
DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Trøndelag fylkeskommune
Grunnlag	Mandat for anbud på kollektivtrafikk i Trøndelag utenom Stor-Trondheim fra 2021. Vedtatt i Fylkestinget den 28.2.2018.
Rapportnavn:	Forslag til strategi for Anbud buss Trøndelag region 2021 (Regionanbud 2021) Delrapport 1 – Mobilitetstilbudet
Arkivreferanse:	18/000178
Oppdrag:	
Prosjektbeskrivelse:	
Prosjekteier:	Janne Sollie
Fag:	Kollektivtrafikk
Tema	Anbudsstrategi
Leveranse:	Rapport til Trøndelag fylkeskommune den 01.11.2018
Skrevet av:	AtB AS
Kvalitetskontroll:	AtB AS

SAMMENDRAG

Denne delrapport 2 inngår som en av flere delrapporter, utarbeidet av AtB på oppdrag fra Trøndelag Fylkeskommune tilknyttet oppdraget om «Forslag til strategi for anbud buss Trøndelag 2021, også kalt regionanbudet 2021». Rapporten beskriver utredning av tre ulike alternative mobilitetstilbud for perioden 2021-2029 med opsjon 1+1 år. Ulike i den forstand at de skal imøtekomme fylkeskommunens mandat om et tilbud på dagens tilbuds nivå, ett med lavere tilskuddsnivå og et med høyere tilskuddsnivå. Disse er i rapporten beskrevet for «Tilpasning», «Minimum», og «Fremtiden». Rapporten vil inngå som vedlegg til Hovedrapporten som skal til politisk behandling i desember 2018. På bakgrunn av politisk vedtak og Fylkesrådmannens konkrete oppdrag til AtB skal delrapportens arbeid og konklusjoner danne grunnlag for AtBs konkurransegrunnlag for kjøp av rute- og kunde- og mobilitetstjenester i nevnte periode.

I arbeidet med å utforme alternativene har AtB hatt en bred og omfattende datafangst i offentlig dokumentasjon (SSB) om befolkningsvekst, trender og utvikling av betydning for individet, samfunnets behov og den teknologiske utviklingen. Det ble også gjennomført en driveranalyse blant kollektivreisende og blant de som ikke reiser kollektivt. Videre har det vært en bred involvering av de syv regionrådene som geografisk deler Trøndelag, og gjennom to dialogmøter i perioden februar-oktober 2018 har regionrådene fått informasjon om tidsplan/prosess, og i siste møte ble AtB vurdering av alternativenes utforming og konsekvens presentert for respektive regionråd. Kommunene har i disse regionrådsmøtene vært oppfordret til å gi sin kommunevise vurdering av AtBs planer for fremtidig tilbud, og har også gjort dette i noen grad. Avslutningsvis har alle kommuner vært tilskrevet og gitt anledning til å komme med sine innspill på spørsmål utformet av AtB for å få svar på hvordan man opplever dagens kollektivtilbud, utfordringer og hvordan kommunen utvikler seg i perioden. Mange kommuner har gitt omfattende beskrivelser som har vært viktig for AtBs forståelse av kundebehovene.

AtB har i tilbudsutviklingen lagt til grunn konklusjoner i AtBs delrapport 1 «Markedsperspektivet» som sammenfatter forhold fra avsnittet over og konkrete innspill fra kommuner og regionråd, og AtBs driftserfaringer fra drift av kollektivtrafikken i det tidligere Sør-Trøndelag fra 2013 har også dannet et godt underlag for tilbudsutviklingen.

AtB har definert følgende overordnet målsetting og hovedmål knyttet til utredningsarbeidet,

Sikre et mobilitetstilbud i hele Trøndelag tilpasset regionale og lokale behov.

Hovedmålene er begrenset til;

1. Bidra til å binde Trøndelag sammen.
2. Bidra til regional bo- og næringsutvikling
3. Sørge for en trygg og sikker kollektivtransport
4. Bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i byvekstavtalens område
5. Bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål.

Denne delrapporten har i dette utredningsarbeidet hatt størst fokus på hovedmål 1, 2 og 4.

Sentralt i arbeidet har vært forholdet til hvordan tog, buss og båt kan utnytte hverandres styrker slik at man oppnår et best mulig transporttilbud gjennom et samspill mellom transportmidlene der de sterkes sidene ved tog, buss og båt utnyttes. En strategisk beslutning har vært å planlegge det samlede rutetilbudet i nettverk og la toget danne ryggraden i det nye kollektivsystemet, og å opprette et Intercity-område (i tråd med fylkeskommunens samferdselsstrategi) hvor bussen utfyller togets rutetabell slik at det blir et tydelig, høyfrekvent og kapasitetssterkt Intercity-område hvor Intercity-linjer (buss og tog) trafikkerer Intercity-strekningene; Steinkjer-Trondheim, Støren-Trondheim, Orkanger-Trondheim (kun buss), Rissa-Trondheim (buss og båt) og Brekstad-Trondheim (kun båt). AtB vurderer at fylkeskommunens Intercity-definisjon om strekningen Orkanger/Melhus-Steinkjer bør utvides til å dekke Støren, Rissa og Brekstad ut fra ett bo- og næringsutvikling perspektiv, og at toget må suppleres med ett busstilbud fra oppstart av regionanbudet i 2021 da togets frekvens, reisetid og kapasitet ikke vil fylle ambisjonen i Intercity-området.

For å oppnå forutsigbarhet i Intercity-området og for enkelt kunne takte og lage robuste korrespondanser fra buss- og båt tilbudet mot toget har det vært avgjørende å redusere omfang av linjer i Intercity-området. Det innebærer at dagens modell med stamlinjer for buss fra de mest perifere kommunene til Trondheim opphører, og det opprettes/utvikles knutepunkter hvor regionlinjene møter Intercity-linjene, og kunden bytter mellom transportmiddel buss/buss, buss/tog og buss/båt. For å bøte på at kundene på de lange reisene må bytte transportmiddel anbefaler AtB nettopp styrking av Intercity-, Regiontilbudet slik at kundene i Intercity-området – hvor det også bor flest og hvor veksten blir størst - opplever et godt/meget godt kollektivtilbud, og at regionkommunene utenfor Intercity-området opplever å få flere avganger.

AtB vurderer også at de kundebehovene med høy og høyest prioritet vil oppfatte omstigningen som overkommelig da de reiser med (lett) håndbagasje og gjennomfører reisen ofte.

I kategorien høyest (pri 1) og høy (pri 2) finner man kundegruppene;

- skoleskyss, studie-/arbeidsreiser og dagpendling i Intercity-området
- de samme kundegruppene men som ukependlere, og som lokale reiser innad i kommunen Intercity-området.
- handel og offentlig helse-, og tjenestetilbud for innbyggere med redusert mobilitet
- handel for unge på lørdag.

I pri 3 – middels prioritet, finner man kundebehovene fritidsaktiviteter for unge, studie og arbeidsreiser i kommuner utenfor Intercity-området, handel for voksen og reiseliv/turisme.

Tilbudselementene i regionanbudet blir som nevnt Intercity- og Regionlinjer. I tillegg anbefaler AtB Bytilbud til Namsos, Steinkjer, Levanger, Verdal, Stjørdal og Orkanger. Tilbudet etableres som Bylinjer i rushtimen og som flekstilbud, kalt Byfleks i den øvrige åpningstiden, innenfor en nærmere definert sone etter prinsippet «hent meg».

Lokaltilbud i kommunene etableres i form av skolelinjer som tilpasses slik at de også kan ta en utvidet samfunnsmessig rolle ved å bringe andre enn bare skolelever, typisk til kommunesenter. Skolelinjene vil være åpne for alle reisende. Fleksible transportløsninger som Service-, Pluss- og Ungdomsfleks skal supplere skolelinjene. Service- ivaretar de korte servicebehovene til/fra serviceinstitusjoner og Pluss bringer kunden til/fra kollektivtilbudet. Ungdomsfleks skal gi ungdom som utenfor gang-/sykkelavstand til kommunesenter adgang til å delta i aktiviteter.

I alternativet «Fremtid» planlegger AtB for et mobilitetstilbud som skal gi et betydelig løft for mobiliteten i hele Trøndelag. Alternativet binder Trøndelag sammen gjennom tydelig satsning på Intercity og Regiontilbud. Tilbudet vil dekke alle reisebehov med høyest og høy prioritet, og flere med middels prioritet. Tydelig satsning på høy frekvens og stor kapasitet på Intercity-strekningene, med flere bussavganger både i og utenfor rush som utfyller togtilbudet skal gjøre dette til et meget godt alternativ. Regiontilbudet dekker reiser i regionene og mater ofte til Intercity. Regiontilbudet styrkes sammenlignet med dagens (med 1-3 avganger per linje per dag).

Den største delen av lokaltilbudet er lagt opp etter behov for skoleskyss, men tilpasses for å dekke andre kundebehov, for eksempel ved forlengelse av skoleruter til handelssted. Tilbudet har en stor satsing på fleksibel transport med tilbud om Servicefleks 3 ganger pr. uke og Plussfleks til inntil 12 daglige avganger. Ungdomsfleks tilbys i de fleste kommuner sammen med Bylinjer med Byfleks til utvalgte byer.

I alternativet «Tilpasning» tilbys et kollektivtilbud tilnærmet på samme tilskuddsnivå som dagens tilbud, men mer kundetilpasset og med mange flere reisemuligheter. Alternativet dekker alle reisebehov med høyest og høy prioritet, og noen kundebehov med middels prioritet.

Intercity-tilbudet er likevel gitt en markert reduksjon sammenlignet med alternativ «Fremtid» og vil følgelig ikke samle Trøndelag på samme måte.

Regiontilbudet er også svekket, både i og utenfor rush, sammenlignet med fremtidialternativet. Lokaltilbudet er i all hovedsak likt som alternativ «fremtid», men vurderes likevel som et noe bedre tilbud enn dagens tilbud.

Alternativet med lavest tilskudd – «Minimum» bidrar naturlig nok minst til hovedmålene ettersom det tas en direkte reduksjon i det tilskuddet som ikke er låst til skoleskyss og reduksjon må gjøres i Intercity- og Regionlinjene (1-2 avgang per linje på hverdag), Bytilbudet og fleksibel transport.

Minimumsalternativet bidrar i liten grad til hovedmål om å samle Trøndelag og bidra til bo- og næringsutvikling da det er særlig Intercity og Regionlinjene som tar reduksjonen. Redusert åpningstid på Bylinjer og fjerning av Byfleks forverrer konsekvensen.

AtB anbefaler alternativet «Fremtid» da det i størst grad innfrir på målsetning og hovedmål.

1 Innholdsfortegnelse

2	Innledning	7
3	Utgangspunkt for utvikling av mobilitetstilbudet fra 2021	8
4	Strategiske veivalg for Regionanbud 2021	12
	2.5 Kontraktsinnhold	12
	2.6 Transportform	12
	2.7 Klima- og miljøambisjon	12
4.1	Jernbanereformen og togets rolle – avtale og føringer	12
4.2	Vurdering av togets framtidige rolle i Intercityområdet – reisetid, frekvens og kapasitet	13
4.3	Forslag til avgrensning av Intercity-området	15
4.4	Vurdering av valg av hovedstruktur for kollektivtilbudet i intercityområdet – stamlinjer vs. hovednett	16
4.5	Vurdering om pris- og billettsamarbeid med toget	22
5	Øvrige prinsipper og eksterne føringer	24
5.1	Rush er dimensjonerende for kostnader	24
5.2	Håndtering av tomkjøring	25
5.3	E6 nord og E6 sør. Muligheter og utfordringer	25
5.4	Føringer som følge av forhandlinger om byvekstavtale	25
6	Hovedelementer i mobilitetstilbudet fra 2021	27
6.1	Fleksibel transport - Flekstransport	27
6.2	Byer i Trøndelag – Bylinjer og Byfleks	32
6.3	Intercity	34
6.4	Regiontilbud utenom Intercity-område	37
6.5	Lokaltilbud inklusive skoleruter	37
7	Etablering av tre alternativer for mobilitetstilbud fra 2021	39
7.1	Tre alternativer for mobilitetstilbudet i region fra 2021	39
8	Beskrivelse av mobilitetstilbudet fra 2021 i Trøndelag	42
8.1	Forslag til avgrensning av Intercity-området	42
8.2	Øvrig kollektivtilbud	52
9	Begrepsliste	128

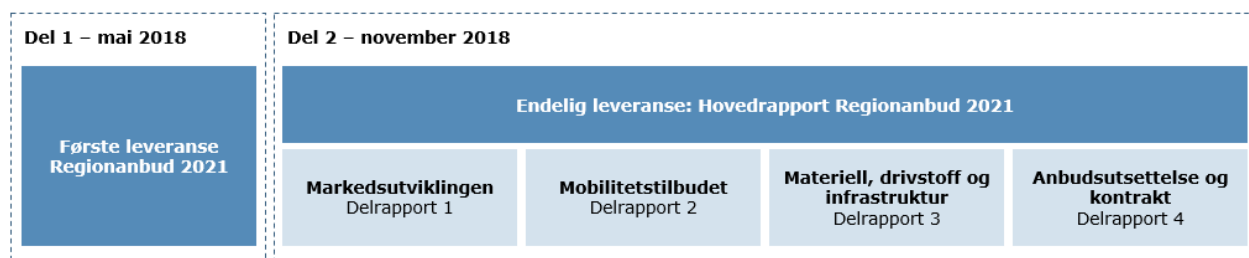
2 INNLEDNING

Trøndelag fylkesting vedtok den 28.02.2018 mandatet til AtB for utredning av forslag til strategi for regionanbud med buss og drosje i Trøndelag, utenom Stor-Trondheim, fra 2021¹. I vedtaket står det: «I forslaget til anbudsstrategi er det ønskelig at det foreslås tre ulike nivåer for tilskudd, med god beskrivelse av nytte ved de ulike nivåene. Ett alternativ bør være basert på dagens tilskuddsnivå, et annet bør baseres på lavere tilskuddsnivå og et tredje bør baseres på et høyere tilskuddsnivå».

