juni. Fylkesvei 710 ÅDT, variasjonskurver og tellinger. I figur 12 er vist resultatet fra en av disse tellingene for dagene 7. – 8. april 2018. Figuren viser antall kjøretøyer pr time fordelt på retning til og fra Brekstad og totalt.



Figur 12: Døgnvariasjon, kjøretøy/time, på FV 710 mellom Brekstad og Botngård fordelt på retning og totalt, for dagene torsdag 1 og fredag 2. mars 2018.

Grafen viser at trafikken i sterkest belastede time ligger på ca. 800 kjøretøy. For mandag – fredag i den aktuelle uken viser tilsvarende tall at makstimetrafikken ligger i området 7-800 kjøretøy ettermiddagsrushet, og i området 550-650 kjøretøy i morgenrushet. Bare en trafikktopp på lørdag og søndag som ligger nærmere midt på dagen, og ligger i området 350-450 kjøretøy.

ÅDT- statistikk for 2018 for ulike deler av strekningen mellom Brekstad og Botngård er hentet fra Statens Vegvesen sin data-base. ÅDT er ca. 3.000 kjøretøy / døgn sørvest for Botngård, den øker gradvis mot Opphaug til i overkant av 6.000, og mellom Ballsnes og Brekstad er ÅDT på 7580. Andel lange kjøretøy på hele strekningen er ca. 10-11%.

Om man regner med et belegg på 1,2-1,3 personer pr bil innebærer dette et antall personer pr døgn på ulike deler av veien varierer mellom ca. 3.600 og ca. 10.000. Totalt antall reiser, inklusiv reiser som bare foregår på deler av strekningen er vanskelig å anslå.

2.8 Dagens reiser i den nye storkommunen

Totalt antall reiser i den nye storkommunen i 2018

For å beregne totalt antall reiser i den nye storkommunen benyttes tall fra den store nasjonale reisevaneundersøkelsen som viser reiseaktiviteten totalt for kommuner som Ørland og Bjugn. Denne viser at gjennomsnittlig reiseaktivitet tilsvarer ligger på ca 3,2 reiser pr innbygger og dag. Med en befolkning på ca. 10.300 i 2018, betyr dette at det i den nye storkommunen ble foretatt foretas ca. **12.0 millioner reiser** totalt i 2018.

Sammenstilling – antall kollektivreiser

Ens sammenstilling av trafikktall fra de foregående underkapitler viser følgende:

- | | |
|---|-------------------|
| • Passasjerer med hurtigbåt til / fra Brekstad | 271.000 pass / år |
| Herav Trondheim - Brekstad | 239.000 pass / år |
| • Passasjerer med ordinære bussruter | 64.400 pass / år |
| • Passasjerer med skolebuss Rutene 5551-5552 og 5554-5558 | 148.700 pass / år |
| • Passasjerer med Taxi | 40.000 pass / år |

SUM kollektivreiser til/fra og innen nye Ørland kommune	524.100 pass / år
SUM kollektivreiser, eksklusiv hurtigbåten	253.100 pass / år

Tallene for buss og hurtigbåt er basert på statistikk, mens taxitrafikken er basert på anslag. Hvorvidt hurtigbåtreiser (ut av kommunen) skal innregnes i kollektivreisefrekvensen er usikkert. En del av reisene er kombinasjonsreiser, dette gjelder primært rutebuss/hurtigbåt og taxi/hurtigbåt. Men antall slike reiser antas å være marginalt. I «Trafikk og parkeringsnotat 2017» (Asplan notat), viser f.eks. at kun 1% av hurtigbåtpassasjerene bruker buss til/fra båten, mens ingen oppgir å benytte taxi. Ser vi bort fra disse reisene gir det aktuelle passasjertallet en kollektivreiseandel på ca. 4,5 %. Ser man bort fra reiser med hurtigbåten blir kollektivandelen på 2%. I byer som Kristiansund og Molde, ligger den i området 2,5 - 3%. I mellomstore og store byer, utenom Oslo ligger den fra 6-7opptil 10-15%.

Reisende med ferger og fly

Passasjerer med fergene, ca. 144.000 (+170.000 sjåførere) og fly, ca. 20.000, er ikke regnet som kollektivreisende i denne sammenheng. Passasjerer på fergene anses i hovedsak å være bilpassasjerer og flyreisende vil uansett utgjøre en ubetydelig del av den totale reiseaktivitet.

ÅDT og Reiser på FV 710

Hvis man regner med et belegg på 1,3 personer pr bil innebærer dette ca. 10.000 personreiser i snitt på FV 710 pr dag. Hvis 50 % av dette antas å være reiser mellom Botngård og Brekstad vil antall personreiser med bil på strekningen være ca. 5.000 personer

pr dag, og ca. 1,8 mill. reiser på årsbasis. I tillegg kommer reiser som bare foregår på deler av strekningen.

2.9 Pendling inn og ut av kommunen

I tabell 2 er vist inn- og utpendling til Ørland og Bjugn (kilde: «Trøndelag i tall 2018»)

Tabell 2: Inn og utpendling til/fra og mellom kommunene Ørland og Bjugn pr 4. kvartal 2017.

Til	Ørland	Bjugn	Trondheim	Øvrige	Totalt
Fra					
Ørland	0	271	154	228	653
Bjugn	449	0	123	208	780
Trondheim	<100	<100	0	-	< 200
Øvrige	-	-	-	0	-
Totalt	698	457	-	436	-

Ørland kommune hadde i 2017 en netto innpendling på 45, 698 inn- og 653 utpendlere. Utpendlerne utgjorde ca. 25% av de sysselsatte som bodde i kommunen. Bjugn kommune hadde hele 780 ut- mot 457 innpendlere, en netto utpendling på 323. Utpendlerne i Bjugn utgjorde ca. 36% av de sysselsatte som bodde i kommunen.

For begge kommunene under ett var det i 2017 totalt 1.155 innpendlere og 1.433 utpendlere. Utpendling til Trondheim fra de to kommunene utgjorde totalt 277 personer, eller i underkant av 20% av alle utpendlere. Innpendling fra Trondheim var i 2017 under 200, eller under 17%. Tendensen for Ørland sin del har over tid (2000 – 2015) vært en redusert utpendling til Trondheim i siste del av perioden og øket innpendling fra Trondheim.

Hovedtyngden av arbeidspendlingen skjer imidlertid mellom de to kommunene, i alt 720 personer som altså er både inn- og utpendlere. Disse bortfaller som pendlere i den nye storkommunen. Dette innebærer en reduksjon i pendleromfanget med mer enn 50%.

3. Transportinfrastruktur

Beskrivelse og vurdering av transportinfrastrukturen i den nye storkommunen er ikke en del av mandatet for foreliggende prosjekt. Her gis en meget summarisk status-beskrivelse.

Vegnettet

Det er et omfattende nett av fylkes- og lokalveger i den nye storkommunen. Se kart i kapitel 1. Utenom FV 710, deler av FV721, samt vegnettet i områdene Brekstad - Garten - Basen - Uthaug – Opphaug, er trafikkmengdene generelt meget beskjedne - på mange strekninger er det en ÅDT ned mot 100-200 kjøretøy/døgn, og vegstandarden må beskrives som akseptabel utfra trafikkgrunnlaget. Det vil likevel være aktuelt å gjennomføre flere trafiksikkerhets-tiltak, herunder etablering av sykkelveger. Spesielt vil dette være aktuelt på FV 710 mellom Brekstad og Botngård, hvor for øvrig arbeid pågår med oppgradering av vegstandarden.

Hurtigbåtterminalen

Selve kaianlegget har en brukbar standard og er forutsatt å benyttes også i fremtiden, men når man kommer på land er situasjonen mindre tilfredsstillende mht. fasiliteter og tilbud, spesielt for de kollektivreisende. Venterom i hotellet er også avviklet.

Holdeplass for buss og taxi

Buss- og taxiholdeplassen har i ikke holdeplass-skur eller andre tilbud mht. trafikkantinformasjon, toaletter eller andre fasiliteter. Bilparkering finnes inne rimelig nærhet, mens sykkelparkering er ikke organisert og tilrettelagt.

Forøvrig finnes ingen andre terminalanlegg for buss, og holdeplass-standarder er generelt meget dårlig – i hovedsak begrenset et holdeplasskilt. Leskur er observert ved FV710 mellom Botngård og Brekstad, men innbyr ikke til opphold en mørk og regnfull høstdag.

Fergekaien

Nye fergekaier er bygget og tatt i bruk i både på Brekstad og Valset. Forholdene er godt tilrettelagt med ny tilførselsvei til Brekstad fergekai og tilstrekkelig oppstillingsplass for biler. Det er ikke spesielle servicetilbud i tilknytning til fergekaien. Kaien ligger i kort avstand for tenkt terminalbygg i det fremtidige trafikknutepunktet.

Parkeringsplasser i tilknytning til hurtigbåt og terminalområde

Asplan har gjennomført en trafikk- og parkeringsutredning for Brekstad sentrum dokumenter i notat: «Trafikk og parkeringsnotat 2017». Her bekreftes at det er tilstrekkelig parkeringsdekning i området ved terminalen og nærmest tiliggende områder for pendlere og andre reisende med Hurtigbåten.

Flyterminal

Tanken har vært å inkludere en terminal for innsjekking til sivile flyruter i et fremtidig trafikknutepunkt. Innsjekking skjer i dag på flyplassen. Av sikkerhetsmessige grunner er det ikke aktuelt å flytte lokalisering bort fra flyplassen, og et nytt terminalbygg planlegges oppført direkte tilknyttet flyplassen.

Havn

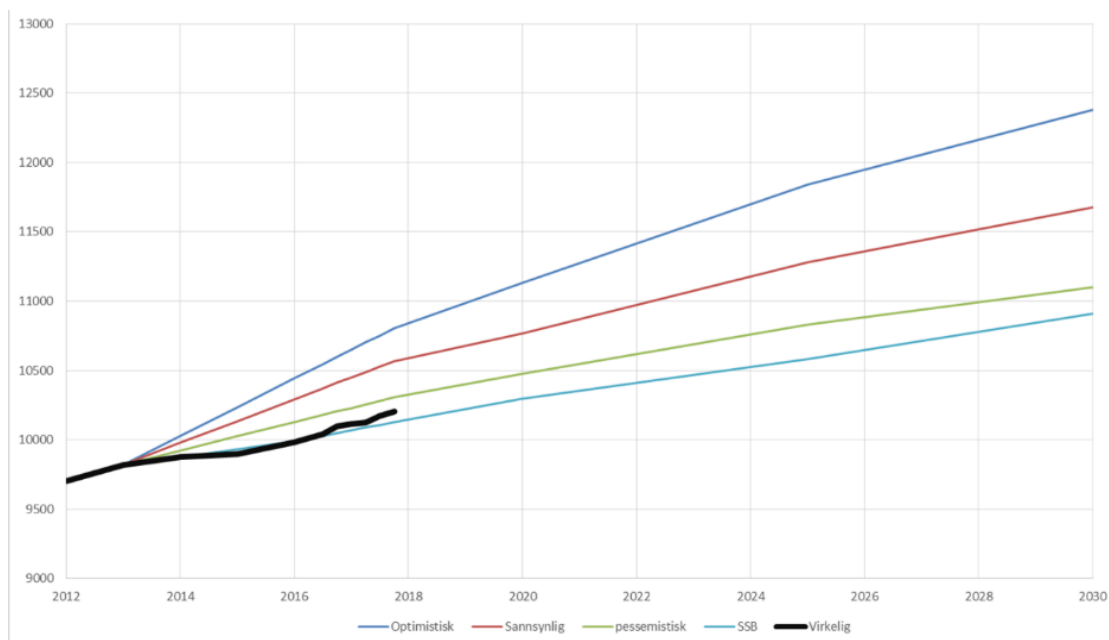
Av større havneanlegg finnes Uthaug havn som er kommunal og et industrikaianlegg på Valsneset.

4. Befolknings- og næringsutvikling

Utvikling i befolkning og arbeidsplasser i den nye storkommunen har direkte påvirkning på den fremtidige trafikktutvikling.

4.1 Befolkningsutvikling

I figur 13 er vist ulike prognose-alternativ for utvikling av folketallet i den nye storkommunen fra 2012 frem til 2030, samt virkelig utvikling for perioden 2012 – 2017/18.



Figur 13: Prognoser for befolkningsvekst i den nye storkommunen 2012-2030 (Kilde: Ørland kommune)

Pr 1. juli 2019 var det 10.307 innbyggere i den nye storkommunen. Befolkningsveksten 2012-2018 har vært ca. 5% tilsvarende en årlig vekst i underkant av 1% pr år. Utviklingen ligger litt over SSBs prognose, men noe under pessimistisk alternativ. Dette alternativet viser en vekst for perioden 2018-2030 fra ca. 10.300 til 11.100, tilsvarende ca. 8%, eller ca. 0,7% pr år. Planer for fremtidig vekst på flybasen kan gi grunn til å oppjustere dette tallet til 1% vekst i perioden frem til 2030, som gir et folketall i 2030 på ca. 11.500.

Tidligere utvikling og status pr 1.1.2018 - kan kort oppsummeres i følgende punkter:

- Totalt antall sysselsatte i de to kommunene var 4.538.
- Sysselsettingsgraden for de to kommunene var i overkant av 64 % (av befolkningen 15-74 år). Dette er 2-3%-poeng under lands- og fylkesgjennomsnittet.
- Sysselsettingsgraden har øket med ca. 11% i perioden 2008 – 2017, hvilket er ca. dobbelt så mye som fylkesgjennomsnittet.
- Andelen som jobber i offentlig sektor er i underkant av 42%, mot ca. 36% på fylkesbasis. Flybasen utgjør en meget stor andel av offentlig sektor og er også den største arbeidsplassen i den nye kommunen.

- De største næringene i privat sektor i 2017 var:
 - Bygg og anlegg 13%
 - Varehandel 11%
 - Industri 11%
 - Primærnæringene: 7%

Tilsammen står disse 4 næringene for 42% av sysselsettingen i den nye storkommunen, en like stor andel som offentlig sektor.

Anleggssektoren har de senere årene blitt tilført oppdrag i tilknytning til pågående infrastrukturbygging knyttet til Kampflybasen, samt innen vei og vindkraft, og enkelte bedrifter innen denne næringen har også betydelig oppdragsvirksomhet utenfor Fosen.

De største industribedriftene i den nye kommunen er Grøntvedt Pelagic, på Uthaug, Scanbio Ingredients, i Bjugn / Lysøysund og MOWI Fishfeed på Valsneset er alle store bedrifter innen de marine næringene, bla med foredling og forproduksjon, mens Mascot Høie er en industribedrift som produserer dyner og puter.