Mandatet gir føringer om at vedtatt Samferdselsstrategi for Trøndelag fylkeskommune skal ligge til grunn for arbeidet. Tilbudet skal bygges opp av elementene «Intercity», «Metro» og «Taxi». Det skal jobbes for å øke den opplevde tilgjengeligheten hos befolkningen gjennom å:

«legge til rette for en opplevelse av en akseptabel tilgjengelighet i hele Trøndelag, i henhold til politisk vedtatte mål og innenfor politisk vedtatte rammer»

Denne delrapporten er en del av den samlede leveransen på Regionanbud 2021 fra AtB. Rapportstrukturen vises i figuren nedenfor. Delrapport 2 omhandler de tre alternativene for nytt mobilitetstilbud fra 2021, og hensikten er å gi en detaljert forståelse av innholdet i de tre alternativene.



Figur 1: Regionanbud 2021, leveranser fra AtB

Delrapport 2 beskriver først forutsetningene for tilbudsutviklingen, og gir så en oversikt over de ulike tilbudselementene. Tilbudet i de tre alternativene fremstilles regionvis: Namdalen, Inn-Trøndelag, Midt-Trøndelag og Værnes, Fosen, Trøndelag sør og Orkdal.

Konklusjonene fra delrapport 2 settes i sammenheng med resultatene fra de andre delrapportene i Hovedrapporten. Det er også i Hovedrapporten anbefalinger knyttet til valg av alternativ og vurderinger knyttet til usikkerhet og risiko beskrives.

¹ Trøndelag fylkesting 28.02.2018 sak 4/18 Mandat til AtB for regionanbud 2021

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/TRFKPROD/Meetings/Details/204417?agendaItemId=200816>

3 UTGANGSPUNKT FOR UTVIKLING AV MOBILITETSTILBUDET FRA 2021

Forslag til tre alternativer for nytt kollektivtilbud har blitt utviklet med utgangspunkt i følgende momenter:

- I. Samferdselsstrategi for Trøndelag fylke
- II. AtBs forslag til overordnet mål
- III. Vekstmål
- IV. AtBs forslag til formål
- V. AtBs prinsipper for tilbudsutvikling
- VI. Prioritering av kundegrupper og reisebehov

Dette beskrives utførlig i Hovedrapporten, kapittel 2, og gjengis her i korthet:

I. Samferdselsstrategi for Trøndelag fylke:

Visjon	Ett tilgjengelig Trøndelag
Hovedstrategi	« Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon », forklart som: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe». Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser.
Hovedelementer i delstrategi Mobilitet	« Intercity » mellom byer og sentra, fort og ofte. Fortrinnsvis med tog eller båt, alternativt med buss. « Metro » (« minimetro ») i og rundt byene, mange og ofte. Buss (buss og bane i Trondheim). Supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim, «minimetro» i de andre byene. « Taxi » i distriktet, på bestilling. Med buss, bil eller båt. Fokus på å utnytte kapasitet. Supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi og samkjøringsløsninger.
Forutsetninger delstrategi Mobilitet	« Veier ». Transportbærere. « Nett ». Tilgangen til markedsplassen. « Portal ». Transporttilbudenes markedsplass. « Kryss ». Knutepunkter mellom ulike tilbud.

II. AtBs forslag til overordnet mål:

Sikre et mobilitetstilbud i hele Trøndelag tilpasset regionale og lokale behov

III. Mål om vekst som definert i Leveranseavtalen mellom AtB og Trøndelag fylkeskommune for perioden 2018-2021, videreført for perioden etter 2021:

Reisevekst på 3 % per år med buss i Trøndelag utenom Stor-Trondheim

IV. AtBs forslag til hovedmål:

1.	Bidra til å binde Trøndelag sammen
2.	Bidra til regional bo- og næringsutvikling
3.	Sørge for en sikker og trygg kollektivtransport
4.	Bidra til å nå nullvekstmål for personbiltrafikk i Byvekstavtalens område
5.	Bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål

V. AtBs prinsipper for utvikling av kollektivtilbudet:

PRINSIPPER FOR REGIONANBUD 2021

1. **Kunden i sentrum**
Kundenes ønsker, forventninger og reisebehov er i stadig utvikling. Regionanbud 2021 tar hensyn til trender og utviklingstrekk og tilrettelegger for et fremtidsrettet mobilitetstilbud med kunden i sentrum. Dette prinsippet må avveies mot prinsippet om effektive løsninger og god utnyttelse av tilgjengelige midler.
2. **Kollektivtrafikk i nettverk og kombinert mobilitet som binder Trøndelag sammen**
Mobilitetstilbudet fra 2021 skal baseres på et integrert nettverk av ulike transportformer. Offentlig transport er basistilbudet supplert med andre transportformer. Overganger skjer i godt tilrettelagte knute- og omstigningspunkt. Innbyggerne bør oppleve at tilbudet er helhetlig, lett tilgjengelig og tilpasset. Informasjon, bestilling og betaling må være integrert ved hjelp av tilgjengelig moderne teknologi, men disse løsningene ligger utenfor mandatet til Regionanbud 2021.
3. **Rendyrking av et kapasitetssterkt, høyfrekvent og forutsigbart Intercity-tilbud**
Intercity-området er definert som strekningene Steinkjer-Trondheim-Orkanger-Støren-Rissa/Vanvikan-Brekstad. Det er her vi finner de største reisestrømmene og den største befolkningsveksten. Tilbudet i Intercity-området bør bygges opp med tog, buss og båt med høy kapasitet og frekvens, med overgang til/fra annen kollektivtrafikk i knute- og omstigningspunkt. Buss skal i utgangspunktet ikke konkurrere med tog på de samme strekningene, med mindre behov til frekvens og flatedekning tilser det.
4. **Fleksible og innovative transportløsninger**
Menneskers behov for mobilitet, og våre muligheter til å dekke dette behovet har vært og vil være i kontinuerlig utvikling. Nye mobilitetsløsninger kan gi mulighet å dekke eksisterende eller kommende behov. Fleksible transportløsninger vil være en viktig del av fremtidens mobilitetstilbud og foreslås brukt i større grad, både i by og distrikt. Teknologiutvikling gir nye muligheter for bestilling, samkjøring og ruteoptimalisering. Løsningene kan gi et mer behovstilpasset mobilitetstilbud, tilrettelegge for overganger til og økt bruk av annen kollektivtrafikk, og redusere behovet for privatbil.
5. **Høye ambisjoner for bruk av klima- og miljøvennlig teknologi**
Trøndelag fylkeskommune og AtB har høye ambisjoner for bruk av klima- og miljøvennlig teknologi. Samtidig er det viktig at eventuelle satsinger ikke går på for stor bekostning av tilbudet. AtB har utredet kostnader og konsekvenser ved tre ambisjonsnivåer og tre strategier for reduksjon av klimagassutslipp i kollektivtrafikken fra 2021.
6. **Effektiv, sikker og godt tilrettelagt infrastruktur**
Utvikling av et mobilitetstilbud i nettverk og satsing på Intercity-tilbudet forutsetter sømløse overganger mellom ulike transportmidler. Utbygging av effektive, sikre og godt tilrettelagte knutepunkter, omstigningspunkter, holdeplasser og innfartsparkeringer er en forutsetning.
7. **Effektive løsninger og god utnyttelse av tilgjengelige midler**
En grunnleggende forutsetning er at tilgjengelige midler utnyttes så kostnadseffektivt som mulig. Siden skoleskyss utgjør 2/3 av tilskuddsrammen vil et viktig bidrag være å sørge for optimal utnyttelse av skolelinjene og at de kan brukes til andre reisebehov enn til skole. Det er også avgjørende at Regionanbud 2021 bygger opp under forutsetningen om god utnyttelse materiell og personell, samt en ambisjon om en høy andel heltidsstillinger. Dette vil også bidra til å øke attraktiviteten til sjåføryrket. AtB arbeider også for å få til en større grad av samordning mellom fylkeskommunale andre offentlige transporttjenester, herunder mellom ulike individuelt tilpassede og fleksible transportløsninger som for eksempel pasientreiser.
8. **Fleksibilitet i kontrakter**
Fleksibilitet betyr handlingsrom til å tilpasse kollektivtilbudet etter som reisebehov eller rammebetingelser endrer seg. AtB foreslår at kontraktene som inngås har en fleksibilitet for endringer og tilpasninger underveis, der hvor nytten ved behovstilpasning underveis kan forsvare kostnaden ved fleksibiliteten.

VI. Prioritering av kundegrupper og reisebehov

For å lage et mest mulig behovstilpasset kollektivtilbud i Trøndelag fra 2021 har AtB vært i tett dialog med kommuner og regionråd. AtB har møtt samtlige kommuner to til tre ganger, og mottatt utfylte spørreskjemaer med informasjon om utvikling og prioriteringer. Dette utgjør et omfattende kunnskapsgrunnlag som gjengis i delrapport 1 og vedlegg 2. Gjennom dialogen har AtB fått god innsikt i utvikling og reisebehov i Trøndelags kommuner. Kollektivtilbudet må tilpasses den enkelte kommune, men det er likevel noen tydelige fellestrekk:

Oppsummerte innspill og ønsker fra Trøndelags kommuner

	Langs jernbanen er det et ønske om et styrket lokaltogtilbud med økt mating av annen kollektivtrafikk (buss og drosje) til toget
	Det er ønske om et sømløst tilbud med god korrespondanse mellom båt, buss, tog, bil og andre transportmidler. Det vil være viktig med godt tilrettelagte knutepunkter og innfartsparkeringer
	Det skal være mulig å reise kollektivt til Værnes fra hele Trøndelag
	Det må tilrettelegges for pendling til regionsenter fra nabokommuner og for dagpendling til arbeid og studieplasser. Aksa Støren/Orkanger-Trondheim-Steinkjer er spesielt viktig
	Ungdom trenger et tilbud for handel og fritid, med mulighet for sen retur i helger
	Det tilrettelegges i stor grad for eldreboliger i og rundt kommunesenter. Kollektivtrafikken bør bygge opp under målsettingen om at eldre skal kunne bo hjemme lengst mulig
	Fleksible transportløsninger bør opprettholdes og videreutvikles
	Skolelinjene bør være åpne for alle
	Kollektivtransporten bør ivareta reiseliv og turisme

I tillegg til den tette dialogen med kommuner og regionråd gjennomførte AtB en markedsundersøkelse for Trøndelag utenom Stor-Trondheim vinteren 2018. Hensikten med markedsundersøkelsen var å få et grunnlag for å forstå dagens reisemønstre, forventninger og behov.

AtB har gjennom kunnskapsinnhenting fått en god forståelse for fremtidens reisebehov i Trøndelag. Basert på dette har AtB laget en prioritering over kundegrupper og reisebehov. Prioriteringen av reisebehov er nødvendig for å kunne planlegge mobilitetstilbudet. Tilbudet planlegges etter hvem som trenger det mest, hvor og til hvilket tidspunkt de trenger det, tilpasset etter lokale forhold og behov i hver enkelt kommune og region. Ingen kommuner er lik, noe som betyr at et tilbud som fungerer godt i en kommune ikke vil fungere like godt i en annen, og man må derfor bruke prioriterte kundebehov som en retningsveileder og justere etter demografi, tidligere reisevaner, forbrukertrender og i dialog med hver enkelt kommune. Når et tilbud er satt opp tilpasset et kundebehov, vil det likevel stå som en del av et helhetlig tilbud til hele befolkningen og kan dermed dekke flere reisebehov også utover det som lå til grunn for at tilbudet ble etablert. Prioriteringene presenteres nedenfor i Tabell 1. Se delrapport 1 og Hovedrapporten for med utfyllende beskrivelser.

Tabell 1: Prioritering av reisebehov og kundegrupper

Prioritet	Kundebehov
1. Høyeste	Skoleskyss for barn og unge Studie- og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen (Trondheimsområdet og øvrige byer) Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen (lange reiser)
2. Høy	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen (byer) Handel og offentlig helse- og tjenestetilbud for inn. m/red mobilitet Handel for unge lørdag
3. Middels høy	Fritidsaktiviteter for unge, voksne og voksne med barn Handel for voksne Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen (spredtbebygde områder) Reiseliv/turisme/arrangement
4. Middels høy	Offentlig service- og tjenestetilbud for voksne og voksne med barn Helseforetak for unge, voksne og voksne med barn Kultur for alle kundegrupper

Ved planlegging av rutetilbudet viser Tabell 2 når på døgnet de ulike reisebehovene er planlagt. Mange behov kan dekkes av et tilbud, men i planleggingen er de ulike behovene i hovedsak tatt hensyn til etter tidsinndelingen i tabell under.