Grøntvedt Pelagic på Uthaug, fiskeforedling



Mascot Høie på Brekstad, produksjon av dyner og puter



Scanbio Ingredients i Bjugn/Lysøysund foredling fiskeoljer mv. og MOWI Fishfeed, Valsneset for-produksjon mv

De 4 omtalte bedriftene produserer i stor grad for et internasjonalt marked, og noen er internasjonalt ledende, og har til dels høye eksportandeler.

4.2 Fremtidig utvikling av næringsvirksomhet og sysselsetting

Som omtalt i foregående punkt har det vært en positiv utvikling i sysselsettingen i storkommunen. Begge de to nåværende kommunene ligger ellers helt i tetsjiktet innen fylket når det gjelder antall nyetablerte foretak pr 1.000 eksisterende, utenom offentlig forvaltning og primærnæringene; ca. 150 / 160 nye bedrifter i 2017.

Når det gjelder fremtidig utvikling og vekst i sysselsettingen kan dette skje gjennom:

- Vekst i eksisterende næringer og bedrifter
- Etablering av nye bedrifter (Hydrogen-fabrikk?)
- Vekst i offentlige sektor utenom flybasen
- Den planlagte oppbemanning av flybasen på Ørlandet
- Multiplikatoreffekten (Ringvirkninger)

Med vekst i eksisterende næringer og bedrifter og offentlig sektor, utenom Forsvaret, synes det rimelig å anta en %-vis øking i sysselsettingen tilsvarende befolkningsvekst på 1,0% pr år. Dette skulle tilsvare ca. 45 nye sysselsatte pr år. Dette innebærer ca. 250 nye arbeidsplasser frem til 2025 og 450-500 frem til 2030.



Flystasjonen er den største arbeidsplassen i den nye kommunen

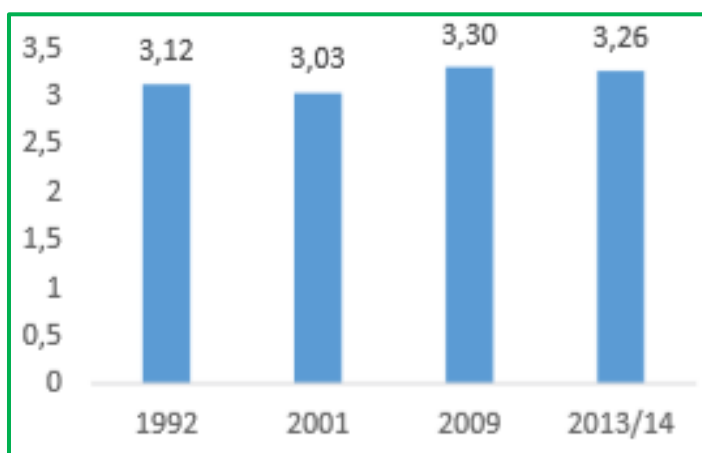
Forsvaret / Flystasjonen oppgir en antatt vekst på 50-70 nye ansatte pr år de nærmeste årene. Frem mot 2025 kan dette innebære ca. 3-400 nye sysselsatte. Når det gjelder flybasen er det grunn til å forvente en viss multiplikatoreffekt (ringvirkning), lavt anslått til 1,2, hvilket innebærer en ekstra sysselsetting på 20% eller ytterligere ca. 60-80 nye sysselsatte til totalt 400-450. Når det gjelder flystasjonen er det usikkerhet knyttet til om nye ansatte vil bosette seg i kommunen eller alternativt i Trondheim og pendle til/fra Ørlandet.

Foreliggende beregninger tilsier at antall sysselsatte vil øke nesten like mye som befolkningen. Dette vil eventuelt medføre en øking i sysselsettingsgraden, eller en øking i netto innpendling til den nye kommunen, eventuelt en kombinasjon av disse.

5. Fremtidig trafikkutvikling - prognoser

5.1. Reiseaktivitet – totalt antall reiser innen kommunen

For å måle reiseaktiviteten benyttes gjennomsnittlig antall reiser pr person pr dag, sum for alle fremkomstmidler. Tall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU), samt fra en rekke andre RVU'er både i storbyene og i ulike regionale undersøkelser viser at reiseaktiviteten har holdt seg meget stabil over lang tid slik det fremgår av figur 14. I mindre byer og områder utenfor byene ligger reisefrekvensen noe lavere. For nye Ørland kommune legges til grunn en reisefrekvens på 3,2.



Figur 14: Utvikling i gjennomsnittlig reisefrekvens i perioden 1992- 2013/14

I tråd med en befolkningsvekst på 1,0% pr år for den nye storkommunen innebærer dette en øking på ca. 120.000 nye reiser pr år, som gir en samlet øking på ca. 1,4 mill. nye reiser frem til 2030, til totalt 13,4 mill. på årsbasis.

5.2 Reisemiddelfordeling

Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, viser utvikling i reisemiddelfordelingen for perioden 1992-2013/14. Andel gangturer har vært meget stabilt på 21-22%, sykkel har variert mellom 7 og 4%, men er i dag i betydelig vekst. Andel bilførere har vokst til 55%, men samtidig har antall bilpassasjerer gått ned tilsvarende. Andel personreiser med bil er dermed stabil på 63%. Kollektivandelen er 10 % i 2013/2014 og økende. Disse totaltallene dekker over til dels meget store variasjoner mellom store byer, små byer, regioner og spredtbygde strøk. I denne undersøkelsen inngår bl.a. ferger, rutebåt og fly i kollektivreise-andelen og resultatene er derfor ikke direkte overførbare til daglige reiser på kommunenivå.

En rekke mer begrensede RVU'er gjennomføres jevnlig på lokalt og regionalt nivå. Det foreligger ikke noen RVU som omfatter kommunene på Ytre Fosen. Det eneste som kan gi en indikasjon er den meget begrensede registreringen som er gjort av transportmiddel-fordeling for reiser til/fra Hurtigbåten på Brekstad (se kap. 7.2).

Med utgangspunkt i sistnevnte undersøkelse og resultater fra et antall utførte RVU undersøkelser, er det i tabell 3 vist et anslag på reisemiddelfordelingen i den nye storkommunen. Det må tas forbehold om tallmaterialets kvalitet.

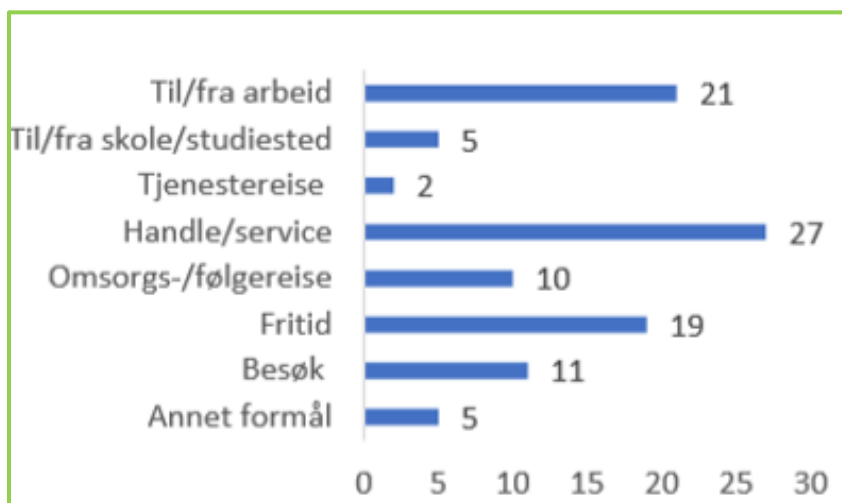
Tabell 3: Transportmiddelfordeling fra ulike RVU-er og anslag på fordeling i den nye storkommunen

Transportmiddel	Andre RVU Region	Hurtigbåt Brekstad	Anslag, andel Ørlandet 2018
Gange	16-20%	10-20%	18
Sykkel	2-6%	3%	3%
Bilfører	56-66%	50-60	60%
Bilpassasjer	8-10	20-30	15%
Kollektiv reiser (buss/taxi)	4-8	1	2
Andre	1-2	1	1

5.3 Reisenes fordeling på reisehensikt

I figur 15 er vist fordelingen av de daglige reisene mellom de ulike reiseformålene.

Kilde: «Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport».



Figur 15; Fordeling av reisene etter reiseformål

Reiser til/fra arbeid og skole utgjør til sammen 26% av alle reisene. Disse reisene, spesielt skolereisene, er i utgangspunktet de reisene som er enklest å samordne inn mot et kollektivt transporttilbud. Andel reiser til/fra handel og service er marginalt større, med sine 27%.

Spesielt reiser i forbindelse med handel kan iblant være utfordrende å utføre ved bruk av kollektivmiddel. Men ved å plassere enkelte typer av butikker inn mot kollektivknutepunkt, spesielt nytt trafikkknutepunkt på Brekstad, og eventuell terminal i Botngård kan nok en del handel også kombineres med å reise kollektivt. Fritidsreiser står for 19% av alle reiser og her er det viktig å kunne gi et tilbud for eksempel til og fra treningsaktiviteter, spesielt til unge reisende som ikke har sertifikat.

5.4 Prognoser for kollektivtrafikken – mål og virkemidler

Når det gjelder utvikling av det fremtidige kollektivtilbudet vil det være utfordrende å utarbeide tilfredsstillende prognoser som gir et grunnlag for utforming og dimensjonering av dette tilbudet.

I stedet for prognoser kreves det *klare målsettinger og innføring av tilhørende, nødvendige virkemidler. Selv om kollektivtrafikken er en fylkeskommunal oppgave, kan det være nødvendig at kommunen bidrar aktivt både i planlegging, gjennomføring og delfinansiering. Dette må forankres politisk i kommunen, og følges opp med planer og gjennomføring.* I denne sammenheng er det viktig at man også legger til rette for å ivareta den fremtidige driften av tilbudet.

Mål

Kommunen(e) har klare ambisjoner om å etablere et bedre kollektivtilbud i den nye storkommunen, med spesielt fokus på forbindelsen mellom Brekstad og Botngård, dagens rute 451. Dette vil være ryggraden i det lokale rutetilbudet. Men det synes rimelig at man også tilgodeser andre områder i kommunen med et bedret kollektivtilbud. Et oppgradert kollektivtilbud, med flere passasjerer vil dessuten være et viktig bidrag for å bygge opp under det planlagte trafikknutepunktet og den nye terminalen på Brekstad.

Som grunnlag for beslutninger om fremtidig kollektivtilbud presenteres to alternative fremtidige opplegg, i utgangspunktet knyttet opp mot den fremtidige hovedruten 451, supplert / kombinert med et opplegg for andre ruter og bestillingstrafikk.

Mål alternativ 1: Dobling av trafikktilbud og firedobling av antall reiser på rute 451

I dag har denne ruten ca. 25.000 passasjerer og ca. 5.000 enkeltavganger pr år. Det gir et gjennomsnittlig passasjertall pr. tur på 5 passasjerer og ca. 100 passasjerer pr hverdag. På veien mellom Botngård og Bjugn er det anslagsvis 10.000 reiser med personbil pr dag. Dersom 30% av disse er reisende som kjører hele strekningen parallelt med bussen utgjør dette 3.000 mulige busspassasjerer. Dersom kun 10% av disse går over fra bil til buss, gir det 300 nye passasjerer pr dag og *en firedobling av trafikken* til 100.000 passasjerer pr år.

Virkemidler: En dobling av tilbudet, kombinert med innføring av parkeringsavgifter, og bedre fysisk tilrettelegging skal bidra til veksten. Dette gjelder tilrettelegging for bilparkering ved enkelte bussholdeplasser, primært i Botngård, standardheving på holdeplassene med skikkelige leskur, tilrettelegging for sykkelparkering under tak mv. Økningen vil også gi en dobling av antall reisende pr tur, fra 5 til 10, og derved oppfylles et mål om øket kapasitetsutnyttelse av materiellet.

Mål alternativ 2: Fremtidig trafikkvekst skal tas av gang-, sykkel- og kollektivtrafikk

Kommunene har vært engasjert i arbeidet med etablering av såkalte «Kystvekstavtaler» etter modell fra byvekstavtalene, hvor staten bl.a. skal bidra med økede tilskudd bla. til utvikling av kollektivtrafikken. I byvekstavtalene er utgangspunktet at fremtidig vekst i trafikken i sin helhet skal skje gjennom øket gang-, sykkel- og kollektivtrafikk. Dette innebærer en årlig vekst på 120.000 for de tre transportformene samlet (se kap. 5.1).

Det vil være et rimelig mål at 50% av denne trafikkveksten tas av kollektivtrafikken (buss og taxi). Dette betyr en årlig vekst på 60.000 nye kollektivreiser hvert år. Regnet fra nytt ruteopplegg innføres i 2021 frem til 2025, gir dette totalt 250.000 nye reiser i 2025 og 550.00 nye kollektivreiser i 2030. Dette kommer i tillegg til dagens ca. 240.000 reiser og gir *totalt ca. 800.000 kollektivreiser i 2030 og en kollektivandel på ca. 6%.*

Virkemidler: For å oppnå en slik utvikling kreves en ytterligere oppgradering av kollektivtilbudet i forhold til alternativ 1, med øket antall avganger, etablering av innfartsparkering, spesielt i Botngård, oppgradering av holdeplasser og ytterligere tiltak mht. parkeringsregulering og -avgifter.

Når det gjelder de resterende 50% av trafikkveksten, ytterligere 550.000 reiser frem til 2030 forutsettes disse reisene må gjøres som gang- og sykkelreiser. For at dette skal lykkes kreves at disse transportformene prioriteres gjennom bedre tilrettelegging, herunder bygging av gang- og sykkelveier

Andre virkemidler

De viktigste virkemidlene er først og fremst et bedre kollektivtilbud og en regulering av parkering. Det er imidlertid viktig at man også tar i bruk andre virkemidler. Her har kommunen som en meget stor arbeidsgiver et ansvar for å legge til rette for sine ansatte til å benytte et bedret tilbud for gang-, sykkel- og kollektivreisende. Dette kan skje gjennom ulike incentivordninger, tilbud om kommunale biler/sykler for bruk til reiser i arbeidstiden, dusjfasiliteter for syklende osv. Med en fast rutetabell og relativt hyppige avganger kan man for eksempel planlegge møter i kommunal regi slik at møtetiden passer med bussavgangene.

Ellers kan for eksempel kommunen, gjerne i samarbeid med handelsnæringen, innføre familiebilleter / gratis på lørdager, subsidiering av bussreiser knyttet opp mot utvalgte fritidsaktiviteter for barn og ungdom osv. På Sundbåten i Kristiansund innførte kommunen i 2017 gratis reiser for alle på lørdager, noe som førte til en mangedobling av antall reiser på lørdager.