Tabell 2: Tabellen viser når de ulike reisene er planlagt

Åpningstid	Man-torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
06-09	Skole, dagpendling, helseforetak	Skole, dagpendling, helseforetak	Dagpendling	
09-04	Handel og service	Handel og service	Handel	
14-17	Skole, dagpendling, helseforetak	Skole, dagpendling, helseforetak og Ukependling	Handel Dagpendling	
17-22	Handel	Handel		Ukependling

4 STRATEGISKE VEIVALG FOR REGIONANBUD 2021

I det vedtatte mandatet for anbudsstrategien for Regionanbud 2021, og dermed også i Trøndelag Fylkeskommune sitt oppdrag til AtB, er det et eget kapittel om Strategiske valg. Dette omfatter et oppdrag om å få AtBs vurderinger av en rekke valg som ikke tas opp i dette kapitlet, men som enten svares ut i andre dokumenter, eller som er lagt inn i andre kapitler i denne hovedrapporten (dette dokumentet). Det gjelder følgende tema:

Tabell 3: Oversikt over tema for «strategiske valg» i mandatet til AtB

Tema for «strategiske valg» i mandatet	Annet dokument eller kapittel i Hovedrapporten
2.1 Anbud eller egenregi	Anbefaling fra AtB i Del 1 som ble behandlet i FT 13.06.2018 Egen utredning i regi av fylkesadministrasjonen som skal behandles i FT 13.12.2018
2.2 Kontraktsform	Anbefaling fra AtB i Del 1 som ble behandlet i FT 13.06.2018
2.3 Anskaffelsesmetodikk	Anbefaling fra AtB i Del 1 som ble behandlet i FT 13.06.2018
2.4 Evalueringskriterier	Hovedrapporten kapittel 11.5
2.5 Kontraktsinnhold	Hovedrapporten Kapittel 11.1
2.6 Transportform	Hovedrapporten Kapittel 6 og 7
2.7 Klima- og miljøambisjon	Hovedrapporten Kapittel 9
2.8 Håndtering av kommersielle rutetilbud (togets rolle og taxienes rolle)	Hovedrapporten Kapittel 5, 6.6 og 11.6
2.9 Infrastruktur	Hovedrapporten Kapittel 10

Dette kapitlet tar for seg strategiske veivalg som togets framtidige rolle i Intercity-området og -tilbudet, forslag til avgrensning av Intercity-området, forslag til framtidens hovedstruktur for kollektivtilbudet i intercityområdet og forslag til tilpassede tilbud på ulike Intercity-strekninger.

4.1 Jernbanereformen og togets rolle – avtale og føringer

Jernbanereformen fikk tilslutning i Stortinget våren 2015 og gir en vesentlig omlegging av jernbanen i Norge ved at persontrafikken konkurranseutsettes. Jernbanedirektoratet vil tildele kontrakter til togoperatør etter konkurranse, hvor Norske tog stiller materiell til rådighet og hvor Bane Nor og Statens Jernbanetilsyn har ansvar for infrastruktur/signalanlegg og utøvende myndighetsansvar.

For Trøndelag gjelder anbudsutsetting Trafikkpakke 2 Nord. Pakken omfatter persontog relevant for Trøndelag: Dovrebanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen, i tillegg til to baner som ikke er direkte relevant for Trøndelag; Raumabanen og Saltenpendelen.

Kontraktsignering forventes sommeren 2019 og trafikkstart juni 2020. Trafikkavtale inngås med togoperatør frem til 2027 med rett til forlengelse i 1+1 år.

Ved signering av kontrakten vil togoperatøren for Trafikkpakke 2 Nord få en driftsavtale med AtB, og for denne er det signert en overordnet samarbeidsavtale mellom Jernbanedirektoratet, Trøndelag Fylkeskommune og AtB (heretter kalt Avtalen) som skal trekke opp rammene for det operative samarbeidet mellom AtB og fremtidig togoperatør.

Avtalen konkretiserer rute-, takst-(pris) og billettsamarbeid mellom fylkeskommunen, togoperatør og AtB, og beskriver fylkeskommunens samferdselsstrategi og visjonen «Ett tilgjengelig Trøndelag». Avtalen har blant annet en målsetting om å oppnå «best mulig transporttilbud gjennom et samspill mellom transportmidlene der de sterkeste sidene ved tog, bus og båt utnyttes og hvor kundene sikres et sømløst transporttilbud gjennom koordinerte ruter, reisepanlegger og reiser på én billett».

Jernbanedirektoratet har utlyst anbudskonkurransen for persontransport med tog. Persontogene i Trøndelag omfattes av Trafikkpakke 2 Nord. Anbudsperioden er åtte år fra desember 2019, med opsjon på 1+1 år. Togoperatøren starter kjøring i juni 2020.

Det er politisk enighet i Trøndelag om at lokaltoget skal spille en viktigere rolle i fremtiden, og det er uttalt at «et fremtidig busstilbud ikke skal føre til at togtilbudet blir svekket». Mandatet for anbudsstrategien til Regionanbud 2021 har likevel en spørrende form med hensyn til togets rolle fra 2021:

- «Kan Trønderbanen fylle rollen som «intercity» tilbud fra vedtatt samferdselsstrategi?»
- «Hvordan bør busstilbudet utformes ut fra forutsetningen som legges fra arbeidet med Trønderbanen?» (elektrifisering og tid for gjennomføring, AtBs merknad)
- «Det kan tenkes at man kan bygge et midlertidig busstilbud mellom Trondheim og Steinkjer i perioden før tilbudet bygges ut»
- «Det er viktig at kollektivtilbudet ikke fører til at tilbudet på jernbanen blir svekket»

Hvordan AtB vurderer disse spørsmålene framgår i kapitlene nedenfor.

4.2 Vurdering av togets framtidige rolle i Intercityområdet – reisetid, frekvens og kapasitet

AtB har fått tilgang til konkurransegrunnlaget som Jernbanedirektoratet har kunngjort for konkurransen om Trafikkpakke 2 Nord, og vurderer at tilbudet er likt med dagens tilbud. AtB vurderer at tilbudet i noen grad kan innfri rollen som Intercity-tilbud for de lange reisene, typisk for strekningen Steinkjer-Trondheim, men at for strekningen Trondheim-Melhus/Ler/Støren vil det ikke innfri denne rollen, og dette begrunnes nærmere nedenfor.

I Samferdselsstrategien er ambisjonen for Intercity «fort og ofte». AtB vurderer at begrepet «fort» (reisetid) og «ofte» (frekvens), vil avhenge av reisens formål og betydningen for kundegruppene.

4.2.1 Reisetid

Reisetiden er i de fleste områder av stor betydning for kundenes valg av transportmiddel. Driveranalysen som er gjennomført i befolkningen i regionene, viser at reisetid har mindre betydning her enn for eksempel blant befolkningen i Stor-Trondheim. Dette kan tyde på at en stor andel av befolkningen i regionene ikke vurderer kollektiv som et reelt alternativ når det kommer til reisetid, og at bil er mest attraktivt for denne typen reiser.

Reisetiden med tog på Intercity-strekningen Trondheim-Steinkjer er i dag ca. 2 timer med en snittfart på 60 km/t (120km).

En sammenligning med andre reisemåter på samme Intercity-strekning viser:

- Reisetiden med bil i dag er ca. 20 minutter raskere med en snittfart på drøyt 70 km/t
- Reisetiden med bil for perioden blir ca. 34 minutter raskere fra 2021-2030, når E6 Nord realiseres på strekningen Åsen-Værnes.

Når E6 Nord er ferdig vil den svekke togets konkurransekraft mot bil (og eventuelt buss), med mindre den økte bompengепrisen for personbil kan utjevne forholdet. Et busstilbud på strekningen vil ikke bare redusere reisetid, men også være billigere enn toget med dagens priser.

En sammenligning med toget på andre intercity-togstrekninger viser:

- Moss-Oslo på Østfoldbanen har i dag en reisetid på 50 min og snittfart på ca. 70 km/t (60 km), men skal nå rustes opp på strekningen Oslo-Ski for å redusere reisetiden til 11 minutter.

AtB vurderer derfor at reisetiden med toget er for lang i Intercity-området i dag. AtB mener at tilbudet frem mot 2030 ikke vil fremstå som attraktivt nok til at flere skal velge toget som primært reisemiddel, og dermed at dagens vekstmål på 3% vil være krevende å nå.

4.2.2 Frekvens og kapasitet

Frekvensen (antall avganger) er den største driveren (den viktigste faktoren) for å reise kollektivt, uavhengig av om man er bruker av kollektivtilbudet eller ikke. For de som ikke er brukere i dag, de potensielle kollektivreisende, er frekvens viktigere enn for dem som benytter tilbudet i dag.² Det må også nevnes at kundetilfredsheten på dette punktet er lavt i regionene, og derfor at økt frekvens vil være det viktigste å styrke. Etter frekvens følger faktorene:

- Gangavstand til holdeplass
- Muligheten kollektivsystemet gir meg for å komme dit jeg skal
- Mulighet for sitteplass
- Å benytte reisetiden til det som passer meg
- Hvor enkelt det er å kjøpe billett

Frekvensen for Trønderbanen er i dag en timesfrekvens:

- Intercity-togstrekningen Trondheim-Steinkjer får åpningstid fra kl 05.00- 21.00 og 16 avganger, og
- Intercity-togstrekningen Trondheim-Støren får 4-5 avganger på hverdager fra 2020.

En sammenligning med andre Intercity-togstrekninger for Trondheim-Steinkjer viser:

- Jærbanen på strekningen Stavanger-Egersund har halvtimesfrekvens i rush og åpningstid fra kl 04.00-02.00 og 27 avganger.

En sammenligning med andre Intercity-togstrekninger for Trondheim- Støren viser:

- Bergen-Voss³ (Vossabanen) har timesfrekvens med åpningstid fra kl. 05.00 til 22.30 til Bergen og kl. 05.40 til 00.09 til Voss, herunder søndag. (Riktignok er Voss kommune større enn Midtre Gauldal, men både Midtre Gauldal og Melhus er blant de kommunene som vokser mest i Trøndelag frem mot 2035.)

Den planlagte frekvensen innebærer at skole- og arbeidspendling må regne med betydelig venting før og etter arbeids-/skoletiden slutt. Skal næringslivet og kundene oppleve et styrket togtilbud, slik intensjonen med jernbanereformen er, må frekvensen i Intercity-området økes at reisen blir effektiv og at et en kommer fram til avtalt tid uten mye venting. AtB vurderer at den planlagte timesfrekvensen på Trønderbanen ikke er tilstrekkelig for et Intercity-tilbud.

Trafikkkpakke 2 Nord beskriver at Norske tog (eier av togene) vil stille til disposisjon inntil 8 togsett av typen 92 som i dag er velkjent for kundene på Trønderbanen. Norske tog bekrefter til AtB at det vil bli levert to nye bimodale togsett (type 76) først i 2022 og ytterligere seks frem mot 2030. NTP 2018-2029 har ingen tydelige signaler på innføring av nye tog på Trønderbanen, men AtB velger likevel på bakgrunn av innhentet fakta å legge til grunn at det i perioden 2022-2030 vil komme styrket kapasitet på Trønderbanen.

Når den ekstra kapasiteten kommer er viktig for potensialet for reisevekst med toget, men hvor stor betydning de ekstra setene (større kapasitet) i de nye togsettene vil ha for attraktivitet og mulighet ny reisevekst med toget er usikkert så lenge det er frekvensen som betyr mest for kundene.

² AtB, Delrapport 1, Markedsperspektivet, kapittel 2.4.3. Driveranalysen

³ Voss er en innenlands distriktskommune i Hordaland med drøyt 6100 innbyggere i Vossevangen og 14 500 totalt i kommunen

Togoperatøren har også mulighet for å komme med innspill på rutetabellen for å imøtekomme etterspørselen, og Avtalen mellom partene har en langsiktig ambisjon om å styrke frekvensen til to avganger per time på strekningen Trondheim-Steinkjer og videre «sørøver». Avtalen legger til grunn at toget skal ta de mellomlange og lange reisene og at busstilbudet er «tilbringer til toget» i knutepunkter i tråd med fylkeskommunens samferdselsstrategi. AtB kjenner ikke til togoperatørens frihetsgrad til å justere tilbudet utover at første driftsår det tilbudet som ligger i konkurransegrunnlaget trafikkeres, og at fra desember 2021 kan togtilbudet justeres. Så er det også slik at ruteplanlegging av togtilbudet er et nasjonalt anliggende når det gjelder samordning med gjennomgående tog til Oslo og Bodø samt godstog og vil dermed begrense togoperatørens justeringsadgang.

4.2.3 Togets framtidige rolle i Intercityområdet

AtBs vurdering basert på diskusjonen over er:

1. Intercitytilbudet med tog slik det fremstår i Trafikkavtale 2 Nord, må suppleres med et busstilbud fra oppstart av regionanbudet i 2021, fordi togets reisetid, frekvens og kapasitet ikke vil fylle ambisjonen for, og reisebehovet i, Intercity-området.
2. Et busstilbud i Intercity-området må samordnes med togtilbudet, hvor togoperatørens rutetilbud danner ryggraden i kollektivtilbudet. Ved å tilby bussavganger mellom togavgangene, og med regionale og lokale linjer som mater til toget i knutepunkter og regionale omstigningspunkter, vil kundene få flere reisevalg.

Dette vil styrke det totale kollektivtilbudets flatedekning og attraktivitet ovenfor kundene, og vil innfri Avtalens målsetting om:

«Ett best mulig transporttilbud gjennom et samspill mellom transportmidlene der de sterkeste sidene ved tog, buss og båt utnyttes»

Avtalen åpner for et slikt ruteplan-samarbeid mellom AtB og valgt togoperatør som samlet sett vil bygge opp under samferdselsstrategien om «Ett tilgjengelig Trøndelag» og hovedmålene «Bidra til å binde Trøndelag sammen» og «Bidra til regional bo- og næringsutvikling». Trafikkpakke 2 Nord baserer seg på en nettoavtale hvor togoperatøren har risiko for billettinntektene. AtB mener at den prinsipielle tilnærming over er i tråd med Avtalen, og dermed reduserer togoperatørens økonomiske risiko gjennom å bringe flere reisende til toget.