6. Fremtidig kollektivtransporttilbud

Forslag til fremtidig kollektivtilbud omfatter i denne sammenheng:

- Hurtigbåttilbudet Brekstad – Trondheim
- Region- , lokalruter og skoleruter med buss
- Bestillingsruter basert på maxitaxi

Hovedvekt legges på det ordinære rutetilbudet med buss, supplert med maxi taxi i bestillingsruter. Det vises til de to alternativene som er beskrevet i foregående kapitel.

6.1 Tilbudet med hurtigbåt

I utgangspunktet legges til grunn at man opprettholder dagens tilbud mellom Brekstad og Trondheim, med 8 avganger daglig i hver retning. Ruteopplegget, mht. antall avganger, rutetider mv. må imidlertid vurderes nærmere, og vil være avhengig av Kystekspresens fremtid. Det vil påvirke både ruteopplegg, valg av skip og kapasitet på disse.

Sentralt i de vurderinger som må gjøres vil være utvikling i omfanget av pendling mellom Trondheim og Brekstad, spesielt for personellet ved flybasen. Det er vanskelig å ha noen klar oppfatning om omfanget av denne pendlingen, som i utgangspunktet kan skje i begge retninger.

Når det gjelder avgangstidene for hurtigbåtene justeres disse noen ganger (+/- 5-10 minutter). Det er viktig når slik justeringer gjøres at man tar hensyn til og tilpasser avgangs- og ankomsttidene for bussene til/fra hurtigbåtterminalen, slik at man kan opprettholde korrespondanser, så langt som mulig på 5 minutters nivå.

Når det gjelder valg av skip er det klart at disse skal være «utslippsfrie», noe som innebærer at man må velge batteri- eller hydrogendrift, eventuelt en hybridløsning. Dette utredes nærmere i annen sammenheng. Valg av løsning vil også påvirke beslutningen om av mulig etablering av et hydrogenproduksjonsanlegg på Uthaug, som er helt sentral i dette prosjektet.

6.2 Busstilbudet – alternativ 1 – styrking av rute 451

Alternativ 1, se kapitel 5.4, som primært innebærer en tilnærmet doubling av tilbudet på rute 451 langs FV710 på strekningen mellom Brekstad og Botngård. Det er på denne strekningen vi finner den absolutt største trafikkstrømmen innenfor den nye kommunen. Denne ruten vil være stammen i det fremtidige busstilbudet. Den binder sammen dagens to kommunesentre og største befolkningskonsentrasjoner. Den sikrer tilgang til mange arbeidsplasser og store deler av det offentlige og private tjeneste- og servicetilbud, handel osv.

Her man har de beste forutsetningene for å bygge opp en mer robust fremtidig busslinje, med et potensielt betydelig trafikkgrunnlag. Det er utarbeidet et forslag til nye rutetabeller.

Tidtabell mandag – fredag

Tidtabeller for mandag- fredag som er presentert i tabellen 4 og 5 på neste side.

Tabell 4: Foreslått Rutetilbud fra Brekstad til Botngård (Krinsvatn) mandag – fredag

451						Mandag - fredag													
Ankost hurtigbåt		07:20		09:10		11:10	13:10				15:45		17:35		19:45		22:00		
Avgang Hutigbåt		07:30			1035	11:20		14:30		15:55			(19:00)		20:50				
Brekstad kai	06:35	I 07:30	08:00	H 09:10	H 10:30	11:40	H 13:15	13:45	H 14:35	15:25	I 15:50	16:35	H 17:35	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	
Opphaug	06:39	07:34	08:04	09:14	10:34	11:44	13:19	13:49	14:41	15:31	15:54	16:39	17:39	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09	
Grøtan vegkryss													17:41						
Ervika													17:44						
Stokkslettbakken	06:41	07:36	08:06	09:16	10:36	11:46	13:21	13:51	14:43	15:33	15:56	16:41		19:11	20:11	21:11	22:11	23:11	
Bjugn Fabrikker	06:47	07:42	08:12	09:22	10:42	11:52	13:27	13:57	14:49	15:37	16:02	16:47	17:50	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17	
Botngård	06:53	07:48	08:20	09:30	10:50	12:00	13:35	14:05	14:55	15:45	A 16:10	16:55	18:00	19:25	20:25	21:25	22:25	23:25	
Botngård skole	06:54	07:49							14:56										
Elveng skole	07:10	08:05							15:13										
Krinsvatnet	B 07:20	B 08:15							B 15:20										
Km.	38,4	38,4	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	38,4	14,3	14,3	14,3	17,7	14,3	14,3	14,3	14,3	14,3	
Km. pr. dag	275,9																		

Tabell 5: Foreslått Rutetilbud fra (Krinsvatn) - Botngård – Brekstad mandag – fredag

Fargekoder: Svart = dagens rute Grønn = nye avganger Rødt = nye kveldsavganger Blått = Hurtigbåt

451																		
Krinsvatnet		B 0635		B 08:15								B 1545						
Elveng skole		06:43		08:23								15:53						
Botngård sk/Fosen vgs.		06:59		08:39								16:09						
Botngård	05:45	A 07:05	C 07:30	CA 08:45	10:05	1055	12:30	13:05	14:00	15:00	15:30	A 16:10	A 17:05	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25
Bjugn Fabrikker	05:48	07:08	07:34	08:48	10:08	1058	12:33	13:08	14:03	15:03	15:33	16:13	17:08	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28
Stokkslettbakken		07:12	07:38	08:52	10:12	1102	12:37	13:12	14:07	15:07	15:37	16:17	17:12	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32
Ervika	05:52																	
Grøtan vegkryss	05:55																	
Opphaug	05:56	07:14	07:39	08:54	10:14	1104	12:39	13:14	14:09	15:09	15:39	16:19	17:14	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34
Ørland Flyplass			07:48															
Brekstad kai	H 06:05	I 07:25	07:53	H 09:05	H 10:25	H 1115	H 12:50	13:25	14:20	15:20	I 15:50	16:30	H 17:25	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45
Ankomst Hurtigbåt		07:20		09:10		11:10		13:10			15:45		17:35		19:45			22:00
Avgang Hurtigbåt	06:10	07:30			10:35	11:20			14:30		15:55			19:00		20:50		
Km	15	38,40	24,30	38,40	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	14,30	38,40	14,30	14,30	14,3	14,3	14,3	14,3
Km. pr. dag		268,20																

Tilbudet lørdag og søndag

På lørdager foreslås etablert et rutetilbud med 4 tur/returavganger, mot ingen turer i dag. På søndag foreslås øket til to tur/retur Botngård – Brekstad i tillegg til dagens tur/retur avgang Brekstad – Krinsvatnet. Fastlegging av tidtabell må gjøres for begge dager.

For hovedruten 451 innebærer dette en opptrapping i forhold til dagens tilbud:

- 1) Antall avganger innenfor dagens trafikkeringsstid 06:35 – 17:35 foreslås øket fra 8 til 14 fra Brekstad og i perioden 05:45-17:05 økes det fra 12 til 14 i retning fra Botngård.
- 2) I tillegg er det foreslått fire nye avganger i hver retning på ettermiddag / kveld med stiv timesrute til kl. 22:25/23:05.
- 3) Det foreslås etablert nytt tilbud på lørdag som ikke har noen avganger i dag, med 4 turer i hver retning, mens tilbudet på søndag er økes med 3 enkeltavganger.

- 4) Materiellstørrelse bør vurderes. Ruten må trafikkeres med 2 busser / alternativt 1 buss + 1 maxitaxi på enkelte turer.

Øking av tilbudet forutsettes iverksatt i 2021, men den forventede trafikkveksten nok vil komme gradvis over noe tid – anslagsvis over 2-3 år, avhengig av virkemiddelinnsetningen.

6.3 Busstilbudet - alternativ 2 - styrking av rute 451 med «Kystvekstavtale»

Alternativ 2, se kapittel 5.4, innebærer en satsing på busstilbudet betydelig utover det som er beskrevet for alternativ 1. Denne satsingen bygger på forutsetninger om trafikkvekst og virkemiddelbruk i en «Kystvekstavtale» etter samme modell som byvekstavtalene.

Følgende tilbud foreslås: 30 minutter rute i rush, timesrute midt på dagen og på kvelden:

Tabel 6: Forslag til tilbud på rute 451 etter alternativ 2, med «Kystvekstavtale».

Perioder	0545	06:00 - 08:30	09:00- 14:00	14:30- 17:00	18:00- 23:00	SUM
mandag-fredag						Avganger tur/retur
Intervall i min	-	30	60	30	60	
Antall avganger	1	6	6	6	6	25

Antall avganger gjelder for begge retninger. I tillegg foreslås en timesrute 10-15 på lørdag, dvs. 6 avganger i hver retning, samt 3 avganger på søndag.

For rute 451 innebærer dette tilbudet en opptrapping i forhold til dagens tilbud:

1. Antall avganger Fra Brekstad til Botngård økes fra dagens 8 til 25 avganger daglig, mandag til fredag, og Botngård - Brekstad fra 12 til 25 avganger daglig. Det kjøres så langt mulig med stive ruteplaner.
2. Det foreslås etablert nytt tilbud på lørdag som ikke har noen avganger i dag. Det foreslås 6 turer i hver retning på lørdager, mens tilbudet på søndag kjøres med tre ekstra enkelturer slik at det blir 3 avganger på ruten i hver retning.
3. Materiellstørrelse bør vurderes. Ruten må trafikkeres med 2 busser.

Det vil kreve tid å planlegge og sette ut i livet et tilbud som foreslått. Det bør hvis mulig vurderes å forlenge innværende anbudsperiode med 1 år for å få dette til, og den forventede trafikkveksten nok vil komme over noe tid – kanskje over 2-3 år.

6.4 Øvrige rutetilbud - samordning med skoleruter

I tillegg til å prioriter et godt kollektivtilbud mellom Brekstad og Botngård er, bør det også foretas en oppgradering av tilbudet på dagens ruter 453 og 558. Følgende opplegg foreslås:

- Nye avganger t/r Vallersund - Lysøysund -2 daglige avganger tilpasset arbeidstiden.
- Se på mulighetene for å kombinere med skoleruter / med ytterligere ruteavganger før eller etter skolerutene.
- Se på mulighetene for gjennomgående avganger Lysøysund – Brekstad og Garten – Botngård tilpasset arbeidstidene (kan kjøres før / etter skolerutene).

Det er viktig å de på mulighetene for samordnet utnyttelse av ressurser - materiell og sjåførere mellom ordinære ruter og skoleruter – i de fleste tilfeller vil dette bidra til en mer effektiv utnyttelse av vognpark og materiell.

Forøvrig kan det være aktuelt med et utvidet tilbud av bestillingsruter, gjerne basert på maxitaxi – se neste punkt.

6.5 Minibusser / Maxitaxi i bestillingsruter

Når det gjelder kveldsavgangene, kan et etterspørselsstyrt tilbud med faste timesavganger være aktuelt. Disse kjøres kun etter bestilling, som gjøres for eksempel innen 30 minutter før oppsatt avgangstid. Prinsippet er Ingen bestilling – ingen tur. Opplegget fordrer at man etablerer en «beredskapsordning» basert på en nærmere avtalt godtgjøring, og at kjørte turer godtgjøres med en kilometergodtgjørelse.

Bestillingsruter kan også tenkes tilpasset og tilbudt på andre ruter og i andre deler av kommunen, eventuelt også på lørdags- og søndagsavgangene.



Maxitaxi med 9- 16 seter kan være et godt alternativ på ruter eller i perioder med lavt trafikkgrunnlag og som supplement til ordinære rutebusser. Bilene kan også utstyres med rullestolrampe eller heis.

Tilbudet kan gjøres mer fleksibelt ved at man inkluderer henting / levering innenfor områdene nærmest sentrum i Botngård og Brekstad. Dette kan utvikles til et konsept innen **smart city** – tankegangen, og videreutvikles på flere områder – bestillingssystem, betalingssystem, takstsystem osv. Kostnadmessig vil det også kunne gi betydelige gevinster, og det bør arbeides videre med tanke på å etablere en slik løsning.

6. 6 Økonomi – produksjon, kostnader, inntekter

Produksjon og kostnader Alternativ 1 Rutestrekning Brekstad – Botngård

- Antall avg. (sum t/r) øker fra dagens ca. 4.900 til ca. 9.300 avg. / år (+ 90%)
- Antall kilometer i rute øker fra dagens ca. 70.000 til ca. 133.000 km / år (+ 90%)
- Med en kostnad på kr 40/vognkm øker kostnadene fra ca. 2,8 til ca. 5,3 mill. kr / år
- Med en kostnad på kr 35/vognkm øker kostnadene fra ca. 2,5 til ca. 4,6 mill. kr / år

Produksjon og kostnader Alternativ 2 Rutestrekning Brekstad – Botngård

- Antall avganger (sum t/r) øker fra dagens ca. 4.900 til 12.300 avg. / år (+ 150%)
- Antall kilometer i rute øker fra dagens ca. 70.000 til ca. 175.000 km / år (+ 150%)
- Med en kostnad på kr 40/vognkm øker kostnadene fra ca. 2,8 til ca. 7,0 mill. kr / år
- Med en kostnad på kr 35/vognkm øker kostnadene fra ca. 2,5 til ca. 6,1 mill. kr / år

En del av kostnadsøkningen ligger allerede inne i begge alternativene i form ubetalt tomkjøring som gjøres om til rutekjøring. Den andelen av kilometerne som kan utføres med maxitaxi vil ha en lavere km kostnad (ca. 25 kr/km). En samordning av rute og skolekjøringen kan også gi en mer effektiv utnyttelse av vogner og mannskap. Dette vil også komme kommunen til gode gjennom reduserte kostander til skoleskyss. Til sammen kan et grovt anslag tilsi at disse forholdene kan gi en årlig besparelse på 0,5 – 1 mill. kroner.

Inntekter - rute 451 i dag

- | | | |
|---|---------------|---------------------|
| - Trafikkinntekter 25.000 reiser (gj.snitt. kr 18/reise): | 25.000 X 18 = | kr 0,45 mill/år |
| - Tilskudd fra fylkeskommunen, anslått 75-80 % | | ca. kr 2,3 mill/år |
| - SUM inntekter | | ca. kr 2,8 mill /år |

Inntekt - rute 451 Alternativ 1, 2025

- | | | |
|---|--|--------------------|
| - Trafikkinntekter, 100.000 reiser (gj.snitt. kr 18/reise): | | kr 1,8 mill/år |
| - Tilskudd fra fylkeskommunen, anslått 60 % | | ca. kr 3,0 mill/år |
| - Kommunale tilskudd – andel inntekter parkering | | ca. kr 0,5 mill/år |
| - SUM inntekter | | ca. 5.5 mill/år |

Inntekt rute 451 Alternativ 2, 2025

- | | | |
|---|--|--------------------|
| - Trafikkinntekter, 180.000 reiser (gj.snitt. kr 18/reise): | | kr 3,2 mill/år |
| - Tilskudd fra fylkeskommunen, anslått 50 % | | ca. kr 3,5 mill/år |
| - Kommunale tilskudd – andel inntekter parkering mv | | ca. kr 1,5 mill/år |
| - SUM inntekter | | ca. kr 8,2 mill/år |

Resultat

Sammenholdes kostnader og inntekter for 2025 viser regnestykket at økende trafikkinntekter og tilskudd fra kommunen bidrar til et positivt resultat, samtidig som tilskuddet fra fylkeskommunen øker bare økes med ca. 1,2 mill, men tilskuddsandelen reduseres fra 80 til 50%. Det positive resultatet vil kunne benyttes til en betydelig oppgradering av kollektivtilbudet i hele kommunen. Skal de positive resultatene bli en realitet forutsettes et de tiltak og virkemidler som er lagt til grunn oppfylles.