4.3 Forslag til avgrensning av Intercity-området

Samferdselsstrategien definerer strekningen Steinkjer – Trondheim – Orkanger som «Intercity-området». Samtidig indikerer Avtalen (se kapittel 5.1) at partene er enige om utviklingsprosjekt sørøver til Støren, med Støren som knutepunkt for buss videre til Røros og Oppdal som for øvrig trafikkeres med tog.

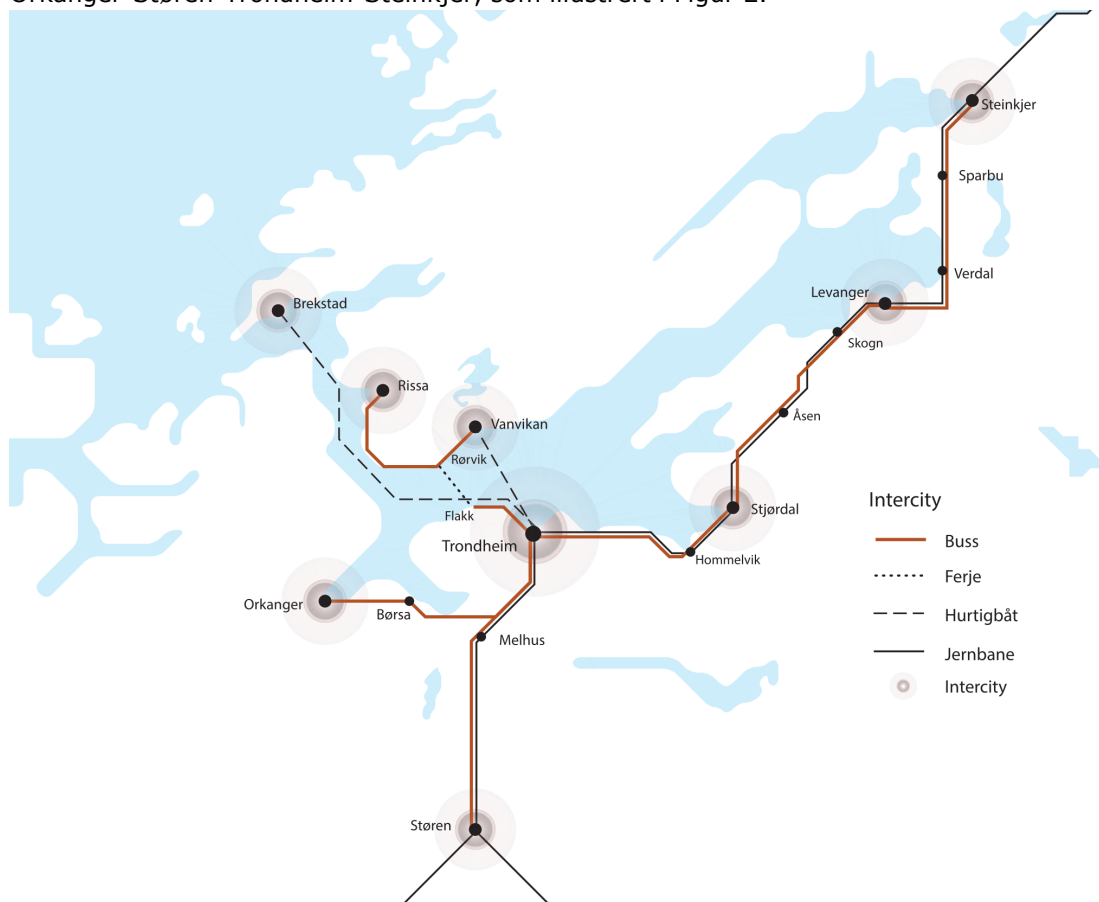
AtB vurderer og foreslår at:

- Strekningen Trondheim-Støren må være endel av Intercity-området da Melhus og Midtre Gauldal er blant de kommunene som vokser mest frem mot 2035 og hvor andel unge i alderen 0-18 år blir størst⁴.
- Strekningen Orkanger-Trondheim må være en del av Intercity-området hvor Intercity-tilbudet dekkes med buss.
- Strekningen Trondheim-Rissa må knyttes til Intercity-området med sin beliggenhet tett på Trondheimsområdet. Dette området kan tillates å ha et noe svakere tilbud enn de øvrige Intercity-strekningene da befolkningsveksten frem mot 2035 ikke er så betydelig som for Melhus og Midtre Gauldal.

⁴ AtB vedlegg 3. Utvikling i Trøndelags kommuner

- Strekningen Brekstad-Trondheim må inngå i Intercity-området av hensyn til regional utvikling, og bør inntas som del av fylkeskommunens mobilitetsstrategi for Trøndelag, og hvor tilbudet tilpasses behovet i den nye kommunen. Strekningen Trondheim-Brekstad dekkes med hurtigbåt som ikke er en del av dette utredningsarbeidet.

AtBs foreslår altså at Intercity-området omfattes av strekningene Brekstad-Rissa/Leksvik-Orkanger-Støren-Trondheim-Steinkjer, som illustrert i Figur 2.



Figur 2: Foreslått Intercity-område

4.4 Vurdering av valg av hovedstruktur for kollektivtilbudet i intercityområdet – stamlinjer vs. hovednett

4.4.1 Dagens hovedstruktur for kollektivtilbudet i Intercity-området

Dagens kollektivtilbud opereres forskjellig i region nord og sør;

- I region nord har man hatt en tradisjon for å mate med buss/taxi til toget, og tilbringertjeneste til toget har vært et vellykket tilbud. Det har også vært et kommersielt busstilbud parallelt med toget, i tillegg til regionale linjer mellom kommunene, for arbeids- og studiependling. Toget har her vært ønsket som, og brukt som, en hovedlinje.
- I region sør har man i mindre grad benyttet toget for å knytte sammen fylket. Stamlinjer med buss som går fra de mest perifere kommunene og gjennom kommunesentrene gjør det mulig å reise til og fra Trondheim sentrum til dels uten å bytte buss, og fram og tilbake på samme dag. Dagens rutestruktur i sør er derfor basert på at alle de lange busslinjene mot Trondheim går helt inn til Trondheim Sentralstasjon.



Figur 3: Figur 4: Løsning for kollektivtrafikken i Trøndelag basert på stamlinjekonsept

Figuren over til viser stamlinjenettet for region sør som bringer reisende til Trondheim fra perifere regionkommuner. Når det gjelder toget og videreføring av dagens stamlinjekonsept for Trøndelag vil det oppstå parallelle linjer som sjelden vil utnytte transportmiddelets kapasitet, og det er krevende å tilpasse disse linjene til et forutsigbart tilbud i intercityområdet.

AtB ønsker å forlate dette til fordel for etablering av HOVEDNETT hvor buss og tog sees sammen, dette utredes i det påfølgende.

4.4.2 Grunnlaget for framtidens valg av hovedstruktur for kollektivtilbudet i intercityområdet

De fleste innbyggerne i Trøndelag i dag bor og arbeider i Intercity-området, og fremtidig befolkningsvekst vil i stor grad skje i kommunene innenfor dette området. AtB mener derfor at Intercity-områdets store og viktige reisebehov både danner et premiss for utvikling av mobilitetstilbudet i Regionanbud 2021, og at dette området må prioriteres i anbudsstrategien.

Dette vil:

- tilrettelegge for flere daglige arbeids-/studiereiser på hverdager/helg,
- redusere biltrafikken (bedre miljø og økt trafiksikkerhet, bidra til nullvekstmål og byvekst-avtaler)
- bidra til at både den enkelte får innfridd sitt individuelle reisebehov og at samfunnet får tilgang på kompetent arbeidskraft uten at dette betinger eie av egen bil.

Intercity-området er likevel ikke helt homogent sett ifra et infrastruktur- og befolkningsmessig perspektiv, og strekningene vil derfor ha behov for ulike mobilitetstilbud. Avtalens innretning når det gjelder å tilrettelegge for toget gir også noen begrensninger.

AtB vurderer og anbefaler tilpassede løsninger på følgende Intercity-strekninger:

Tabell 4. Intercity-strekninger med AtBs vurderinger og anbefalinger

Intercity-strekning	Vurdering og anbefaling
1 Steinkjer - Trondheim	Det er AtBs vurdering at Trøndelag står ved et veiskille for å få realisert et fremtidsrettet (frekvens/kapasitet/reisetid) togtilbud som kan representere det åpenbare reisevalget for de lange reisene. Manglende avklaringer i NTP, ingen tydelige signaler i Statsbudsjett, manglende avklaringer på politiske og administrative initiativ på fylkesnivå gjør at AtB velger å anbefale et tilbud med buss på strekningen Trondheim-Steinkjer for perioden frem mot 2030. Ikke i konkurranse med toget, men i tråd med Avtalen mellom Jernbanedirektoratet, fylkeskommunen og AtB, og hvor bussene utfyller togtilbudet slik at det totale tilbudet fremstår koordinert og som ett tilbud til det beste for kundene, og for etablering av et attraktivt bo- og arbeidsmarkedsområde på Innherred, mot Stjørdal og Trondheim. AtB vurderer at strekningene Verdal-Levanger og Stjørdal-Trondheim bør ha et utvidet tilbud utover 30 min frekvens i rushtid da de fleste arbeidsreisene skjer på disse strekningene. Strekningen Levanger-Stjørdal er tynt befolket og vil generere lave billettinntekter, men ved ikke å betjene strekningen med buss vil frekvensen mellom Innherred og Stjørdal reduseres til én avgang per time som vurderes for svakt for intercityområdet. AtB anbefaler at man legger til grunn en ambisjon om 2 avganger per time i grunnrute gjennom døgnet, men at for den første perioden 2021-2024/2026 tilbyr dette i morgen- og ettermiddagsrush (05.00-08.00) og (13.00-16.00) med opsjon i busskontrakten om utvidelse til 30 minutters frekvens ved åpning av ny E6 Nord. Bomveifinansiering vil gjøre at ett effektivt, sikkert og miljøvennlig busstilbud vil fremstå attraktivt. Løsningen innebærer også at man kan redusere busstilbudet om Staten realiserer et bedre togtilbud.
2 Stjørdal-Trondheim (alternativ 2 og 3)	Strekningen Stjørdal-Trondheim inngår også i en av kontraktene for Stor-Trondheim som får nytt tilbud fra august 2019. Strekningen Stjørdal-Trondheim vil derfor få et meget godt tilbud gjennom: • Bybuss, toget og Intercity-tilbudet • Pågående Byvekstavtaleforhandlinger som kan gi justeringer i så vel bykontraktene (For Stor-Trondheim fra 2019) så vel som kommende regionskontrakt fra 2021
3 Støren-Trondheim	Strekningen Støren-Trondheim har i dag et parallelt tog- og busstilbud hvor togtilbudet fra 2020 ikke vil representere en bedring i tilbudet, og hvor det bør kjøres et parallelt busstilbud
4 Orkanger-Trondheim	Strekningen er uten togtilbud og bør ha et busstilbud tilpasset behovet fra regionen/kommunen
5 Rissa-Trondheim	Strekningen er uten togtilbud og bør ha et busstilbud tilpasset behovet fra regionen/kommunen

4.4.3 Forslag til framtidens hovedstruktur for kollektivtilbudet i intercityområdet

Som beskrevet i kapittel 4.4.1 er dagens hovedstruktur ulik i region nord hvor toget brukes som hovedlinje, og i region sør hvor bussene brukes i stamlinjer.

Med bakgrunn i

- avtalen med Jernbanedirektoratet,
- føringer i Trøndelag Fylke sin Samferdselsstrategi og mandatet for Anbudsstrategi for Regionbuss 2021, og
- AtBs prinsipp om et kollektivtilbud i nettverk og kombinert mobilitet som binder Trøndelag sammen (se prinsipper kapittel 3)

foreslår AtB fra 2021 å legge om til en mer effektiv og fremtidsrettet hovedstruktur for kollektivtilbudet i intercityområdet og tilgrensende områder, og anbefaler etablering av Hovednett

Kjernen i det nye tilbudet vil være Intercity-strekninger med stor kapasitet og høy frekvens.

Reisende fra regionen utenfor intercity-strekningene fraktes til knutepunkter, der det blir overgang til buss, båt eller tog på de prioriterte strekningene. For å unngå unødig omstigning, og sikre at én lang hverdagsreise til Trondheim som regel kun omfatter én omstigning trekkes regionlinjene fra knutepunktene og ut til de mest perifere kommunene. Rutetilbudet til disse regionkommuner må tilpasses behovet og ha flere avganger fra tettsteder nærmere intercityområdet.

AtB vurderer følgende fordeler og ulemper ved valg av hovedstruktur hovednett:

Tabell 5: Fordeler og ulemper med hovednett, samt avbøtende tiltak

Fordeler	Ulemper	Avbøtende tiltak
Gir et forutsigbart Intercity-tilbud som er presist, lett å forstå og enkelt å bruke. Unngår: - Linjer med ulik frekvens i intercityområdet og skal tilpasses togets rutetabell - Uforutsigbar passeringstid gjennom intercityområdet og «klumping» ved forsinkelser		
Unngår unødvendig parallellkjøring og lavt passasjerbelegg på normal- og lavtrafikk, og bedre ressursutnyttelse. Busser/sjåfører på regionale og lokale linjer som mater til knutepunktene vil tidligere kunne returnere og benyttes til - Flere nye lokale tilbud eller - Flere avganger på regionlinjene mot Intercity-området - Lettere tilpasse og styrke særskilte regionstrekninger i perioden. - Oppnå presise tilbud og høy transportnytte	- Overgang mellom buss/tog eller buss/buss kan oppfattes negativt, spesielt dersom kunden har bagasje eller er dårlig til bens - Selv om det er planlagt med korrespondanse kan kundens bli bekymret for at buss/tog ikke venter ved forsinket overgang	- Sikre at graden av omstigning er akseptabel for de viktigste kundegruppene (se beskrivelse under tabellen) - De med lavest mobilitet vil ha rett på annet tilbud og AtB kan ikke legge opp et kollektivtilbud med denne gruppen som premiss - Sikre korrespondanser ved forsinkelser slik at tog/buss venter eller alternativ transport settes inn - Sikre god og trygg informasjon og forutsigbar reise - Sikre gode fasiliteter på knute- og omstigningspunkter
Setter fart i arbeidet med å utvide billett- og pris-samarbeidet med toget	Ulike billettsystemer for tog og buss. Avtalen definerer kun et begrenset billettsamarbeid på strekningen Ler-Hommelvik (sone A)	I Avtalen er det fastsatt billettsamarbeid også utenfor sone A, og AtB vurderer at billett- og prissamarbeidet med toget må utvikles ytterligere for å sikre et samordnet og sømløst tilbud i hele Trøndelag. Se kapittel 4.5.
Frigjør arealet på Trondheim S ettersom kun tre linjer må planlegges til TS og gir bedre plass til bybuss		
Konklusjon: Den mest fleksible og økonomiske modellen som også best ivaretar kundebehovet i Trøndelag		

Kundegruppenes reisebehov vurdert ut fra hovedstrukturen hovednett:

AtB har i utredningsarbeidet analysert kundegruppenes reisebehov som er prioritert i fire nivåer og for de høyeste prioriterte gruppene:

- Skoleelever
- Regionale/og lokale arbeids- og studiereiser hverdag/ukentlig
- Eldre til helseforetak og unge til handel

Med utgangspunkt i disse kundegruppene vurderes graden av omstigning som akseptabel, da de fleste reiser med enkel håndbagasje og gjør reisen ofte. For de eldre til helseforetak er AtB opptatt av at kollektivtilbudet betjener helseforetakets navngitte holdeplass og at holdeplassopprop om bord i bussen/toget skjer både med tekst og lyd. Omfanget av denne typen reiser er ikke vesentlig, og de fleste reisende i dette området vil ønske en etablering av hovednett for intercityområdet, dersom det gir et bedre tilbud for regionkommunene utenfor ved at tilbudet(frekvensen) på regionlinjene styrkes.

For de kundegrupper med middels prioritering vurderes at reisebehovet ikke skjer så ofte at de skal være en premiss for hvordan man organiserer kollektivtilbudet;

- Studie-/arbeidsreiser lokalt (flere av disse A til B reisene er innenfor Intercity-området)
- Reiseliv/turisme/arrangement
- Handel for voksne
- Fritidsaktiviteter for unge, voksne og voksne med barn

AtBs anbefaling oppsummeres nedenfor:

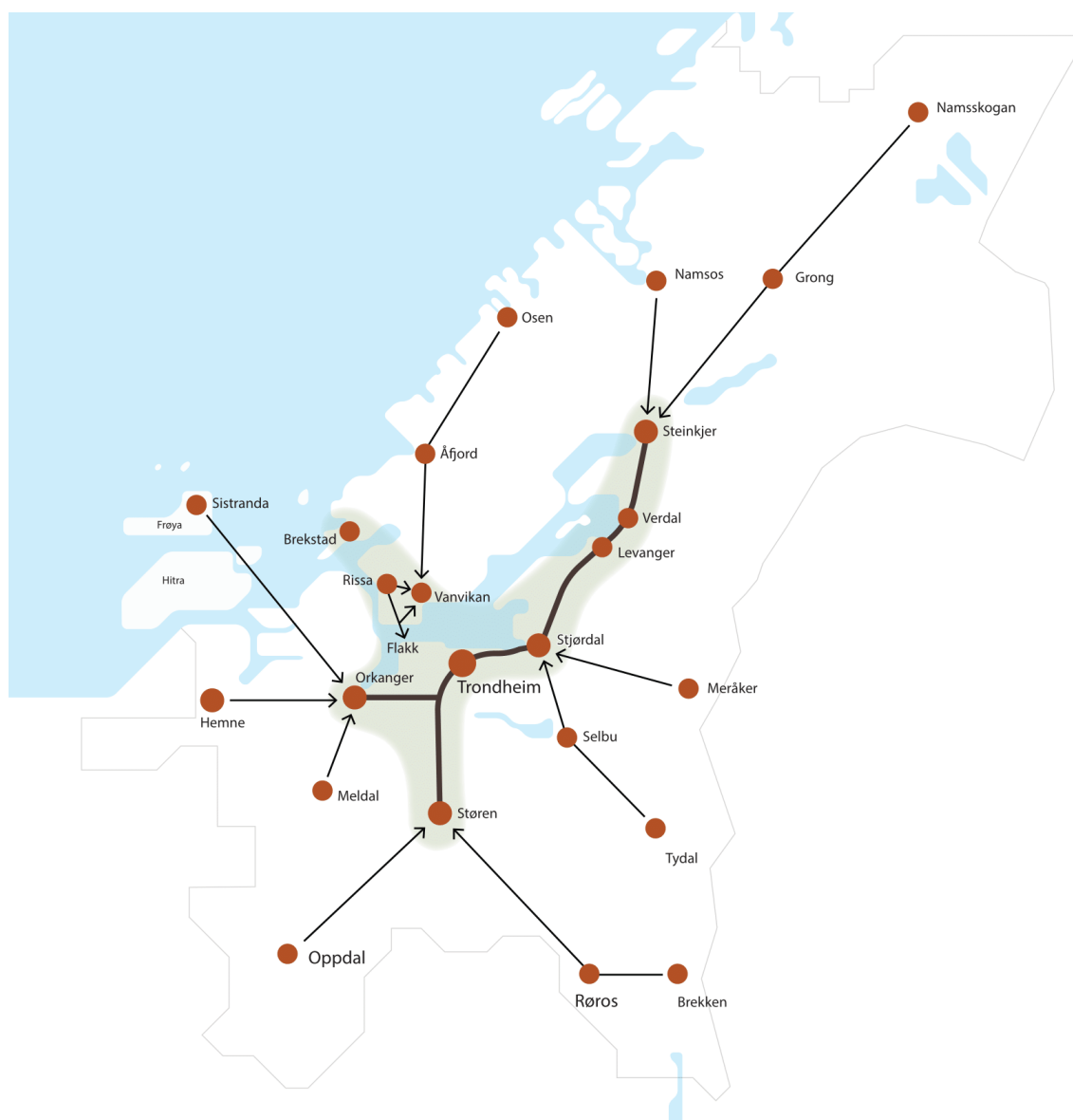
AtB anbefaler etablering av et tydelig, høyfrekvent og kapasitetssterkt Intercity-område (Hovednett) hvor Intercity-linjer (tog og buss) trafikkerer de fem intercitystrekningene g hvor reisende fra regionkommuner utenfor Intercity-området mates med buss til knutepunktene. Innenfor Intercity-området mates reisende til regionale linjer, lokale linjer og fleksibel transport til knutepunkt og regionale omstigningspunkt.

I knutepunktene legges det opp til korrespondanser, ikke bare til Intercity-tilbudet, men også til regionlinjer. Det åpner for flere reisemuligheter mellom regionene. Etablering av hovednett betinger at tog- og bussavganger som overtar passasjerer fra regionlinjene har tilstrekkelig kapasitet, også til påstigende passasjerer senere på avgangen.

For å unngå unødig omstigning fra de mest perifere regionkommunene, anbefales det at regionlinjer forlenges og starter/slutter i disse kommunene slik at én lang tur/retur hverdagsreise til Trondheim med inntil 3 timers oppholdstid som regel kun omfatter én omstigning. Rutetilbudet til perifere regionkommuner må tilpasses behovet.

Reiser inn til disse regionlinjene utført med fleksibel transport i form av Plussfleks, må påregne ekstra omstigning, og AtB må ta forbehold om at også noen reiser vil omfatte to regionlinjer før man når Intercity-området, og vil med det representere unntaket fra regelen.

AtBs anbefalte løsning, hovednett, vises i Figur 4.



Figur 4: Løsning for kollektivtrafikken i Trøndelag basert på hovednett. Dette er AtBs anbefaling.

4.5 Vurdering om pris- og billettsamarbeid med toget

AtB foreslår at jernbanen, og sammenhengen mellom jernbanen og det øvrige mobilitetstilbudet, skal spille en sentral rolle i anbudsstrategien fra Regionanbud 2021. Dette er i tråd med samarbeidsavtale inngått mellom Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og AtB gjeldende fra oppstart av Trafikkpakke 2 i 2020.

Dette innebærer blant annet at det, som følge av økt kapasitet på nye togsett, legges opp til at flere skal reise med toget og at mange reiser vil basere seg på overgang mellom buss og tog intercityområdet. For eksempel vil en reisende fra Røros til Trondheim ta buss fra Røros til Støren, for deretter å bytte til buss eller tog på den videre reisen. Reisen på Intercity-strekningen vil betjenes av tog eller buss avhengig av om avgangen fra Røros korresponderer med tog eller buss.

I avtalen som er inngått mellom AtB, Jernbanedirektoratet og Trøndelag fylkeskommune er det lagt opp til pris- og billettsamarbeid mellom tog og buss med mål om å gi kundene et så sømløst

5 ØVRIGE PRINSIPPER OG EKSTERNE FØRINGER

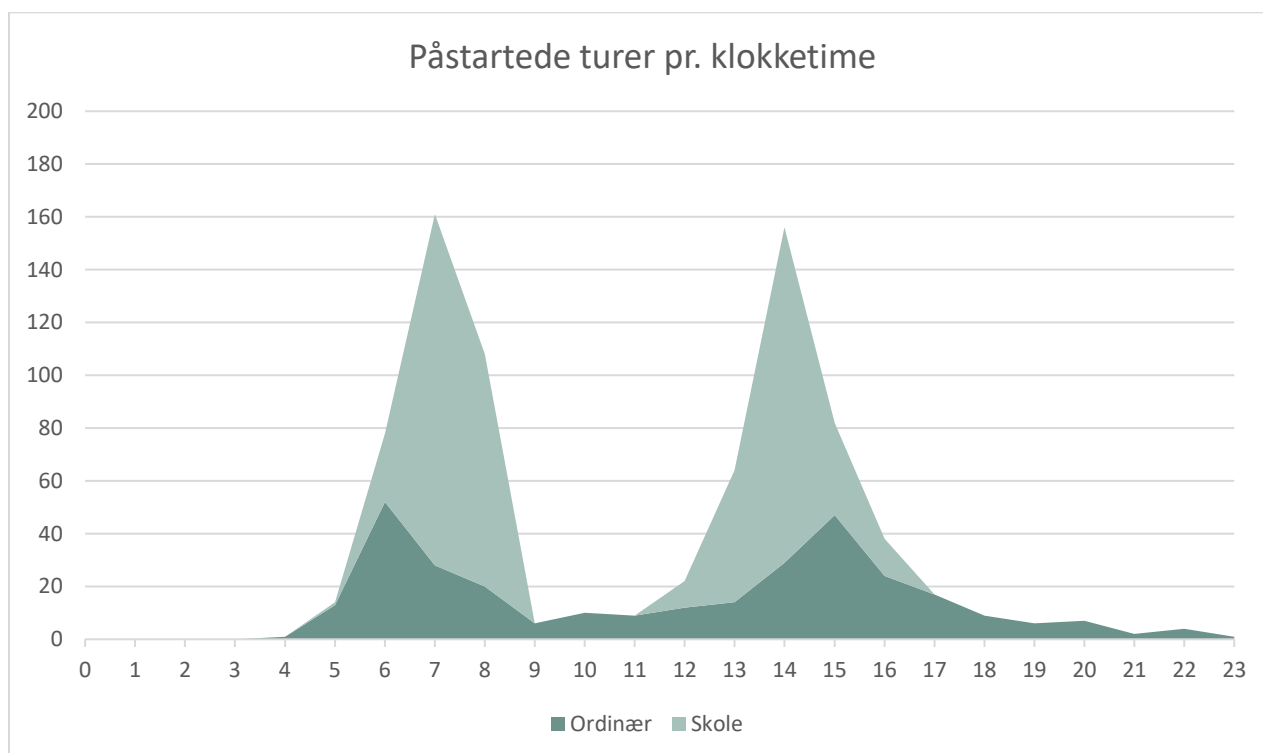
Kapittel 4 beskriver hvordan AtB ser for seg samspillet mellom lokaltoget og jernbanen, og AtBs anbefalte konsept for Intercity-området (hovednett). Dette kapittelet omhandler andre prinsipper og eksterne føringer som har vært veiledende i for AtB i tilbudsutviklingen.