6.6 Endringer i løyvereglene

Endringer i samferdselsloven og løyvereglene, som gjøres gjeldene fra sommeren 2020 åpner også opp for å etablere rutegående tilbud på kommersiell basis utenom det fylkeskommunale anbudssystem. Dette er muligheter som kan vurderes uten at det bør knyttes for store forventninger til disse mulighetene.

7. Etablering av trafikknutepunkt på Brekstad

Uavhengig av foreliggende prosjekt er det gjennomført 2 eksterne prosjekter av betydning for dette prosjektet. Dette gjelder: «Forprosjekt sykkelhotell ved ny hurtigbåtkai i Brekstad» sentrum (Asplan Viak) og «Mulighetsstudie Brekstad Metro» (ASAS) vedrørende fremtidig terminalbygg.

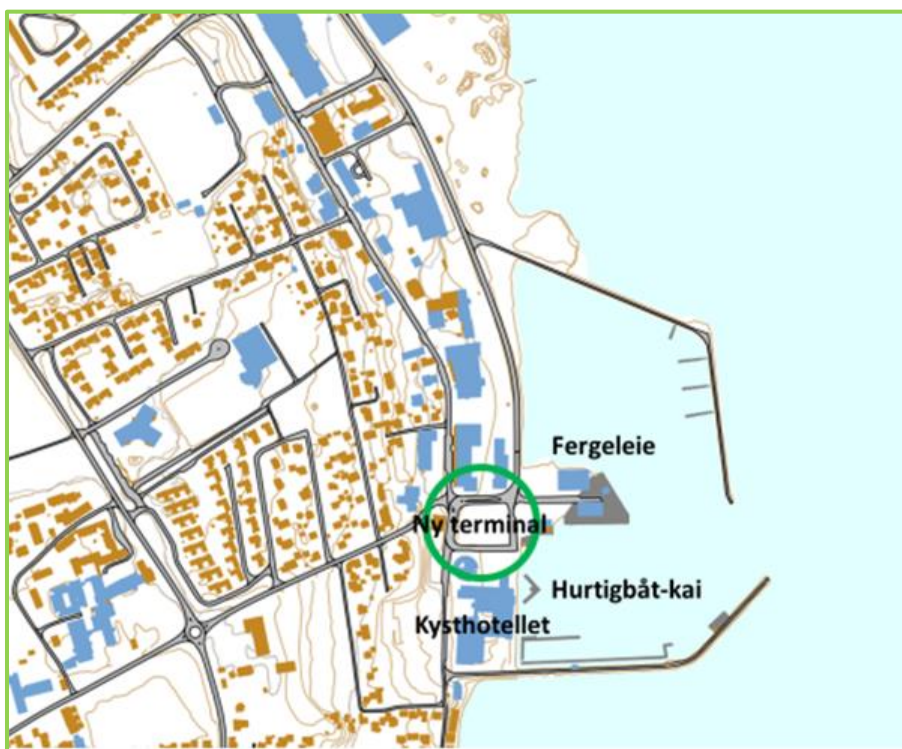
I dette kapitlet presenteres grunnlaget for utvikling av en terminalfunksjon som en sentral del av det fremtidige trafikknutepunktet.

Følgende oppgaver må ivaretas ved planlegging og etablering av trafikknutepunktet:

- Fastlegge lokalisering
- Sikre gode og sikre adkomstforhold til knutepunktet for de ulike transportmidler og trafikantgrupper
- Fastlegge funksjoner i et terminalbygg
- Dimensjonering og utforming av trafikkarealer og terminalfunksjoner
- Integrering / samlokalisering av terminalen med andre funksjoner

7.1 Lokalisering

Terminalen er planlagt etablert på området som markert med en sirkel på kartet i figur 16.



Figur 16: Lokalisering av fremtidig terminalbygg like nord for Kysthotellet

Tilførselsveg og oppstillingsarealer for fergekaien er vist i figur 17 på neste side.



Figur 17: Kartet viser plassering og utforming av den nye fergekaia i Brekstad, med atkomstveg og oppstillingsplass for biler. Planlagt plassering av fremtidig trafikkterminal markert med blå sirkel

7.2 Atkomstforhold til terminalen

Atkomst til det nye terminalområdet for kjørende trafikk kan skje via Havnegata og / eller Yrjars gate, samt Skolegata.

Atkomst til fergekaia skjer via nyanlagt ny rundkjøring med egen avkjørsel til fergekaia.

7.3 Trafikkfunksjoner og infrastruktur

Det skal på knutepunktet tilrettelegges for de ulike transportmidler og trafikantgrupper som skal benytte terminalen og øvrige funksjoner som måtte bli integrert / samlokalisert med trafikkfunksjonene:

- Hurtigbåt
- Buss
- Taxi
- Sykkel
- Gående
- Personbil
- Parkering / «kiss and ride»

Hurtigbåten er det sentrale transportmiddel i terminalen og selve grunnlaget for etablering av et trafikknutepunkt på Brekstad.

Hurtigbåttilknytning

Når det gjelder hurtigbåter forutsettes eksisterende kaianlegg og gangbro benyttet fortsatt, og vil inngå som en viktig del av trafikknutepunktet. Avstanden fra kaia til terminalområdet er kort (ca. 50- 75 meter), men gangforbindelsen må minimum bygges med tak, men det anbefales bygget som en fullt innebygget / innglasset gangforbindelse på hele strekningen.

Buss og taxioppstillingsplasser.

Oppstillingsplasser / holdeplasser for buss og taxi må plasseres helt inn mot terminalbygget med overbygget, direkte adkomst inn i terminalbygget- holdeplassen kan med fordel plasseres på den siden av terminalen som gir kortest mulig gangavstand frem til hurtigbåtkaien. Oppstillingsplassen bør ha kapasitet for minimum 2 busser og en lengde 30 meter, samt plass for inntil to taxi- inntil 15 meters lengde. I tillegg må det etableres 1-2 plasser for ventende busser og taxier i umiddelbar nærhet av holdeplassen. Holdeplassen må være universelt utformet. Når det gjelder krav til holdeplassutforming vises forøvrig til SVV Håndbok V123.