5.1 Rush er dimensjonerende for kostnader

Operatørene må dimensjonere antall sjåfører og tilgjengelig materiell til rushtimene på morgen og ettermiddag, og man omtaler derfor denne perioden som dimensjonerende. I figuren under vises antall påstartede turer for region sør (AtB har kun denne informasjonen tilgjengelig for region sør) på en ordinær hverdag. Figuren viser at skolekjøringen har sin absolutte topp ca kl 07 og kl 14, en time senere i morgenrush og en time før ettermiddagsrushet på det ordinære tilbudet. Denne dagen er behovet 210 busser og sjåfører for å dekke behovet. Man ser også at ettermiddagsrushet er noe flatere enn morgenrushet. Noe som tyder på at de reisende har det mindre travelt om ettermiddagen og kombinerer retur med handel og andre gjøremål.

Tilbud som går utenom disse høytrafikkperiodene, vil ha lavere kostnad per kilometer- og sjåførtime ettersom buss og sjåfør allerede er en del av kontrakten og man betaler kun for reelle økte gjennomsnittskostnader. En økning i dimensjonering (flere busser og sjåfører i rushtimen) vil øke gjennomsnittskostnaden

Bussbransjeavtalen som er overenskomst for sjåførene fastsetter at sjåførene skal betales minimum 2 timer. Det vil derfor være ønskelig å legge til rette for at rutetilbudet rundt høytrafikkperioden forbruker denne arbeidstiden og at ingen skift blir mindre enn 2 timer. Det vil gi lavere kostnader per passasjerkilometer. Utfordringen er å finne etterspørselen for et tilbud som kundebehov mellom og etter høytrafikkperioden, typisk mellom kl 09:00 og 13:00.



Figur 6: Antall påstartede turer per klokke for skolekjøring og ordinære turer. Eksempel vist for dagens tilbud i region Sør.

5.2 Håndtering av tomkjøring

Tomkjøring er distanser bussen kjører uten at den er rutesatt, det vil si distanser den er lukket for publikum. Grad av tomkjøring i alternativene har betydning for kostnadsestimatene.

Oppdragsgiver betaler for alle kostnader. Det vil si:

- Fra garasje til startpunkt
- Fra endepunkt til nytt startsted på samme vognløp (posisjonskjøring)
- Fra endepunkt til garasje
- Fra garasje til vedlikehold/verksted

Rutesatte tomturer representerer mulige inntekter og styrket omdømme.

I ny rutestruktur kan det være utfordrende å vite hvor framtidig operatør vil ha depot og stasjoneringsteder. Ved planlegging av tilbudet vil det også være ukjent hvor bussen skal etter endt tur. Det vil si at det er utfordrende å vite hvilke strekninger som vil bli tomkjøring.

Utfordringen rundt tomkjøring gjelder i hovedsak Lokale linjer og spesielt linjer som kjører skoleskyss. Det gjelder i mindre grad Intercity og Regionale linjer da disse planlegges tur retur.

Etterspørselen av mulig rutesetting av tomkjøring fra kommunene gjelder følgelig i hovedsak Lokalt og spesielt skoleskyss. Typisk eksempel som er etterspurt er retur tilbake til lokalt senter etter at siste elev er kjørt hjem og bussen skal tilbake til garasjen. Disse returene går ofte fra grendene i tidsrommet mellom kl 14:00 -16:00. Behovet for denne transporten er ungdom som skal på trening og andre uten bil som skal på handel og liknende.

Flere kommuner har gitt tilbakemelding på at kommunenes innbyggere ønsker å benytte avganger som ikke er rutesatt. Og at «dersom det går en buss, må vi få sitte på»

AtB har erfart at tomkjøring som er rutesatt etter ønske fra kommuner i svært liten grad blir brukt. Rutesetting av tomkjøring kan planlegges dersom det er et reisebehov på strekningen på det aktuelle tidspunktet. I framtidig kontrakt vil AtB søke fleksibilitet og i noen grad legge til rette for endringsadgang etter signerte kontrakter.

Hvilke avganger som eventuelt kan rute settes bestemmes i samarbeid med den enkelte kommune.

5.3 E6 nord og E6 sør. Muligheter og utfordringer

AtB følger tett med på utbyggingen av E6 nord og E6 sør, og er i dialog med Nye veier. Dette er med på å sikre at rutetilbudet blir tilpasset ny infrastruktur både av hensyn til fremkommelighet, stoppesteder og park & ride-anlegg. De store veiutbyggingene vil også føre til flere bomstasjoner, som vil kunne påvirke reisemønsteret på de ulike strekningene. Kollektivtilbudet må derfor legges til rette best mulig for å være et reelt alternativ til bilen for de reisende.

Nærmere beskrivelser av veiutbygginger i Trøndelag kan leses i Delrapport 3, Materiell, drivstoff og infrastruktur.

5.4 Føringer som følge av forhandlinger om byvekstavtale

Utfallet av forhandlinger om byvekstavtale vil ha stor betydning for hvilket tilbud AtB bør legge opp til i berørt område. En utvidet byvekstavtale vil kunne medføre krav om økt satsing på kollektivtrafikk.

Når dette skrives er utredningsarbeidet i slutfase og AtB er kjent med at bymiljøavtalen for Trondheim/Klæbu ligger an til å bli utvidet til en byvekstavtale hvor også kommunene Stjørdal, Melhus og Malvik inngår fra 2021. AtB kjenner ikke til forhandlingenes innhold og kan vanskelig ta

høyde for utfallet av disse. Det kan derfor forventes endringer i alternativenes innhold fra levering av utredningen og frem til anbudsutsettelse. AtB vil også søke fleksibilitet i kontrakter og i noen grad legge til rette for endringsadgang etter signerte kontrakter.

6 HOVEDELEMENTER I MOBILITETSTILBUDET FRA 2021

Mobilitetstilbudet fra 2021 bygger på grunnlaget i samferdselsstrategien for Trøndelag og hovedmålene AtB har definert for kollektivtrafikken i Trøndelag; bidra til regional bo- og næringsutvikling, binde Trøndelag sammen, bidra til å nå nasjonale og regionale klima- og miljømål, bidra til å nå nullvekstmål for personbiltrafikk i byvekstavtalens område og sørge for sikker og trygg kollektivtransport.

Mobilitetstilbudet er utviklet på bakgrunn av analyse rundt befolkningsutvikling, reisestrømmer og behov knyttet til lokal- og regional utvikling, samt trender og utvikling. Hver enkelt kommune har gjennom møter og skriftlige tilbakemeldinger kommet med viktige innspill for å kunne tilpasset tilbudet best mulig med hensyn til lokale forhold.

Elementer som er hensyntatt fra Trøndelag fylkeskommunes samferdselsstrategi:

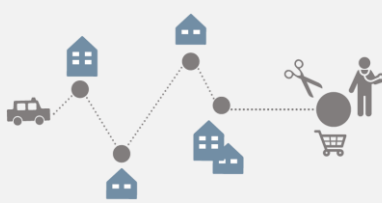
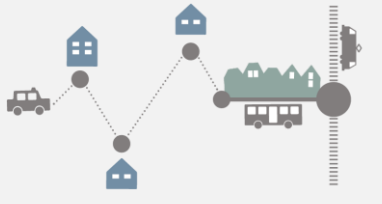
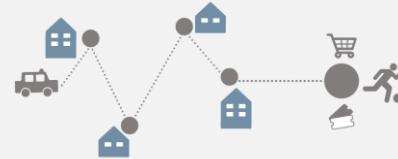
- «**Intercity**» mellom byer og sentra, fort og ofte. Med tog eller båt, alternativt med buss.
- «**Metro**» i og rundt byene, mange og ofte. Buss (buss og bane i Trondheim). Supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim, «minimetro» i de andre byene.
- «**Taxi**» i distriktet, på bestilling. Med buss, bil eller båt. Fokus på å utnytte kapasitet. Supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi og samkjøringsløsninger.

I tillegg til de tre hovedelementene i samferdselsstrategien vil det være nødvendig med et **Regiontilbud** mellom kommune-/regionsentre for å binde regionen(e) sammen. Tilbudet vil blant annet inkludere tilbudet til Intercity-området og de lengre skolereisene. Videre vil **lokalt tilbud** i form av kortere reiser som lokalt tilbud og skolereiser til/fra grunnskole med buss inngå.

Det totale mobilitetstilbudet for Trøndelag vil bestå av en kombinasjon av ulike transportmidler som til sammen skal ivareta befolkningens transportbehov. I denne sammenheng er det også viktig å vurdere infrastrukturtiltak som velfungerende knutepunkt, park & ride, kombinasjon mot sykkel osv og vurdere hele reisen fra A til B.

6.1 Fleksibel transport - Flekstransport

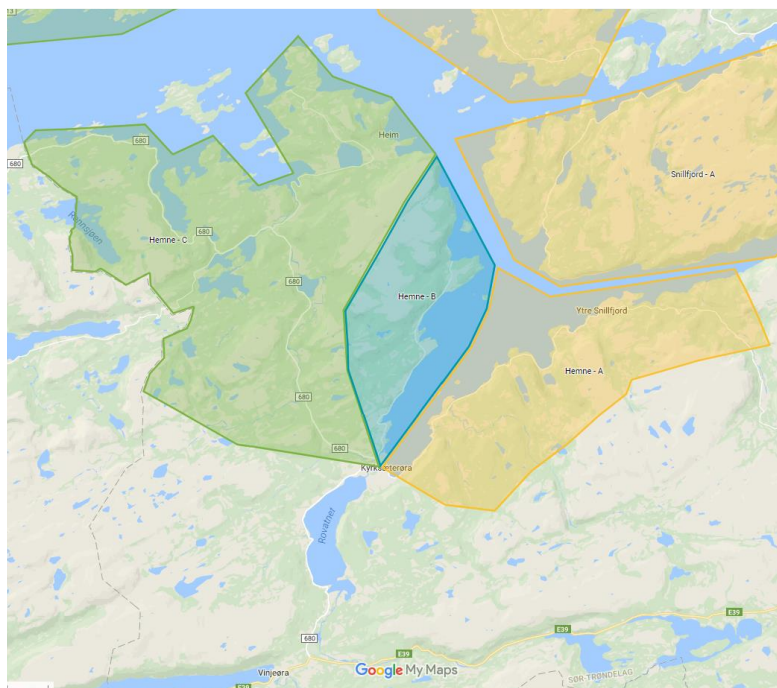
I enkelte områder i Trøndelag er befolkningsgrunnlaget og reisebehovet for lite til at det kan dekkes med rutegående transport. Der vil det være naturlig å tilby fleksible løsninger hvor den reisende selv må bestille transport, med utgangspunkt i enkle retningslinjer. Dette tilbudet skal være med å utfylle reisebehovet som ikke dekkes av annen rutegående transport. Slike løsninger gjennomføres i tidligere Nord-Trøndelag («bestillingstransport»), men i mindre grad i tidligere Sør-Trøndelag. Videre i rapporten defineres dette tilbudet som Flekstransport og planlegges med fire ulike transportformer: «Servicefleks», «Plussfleks», «Ungdomsfleks» og «Byfleks». Byfleks beskrives under Bytilbudet. Her beskrives de øvrige tre fleksible transportløsningene: «Servicefleks», «Plussfleks» og «Ungdomsfleks». En oversikt vises i figuren nedenfor:

SERVICEFLEKS		• Bringer passasjerer til butikken, frisøren eller lignende på formiddagen, og hjem igjen • Skal oppleves som et godt og trygt tilbud for brukerne • Henting ved døra • «Sone»-basert: henter passasjerer innad i sonen, og kjører raskeste vei • Tilrettelegging ved at sjåførene hjelper til med på-/avstigning og bagasje • Åpningstid: ca. kl. 09-14
PLUSSFLEKS		• Bringer passasjerer til annen rutegående trafikk: tog, buss eller båt • Henting ved døra • «Sone»-basert: henter passasjerer innad i sonen, og kjører raskeste vei • Tilknyttet konkrete avganger, tilpasset behov i den enkelte kommune • Tilrettelagt infrastruktur på knutepunkt for omstigning til annen transport • Fri overgang til andre AtB-reiser • Åpningstid tilpasses aktuelle avganger
UNGDOMSFLEKS		• Bringer ungdommer til kulturtilbud, trening, handel osv. på ettermiddagstid • Kan ikke bestilles til de korteste reisene (som kan håndteres med gange eller sykkel) • Planlegges til et begrenset antall faste tider pr uke, ut fra lokale behov • Tilbudet skreddersys den enkelte kommune og utvikles i samarbeid med kommunene og kommunenes ungdomsråd

6.1.1 Servicefleks:

Servicefleks skal dekke konkrete, prioriterte behov i behovsanalysen: at beboere i hele fylket med redusert mobilitetsevne på grunn av alder eller andre forhold skal kunne komme seg til viktige servicetilbud. Servicefleks er blant annet å bidra til at eldre i hele Trøndelag kan bo hjemme lenger, som er et mål for alle kommuner i de ulike regionene.

Servicefleks skal ha definerte start/stoppested (handlested, kommunesenter osv.), men henter passasjerer ved hjemmet, og bringer dem til hjemmet. Sjåførene skal ved behov bistå passasjerene med av/påstigning, og med bagasje. Tilbudet i alle områder består av både tur og retur. Servicefleks skal kun kjøre på bestilling. Det betyr at den som vil reise med Servicefleks, må bestille reisen på forhånd, innen en oppgitt frist. Bestillingene samordnes innad i oppgitte «soner», slik at det kan være flere passasjerer pr tur. Når bestillingsfristen til en aktuell avgang har gått ut, planlegges turen med «korteste vei» innad i sonen, til det aktuelle stoppestedet. Turene følger med andre ord ingen fast trase, men bestemmes ut fra hvor passasjerer skal hentes/bringes. Figuren under viser et eksempel på inndeling i soner fra Heim kommune:



Figur 7: Eksempel på service fleks-soner: Heim kommune

I eksempelet over vil alle reisene fra alle de tre sonene i kommunen fraktes til Kyrksæterøra, som er det naturlige servicestedet for innbyggerne i Heim.

Hva slags materiell transport kjøres med, er opp til operatørene. Erfaringer fra Nord-Trøndelag og andre steder i landet tyder på at mange av turene vil kunne kjøres med bil/taxi eller minibuss.

Servicefleksens åpningstid (tur og retur-reise) tilpasses skoleskyss (ITS) i den enkelte kommune. Det gir mulighet for å sikre god utnyttelse av personell og materiell hos operatørene. Dette samsvarer også godt med de reisebehovene tilbudet er ment å dekke: å kunne komme seg til og fra et servicetilbud på formiddagen.

For å kunne tilby Servicefleks er det behov for å se på prisen kundene betaler for reisen. Erfaringer fra andre fylker og tilbakemeldinger fra regionrådene sier at betalingsvilligheten er høyere for et Servicetilbud enn «ordinær» bussreise. På bakgrunn av dette anbefales det egne priser for Servicefleksen. I beregningene som er gjort i denne rapporten er en tur med Servicefleks satt til fastpris på kr 140, uavhengig av kjørelengde. Det anbefales at normale rabattregler gjelder, slik at en reise med honnør-rabatt (50 %) vil koste kr 70. AtB mener at dette er en fornuftig pris for et slikt tilbud, og langt billigere enn vanlig taxi.

Ved vurderingen av hvilke områder det skal etableres tilbud om Servicefleks i, har AtB lagt vekt på:

- Transporten skal dekke et behov som ikke dekkes av annet tilbud. Selv om Servicefleks gir et «bedre» tilbud til den aktuelle målgruppen enn annen transport (henting på døra, hjelp med poser osv.) er det derfor ikke planlagt Servicefleks der det f.eks. går buss i rute med en viss frekvens.
- Det etableres soner der det er et visst befolkningsgrunnlag, og må tilpasses i størst mulig grad der hvor det ikke er et annet reelt tilbud. Det betyr at ikke alle i hele fylket får dette tilbudet.

- Få kommuner har mer enn 3 soner, de fleste har færre. De ulike sonene i samme kommune vil få tilbud om transport på ulike dager. Det gjør det mulig å utnytte kapasiteten (materiell/personell) gjennom uka.

Den endelige soneinndelingen knyttet til Servicefleks vil utvikles i dialog med kommunene.

6.1.2 **Plussfleks**

Det overordnede målet med Plussfleks er at den skal bidra til å «binde Trøndelag sammen». Det gjør den ved å bringe passasjerer til annen rutegående trafikk, slik at de kommer seg rundt i fylket. Plussfleksen utformes med tanke på å være et godt tilbud til ukependling, studiereiser, offentlige service tilbud, handel på lørdag og i noen grad dagpendling.

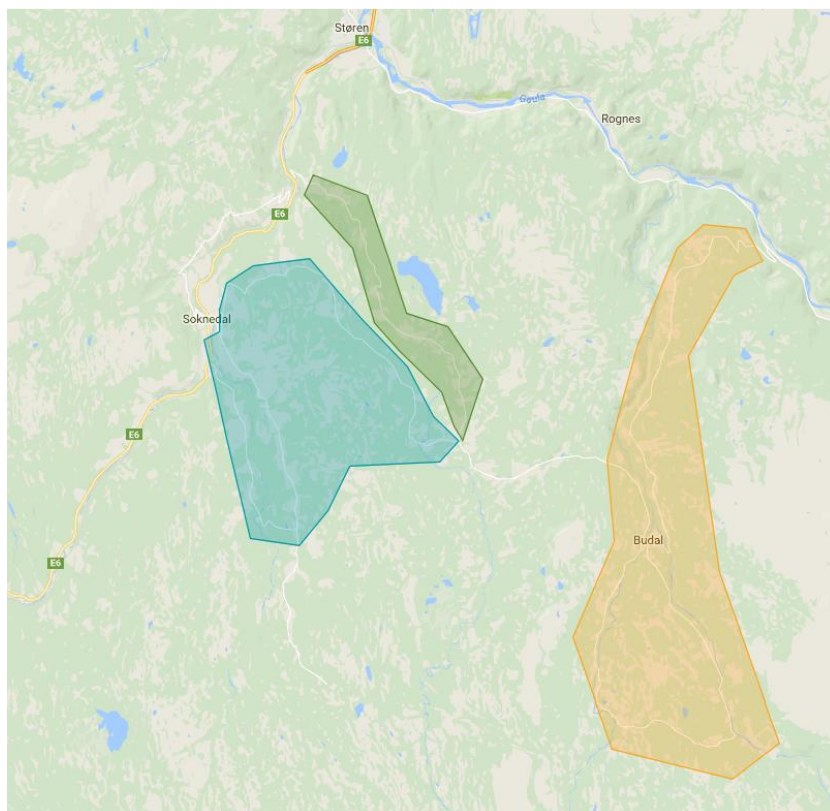
Det legges opp til minst mulig parallell kjøring, slik at Plussfleks i utgangspunktet skal gå til stedet der hvor den møter korresponderende tilbud. Det er planlagt med minimum ett forhåndsdefinerte start/sluttpunkt per kommune, som i praksis vil være knutepunkt, regionale og lokale omstigningspunkt til annen rutegående trafikk: buss, båt eller tog.

Plussfleks har mye til felles med Servicefleks ved at den:

- I stor grad kan kjøres med bil/minibuss
- Kun går på bestilling
- Er «sone»-basert, og kjører raskeste vei (ingen fast trase), beregnet ut fra de aktuelle bestillingene på hver tur
- Henter/bringer passasjerene hjemme

Det vil bare kunne bestilles Plussfleks til på forhånd definerte avganger på annen rutegående transport. Hvilke avganger dette blir planlegges i samarbeid med hver enkelt kommune.

Figuren under viser Plussfleks-sonene i Midtre Gauldal kommune:



Figur 8: Pluss fleks soner i Midtre Gauldal kommune

I dette eksemplet vil de reisende fraktes til holdeplasser for videre reiser med aktuelle avganger på buss eller tog langs E6 eller FV30.

For Plussfleks foreslås en egenandelsmodell som gjør at lengre reiser vil koste mer enn de kortere. Den modellen som det tas utgangspunkt i her er den samme som Oppland fylkeskommune bruker for sin «bestillingstransport» pr oktober 2018. Normale rabattregler vil gjelde. Det må vurderes hvordan pluss fleks skal prises for reisende med periodebillett, da dette tilbudet er en del av den totale reisen. Billetten må kunne kjøpes for hele reisen.

Tabell 6: Prismodell for Pluss fleks

Reisens lengde	Egenandel	Egenandel med rabatt (barn/honnør)
0-5 km	45	23
5-15 km	60	30
15-25 km	90	45
Over 25 km	120	60

Ved utformingen av forslag til ny prismodell for flekstransport har AtB lagt vekt på at:

- Flekstransport har høy kostnadsrisiko på grunn av uforutsigbar bruk. Den nye prismodellen minker risikoen, ved at kostnadene pr reisende begrenses gjennom økt egenandel.
- Noen lange turer er veldig kostnadsdrivende. En modell basert på reisens lengde ivaretar dette perspektivet.
- Der alternativet for de reisende er å bestille vanlig taxi, vil Plussfleks være langt billigere.

Et aktuelt scenario kan være at noen reisende vil oppleve at en bussrute blir lagt ned og erstattet av Plussfleks. For disse kan høyere egenandel oppleves urettferdig. AtB har lagt vekt på at alternativet for disse kundene antagelig er at tilbudet legges ned. Når kundene istedenfor får tilbud om plussturer, er det dermed i realiteten ikke et alternativ til buss, men et alternativ til nedleggelse, selv om det ikke er driftsgrunnlag for buss i rute i området.

Når det gjelder overgang anbefaler AtB at billett på Plussfleks gir fri overgang til andre AtB-reiser innenfor den sonen de reiser i. Gjennom billettløsningene må det legges opp til at kundene skal kunne betale for «hele reisen» gjennom ett kjøp uavhengig av om reisen består av flere transportmidler.

Forslag til hvor og hvordan Plussfleks skal gjennomføres er med utgangspunkt i følgende vurderinger:

- Tilbudet om Plussfleks gjelder kun for de som bor i på forhåndsdefinerte soner.
- Soner er inndelt på bakgrunn av befolkningsgrunnlag og tilgang til annen rutegående transport som knyttes opp mot Regionale linjer. Disse får tilbud om skyss til nærmeste knutepunkt, regionale og lokale omstigningspunkt (vurderes etter lokale forhold).
- Antall avganger tilpasses avganger på Regionale linjer med buss, tog og båt for å være et tilbud til ukependling, studiereiser, lørdagshandel og i noen grad dagpendling.

6.1.3 Ungdomsfleks

Det er krevende å skulle planlegge for et lokalt ungdomstilbud på ettermiddag/kveld. Å skulle kjøre skolelinjer i kommunene utover skoleskyss vurderes å ha høy økonomisk risiko, både i forhold til hvor mange unge som er aktuell for tilbudet, og hvor ofte tilbudet skal kjøres. AtB ønsker å tilby Ungdomsfleks i samarbeid med den enkelte kommune etter samme prinsipp som «hjem for en 50-lapp, hvor AtB tilbyr et grunntilbud (1 -2 dager per uke) i perioden september – mai hvor elever som bor inntil 2 km fra sentrum får tilbud om skyss til/fra. AtB ønsker å utvikle tilbudet i samarbeid med kommunenes ungdomsråd og tilbudet kan utvides med kommunalt tilskudd. For Ungdomsfleks vil AtB utrede spørsmålet om egenandel videre frem mot anbudsutsettelse.

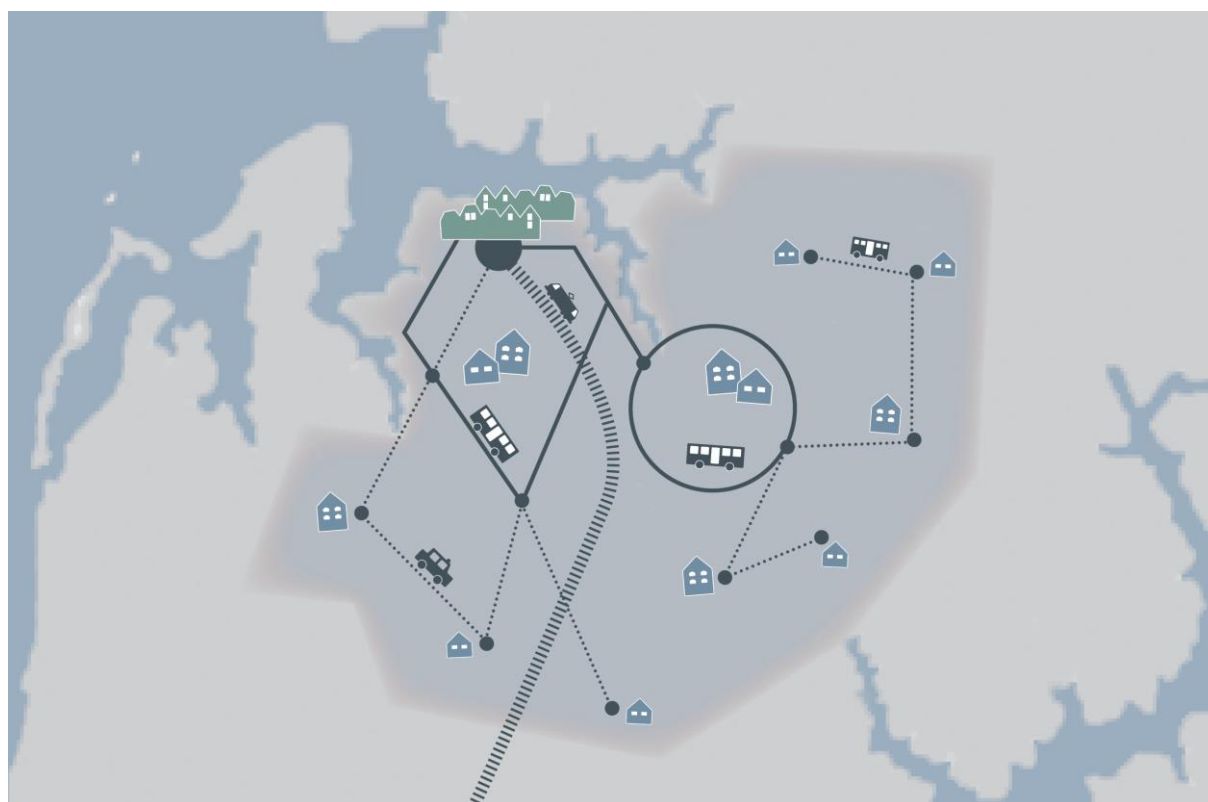
6.2 Byer i Trøndelag – Bylinjer og Byfleks

Bytilbudet i består av Bylinjer og Byfleks. Bylinjer betjener faste ruter med bestemte holdeplasser, mens Byfleks er et tilbud som på bestilling henter kundene på ønsket hentested og frakter dem til ønsket målpunkt. Det legges i utgangspunktet opp til Bylinjer i rushtid og Byfleks utenfor rush, men med stor fleksibilitet til å justere når og hvor det skal kjøres Bylinjer og når det skal være tilbud om Byfleks, slik at det kan tilpasses til antall reisende. Byfleks vil delvis kunne benytte samme sjåfører og materiell som benyttes på Bylinjene, men kan også benytte mindre materiell dersom det er hensiktsmessig.