Tilrettelegging for syklende og gående

De som går til / fra terminalen vil i hovedsak være personer som bor innen gangavstand, samt gjester som overnatter på hotell eller annet innlosjeringssted i sentrum av Brekstad. Flertallet av de syklende må antas i hovedsak å ha start / mål i nåværende Ørland kommune. Det må legges til rette for sikker atkomst til terminalen for begge disse gruppene. For syklistene må det etableres tradisjonell sykkelparkering under tak og med rask og enkel låsing av sykkelens hjul og ramme, alternativt sykkelhotell med innendørs parkering for å øke sikkerhet og komfort. Et parkeringsanlegg for sykkel i tilknytning til terminalen er utredet fra Asplan Viak er kan også være aktuelt for andre syklende til / fra nærområdet til terminalen,

Tilrettelegging for reisende som ankommer med bil

For reisende som blir kjørt med personbil til / fra Hurtigbåten, må det legges til rette et kiss-and-ride-tilbud med et begrenset antall plasser for å sette av og hente den (de) reisende. Stopptiden skal være kortest mulig og dette skal ikke være en plass for venting på ankommende passasjerer. Disse plassene kan plasseres nær inntil terminalen, men ikke slik at de kommer i konflikt med holdeplassene for buss og taxi.

Det bør også etableres et antall korttidsplasser for biler som venter på passasjerer eller har korte ærend i terminalen.

Reisende som selv kjører bil til hurtigbåten, dagpendlere eller andre som er på dagsturer må også gis et tilfredsstillende tilbud av parkeringsplasser i akseptabel gangavstand til terminalen. Det kan være aktuelt å tilby noen plasser i parkeringskjeller under terminalbygget, men hovedtyngden av plassene forutsettes å ligge på bakkeplan. Disse plassene skal plasseres i rimelig nærhet av terminalen og antallet plasser må avklares nærmere.

I tråd med målsettinger om øket andel kollektivreiser, herunder også for reisende til / fra hurtigbåten og den nye kollektivterminalen forutsettes at det gjennomføres parkeringsregulering og innføring av parkeringsavgifter. Dette bør gjelde alle plasser i tilknytning til terminalen og området rundt, kfr. punkt 5.4 i rapporten og grunnlagsmateriale som finnes i «Trafikk og parkeringsnotat 2017» (Asplan).

Det må i denne sammenhengen skilles mellom dagparkering og langtidsparkering (i dag er mange reisende som parkerer bilen i opptil flere dager, kanskje en hel uke) helt gratis i kort avstand fra hurtigbåtkaien.

Passasjerfasiliteter i terminalen

Terminalen må inneholde følgende basis-tilbud til passasjerene:

- Oppvarmet venteområde med tilstrekkelig med sitteplasser
- Både fast og elektronisk sanntids ruteinformasjon (skjermer og høyttaler) samt et linjenettkart. Oppdaterte værmeldinger er ønskelig, og det er spesielt viktig å formidle oppdatert ruteinformasjon i forbindelse med større forsinkelser og eventuelle kanselleringer.
- Eventuell informasjonsskranke – denne kan eventuelt kombineres med funksjon som kommunalt servicetorg, minimum et oppslag med telefonnummer / webadresse til kundeinformasjon.
- Toaletter, HC, kvinner, menn
- Behov for bagasjeoppbevaring må vurderes og eventuelt etableres.

I tillegg vil det være ønskelig med tilbud av kioskvarer og hurtigmat, minimum automater med enkle tilbud av drikke og enkel mat / sjokolade.

Fasiliteter bussjåfører og taxisentralen

Terminalen vil være endepunkt for bussruter og det vil være aktuelt med en viss reguleringstid for bussen. Det vil være behov for egne toaletter for sjåførene og eventuelt også et pauserom, avhengig av fremtidig kjøremønster. Behovet må avklares nærmere med AtB, operatørene og sjåførorganisasjonene.

Terminalen vil også være det naturlige sted for plassering av taxiholdeplassen i Brekstad sentrum. Taxisentralen ønsker å erstatte dagens lokaler, som skal rives, og har behov for et pause- / hvilerom og en kontorplass. I tillegg er det ønskelig med et rom med overnattingsmuligheter for sjåfører på nattevakt.

Dimensjoneringsgrunnlag – terminalbygg og trafikkarealer

En meget enkel undersøkelse gjennomført på én torsdag i april 2017 viser at passasjerer med hurtigbåten benyttet følgende transportmåte til /fra hurtigbåten.

- 10-20 % velger å gå
- 3% sykler
- 1 % tar bussen (dvs. 7 passasjerer)
- 20-30 % blir hentet/kjørt
- 50- 60 % kjører selv eller sammen

Med utgangspunkt i ca. 240.000 passasjerer på årsbasis, betyr dette på døgnnivå at ca. 100 går, 20 sykler, 10 tar bussen, 170 blir kjørt eller hentet og 360 kjører egen bil. Antallet biler er beregnet med forutsetning at det er 1,5 person per bil (i tillegg til personen som kjører hvis de blir hentet eller kjørt). Trafikken fordeler seg ca. 50/50 på avreisende og ankommende. Dvs. at antall avreisende utgjør halvparten av de angitte passasjertall, den

andre halvparten er ankommende. At 360 reisende benytter personbiler, medfører derfor at disse bilene beslaglegger 180 langtidsparkeringsplasser.

En terminal som den på Brekstad vil i utgangspunktet hovedsakelig betjene reisende som skal bytte transportmiddel, og først og fremst for daglige tur/retur-reiser eller en del enveisturer. De fleste reisende vil tilpasse sine ankomster til terminalen slik at de vil ha en begrenset oppholdstid i terminalen. Dette vil også gjelde kollektivreisende dersom det tilrettelegges med korrespondanser mellom buss og båt. De fleste reisende, spesielt dagpendlerne vil derfor normalt gå direkte til / fra sin båt- eller bussavgang, alternativt til / fra parkert bil eller sykkel. Det betyr at flertallet i utgangspunktet bare vil gå gjennom terminalen uten å oppholde seg der.

Terminalen kan også være aktuell for fergepassasjerer, som normalt vil ha en viss ventetid på fergekaia og som ønsker å benytte toaletter og ulike typer av servicetilbud, kiosk, hurtigmat osv. Videre vil det også være behov for ulike fasiliteter for reisende ved forsinkelser eller kanselleringer av avganger.

Utover dette kan det være aktuelt å etablere annen virksomhet i selve terminalbygget, for eksempel et kommunalt servicetorg, et serveringssted, kiosk og butikker som kan være en del av et service- og småhandelstilbud i Brekstad sentrum. Dette vil gjøre terminalen mer attraktiv, skape mer liv og som også kan være til nytte og glede for de reisende. Annen kommersiell virksomhet integrert i terminalbygget vil være aktuelt – for eksempel kontorhotell, eller ordinære kontorlokaler med sentral beliggenhet.

Videre arbeid med terminalbygget

I illustrasjon nedenfor er vist hvordan man kan tenke seg et fremtidig terminalbygg utformet og plassert i forhold til hurtigbåtkaien (nederst i bildet) og Kysthotellet (til venstre). Illustrasjonen er hentet fra den mulighetsstudien som ble presentert sommeren 2019.



Illustrasjon av mulig utforming og plassering av fremtidig trafikkterminal (Ref: ASAS)

Mulighetsstudien som er gjennomført sier lite om selve terminalfunksjonen; fasiliteter, utforming og arealbehov i terminalbygget. Det samme gjelder atkomstforhold til terminalen og trafikkarealer; oppstillingsplasser, parkeringsarealer osv.

Det videre arbeid med terminalbygget må i store trekk omfatte.

- Avklare hvilke funksjoner som skal inn i bygget utenom selve terminalen
- Planlegging og dimensjonering av terminalfunksjonen og -bygget, samt trafikkarealene rundt terminalen
- Utarbeide reguleringsplan
- Finansiering – herunder også eierforhold mv
- Prosjektering
- Fremdriftsplan
- Byggefase