Ved å kombinere disse to transportformene i Bytilbudet kan man dra nytte av fordelene ved både rutegående og fleksibel transport. I rushtid er de mange som reiser samtidig, de fleste reisene er daglige rutineiser, og ofte mer eller mindre til samme sted og til samme tid. Til disse reisene passer rutegående busser med stor kapasitet godt. Utenfor rush er reisebehovene litt annerledes: det er færre reiser, reisene er mer sporadiske, mindre forutsigbare, og folk har mange ulike reisemål. Da passer en fleksibel transportordning godt. Ved å kombinere disse transportformene, henter man det beste ut av et tradisjonelt rutegående busstilbud og det beste ut av fleksible

sammen som et tydelig Bytilbud. Kolumbus i Rogaland har innført en prøveordning på et tilbud tilsvarende Byfleks i Sauda, kalt HentMeg⁵.

Bylinjer	Byfleks
• "Vanlig bybuss" i rute • Kjører i rush for å sikre kapasitet og forutsigbarhet • Kjøres med elektrisk 12-meter eller mini/midi-buss avhengig av dimensjonerende behov	• På bestilling fra ønsket hentested til definerte målpunkt i byen. • Kjører utenfor rush for å gi et kundetilpasset tilbud, samt utnytte sjåfør og materiell • Kjøres primært med minibuss der operatør har dette tilgjengelig, evt. 12-meter eller midi



Figur 9: Bylinjer med buss langs fast trase; Byfleks med buss eller bil fra der folk er til dit de skal.

Byfleks planlegges slik at reisende bestiller noe tid i forveien, slik at bestillingspunktet har tid til å sikre god utnyttelse av materiell og lage optimale ruter. Tilbudet vil gjelde i en nærmere definert sone, som i praksis vil utgjøre sentrum og omegnsområder. Reisende hentes i nærheten av hjemmet, og kjøres dit de skal. Et mål er å sikre et visst antall passasjerer pr bil/buss. Det innebærer at kundene må påregne kort ventetid før de hentes, og at turen ikke går aller «raskeste vei» for dem, men innom andre passasjerer og deres bestemmelsessteder. AtB har mål om at bestilling, ruteoptimering og samordning av passasjerer skal skje ved hjelp gode, automatiserte systemer som sikrer rask behandling og lager gode og effektive reiseopplevelser for kundene. Dette vil også kunne gi kort bestillingstid. AtB har i arbeidet med denne anbudsstrategien lagt til grunn at Byfleks skal ha samme egenandel som Bylinjer og øvrig busstrafikk, og at man kan bruke periodebillett. Som for de andre fleksible transportformene kan dette endres frem mot oppstart av tilbudet i 2021.

⁵ <https://www.kolumbus.no/ruter/bestillingsruter/hentmeg-i-sauda/>

Bussmateriell med nullutslippsteknologi (elektrisk) anses særlig aktuelt for Bylinjer. Det skal også vurderes muligheter for å teste ut selvkjørende materiell, samt legge til rette for samordning med nye mobilitetsløsninger.

I arbeidet med Regionanbud 2021 er det lagt til grunn at følgende byer skal utredes for løsninger innen Bylinjer og Byfleks:

- Namsos (ca. innbyggertall i Namsos by: 8400)
- Steinkjer (ca. innbyggertall i Steinkjer by: 12 750)
- Verdal (ca. innbyggertall på Verdalsøra: 8200)
- Levanger (ca. innbyggertall i Levanger by: 10 000)
- Stjørdal (ca. innbyggertall i Stjørdalshalsen 12 700)
- Orkanger (ca. innbyggertall 8100)

Disse byene er først og fremst valgt ut på bakgrunn av størrelse, folketall og forventet befolkningsutvikling mot 2035, som beskrevet i Delrapport 1. Befolkningsveksten framover er forventet å komme i pendlerområdene rundt Trondheim; i triangelet Orkanger, Støren og Stjørdal samt på akse nordover mot Steinkjer. Herunder kommunene Levanger, Steinkjer, Verdal og Namsos. Felles for disse byene er også at de har flere store arbeidsplasser, sykehus og universitet.

På Bybuss vil lavgulvbusser klasse I opptil 12 meter legges til grunn. Byfleks kan kjøres med samme materiell som Bylinjer eller med materiell som for eksempel disponeres til skoleskyss i rush (småbil og minibusser), men er ledig i lavtrafikk. Dette gir operatøren muligheten til å tilpasse materiell til antall som bestiller reiser, noe som også kan redusere kostnadene ved tilbudet.

AtB har lagt stor vekt på at det skal være mulig å justere Bytilbudet ved å endre balansen mellom Bylinjer og Byfleks, slik at Bytilbudet i den enkelte by hele tiden er mest mulig kundetilpasset og kostnadseffektivt. Det er derfor viktig at de kontraktene som skal inngås som følge av Regionanbud 2021 inneholder nok fleksibilitet til at slike justeringer kan gjøres på en rask og enkel måte, og uten at endringen medfører store kostnader. Dette er blant annet et argument for at kjøring av Bylinjer og Byfleks bør være del av samme kontrakter, slik at det blir samme operatør som håndterer begge transportformene.

6.3 Intercity

Intercity-området er i arbeidet med Regionanbud 2021 definert som fra Steinkjer i nord til Orkanger i sørvest, Brekstad og Indre Fosen i nordvest og Støren i sør. Dette beskrives nærmere i kapittel 4.3. Området representerer en akse med høy befolkningstetthet som inneholder mange av byene i Trøndelag. Det er ventet at en stor andel av befolkningsveksten vil skje i dette området. Intercity-tilbudet er utviklet med tanke på å oppnå samferdselsstrategiens mål om «fort og ofte» mellom disse stedene, enten transporten skjer med tog, båt eller buss.

AtB har i arbeidet med Regionanbud 2021 lagt opp til et Intercity-tilbud som i stor grad utnytter jernbanens kapasitet der dette er mulig. Samtidig er det viktig å påpeke at busstilbudet kan ha andre egenskaper enn toget. Enkelte steder dekker busstilbudet flere og andre holdeplasser, selv om bussen tilsynelatende går parallelt med toget. Dette betyr at det for enkelte områder og avganger vil være hensiktsmessig å legge opp til mating med overgang til toget, mens det for andre områder og avganger er naturlig at bussen fortsetter for å betjene holdeplasser som ikke dekkes av toget. Utnyttelse av toget vil variere mellom de ulike alternativene.

6.3.1 Utnyttelse av jernbanen som del av Intercity-tilbudet

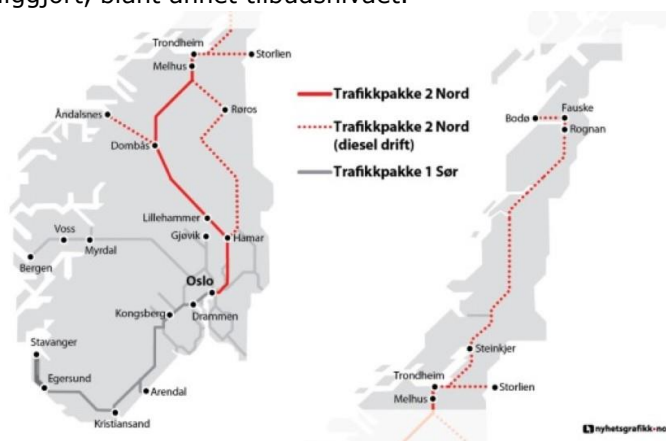
Trøndelag har flere jernbanestrekninger som betjenes av persontog:

- **Trønderbanen:**
Steinkjer – Trondheim – Støren
- **Nordlandsbanen:**
Trondheim – Steinkjer – Bodø
- **Meråkerbanen:**
Trondheim – Stjørdal – Meråker – Storlien
- **Dovrebanen:**
Oslo – Oppdal – Støren – Trondheim
- **Rørosbanen:**
Hamar – Røros – Støren – Trondheim

Hvordan AtB ser for seg at buss og tog skal spille på lag i Intercity-området beskrives i 4.

6.3.2 Togtilbudet i Trøndelag som følge av Trafikkpakke 2 Nord

Togtilbudet i Trøndelag er inkludert i trafikkpakke 2 som har trafikkstart i juni 2020, altså i forkant av oppstart AtBs regionanbud. Dette betyr at operatør for togtilbudet i Trøndelag vil være på plass innen oppstart av AtBs regionanbud. Deler av konkurransegrunnlaget for trafikkpakke 2 er offentliggjort, blant annet tilbudsnivået.



Figur 10: Togtilbud inkludert i Trafikkpakke 2 Nord

Stoppestedene som skal betjenes er i hovedsak som i dag, det samme gjelder rutetilbudet. Det er lagt inn to opsjoner, en på utvidet åpningstid (hverdager 04-05) og en annen på timesfrekvens i helg.

6.3.3 Opsjoner togtilbudet

Opsjon for tilbudsutvikling R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer

AtB har fra jernbanedirektoratet fått tilgang til deler av det planlagte konkurransegrunnlaget, og gjør da oppmerksom på at Jernbanedirektoratet kan endre dette frem til kunngjøring i desember 2018, men AtB har ikke hatt anledning til å vente på endelige dokumenter.

I Vedlegg A-3 Leveransebeskrivelse R- tog Lundamo/ Melhus – Trondheim S – Steinkjer til Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord er det beskrevet to mulige opsjoner på tilbudet fra 2020 Opsjon 1-3, økt frekvens hverdag og Opsjon 1-4 som gir økt frekvens på helg. Det er angitt stor sannsynlighet for innløsning av minst en av disse opsjonene.

Opsjon 1-3

Dersom opsjon 1-3 utløses vil det gi økt frekvens på hverdager fra Lundamo – Steinkjer mellom kl 19:00-22:00. Frekvensen økes fra 120 min til 60 min. Steinkjer – Lundamo vil få en tidligere avgang. Første avgang fra Steinkjer blir kl 04:00, mot kl 05:00 før opsjon.

Opsjon 1-4

Dersom opsjon 1-4 utløses vil det gi økt frekvens på lørdag og søndag.

Lørdag: Steinkjer – Lundamo vil fra kl 07:00 – 15:00 få økt frekvens fra 120 til 60 min. Fra kl 15:00-21:00 blir det ingen endring. Det vil si en frekvens på 120.

Tilsvarende endring for Lundamo – Steinkjer. Første avgang vil starte en time tidligere enn fra Steinkjer. (Likt som opprinnelig)

Søndag: Steinkjer – Lundamo fra kl 07:00 og Lundamo – Steinkjer fra kl 08:00- kl 11:00 vil få 120 min frekvens (uendret), mens det fra kl 12:00 – 21:00 blir frekvens på 60 min.

6.3.4 Nye togsett gir økt kapasitet

De offentliggjorte delene av konkurransegrunnlaget for jernbanepakke 2 viser at Norske Tog er i en prosess for anskaffelse av bimodale togsett for bruk på Trønderbanen og Rørosbanen med større kapasitet enn dagens togsett. AtB har vært i kontakt med Norske Tog angående dette og har fått følgende informasjon:

Tabell 7: Dagens og fremtidige togsett på Trønder- og Rørosbanen

Togsett	Aktuelle strekninger i Trøndelag	Lengde togsett	Passasjerkapasitet totalt (sitte + stå)
Type 92	Trønderbanen i dag	92,5 meter	235 (143 + 92)
Type 93	Rørosbanen i dag	38,2 meter	133 (87 + 46)
Type 76	Trønderbanen og Rørosbanen fra 2021	112,5 meter	Ca 520 (ca 260 + ca 260)

Tabell 8: Kapasitetsøkning på Trønder- og Rørosbanen som følge av nye togsett

Strekning	Økning sitteplasser	Økning ståplasser	Total økning passasjerkapasitet	Økning i lengde
Trønderbanen	ca 117 (82 %)	ca 168 (183 %)	ca 285 (121 %)	20m (22 %)
Rørosbanen	ca 173 (199 %)	ca 214 (465 %)	ca 387 (291 %)	74,3 (195 %)

At de nye togsettene er bimodale betyr at de både har pantograf for kjøring på strøm der det er kjøreledninger tilgjengelig, samt at det er en generatorvogn som produserer strømmen på strekninger uten kjøreledning. Togsettene er bestilt med Diesel-generatorer, men generatorvognen kan på sikt erstattes eller ombygges til andre teknologier som eksempelvis hydrogen, gass eller batteri. Togsettene er betydelig lengre enn dagens og mange stasjoner er ikke like lange som de nye togsettene. Togsettene kan derfor styre dørene individuelt slik at det kan stoppe ved plattformer som er kortere enn togsettet.



Figur 11: Dagens togsett på Trønderbanen (type 92)



Figur 12: Dagens togsett på Rørosbanen (type 93)



Figur 13: De nye bimodale togsettene (type 76)

6.3.4.1 Dobbeltspor ikke inkludert i NTP 2018 - 2029

Dobbeltspor på hele eller deler av Trønderbanen vil øke kapasiteten betraktelig, men er ikke inkludert i Nasjonal Transportplan for perioden 2018 til 2029. I arbeidet med regionanbud 2021 anses det derfor lite sannsynlig at dobbeltspor kommer på plass innen utgangen av anbudsperioden.

6.4 Regiontilbud utenom Intercity-område

Det er også reisestrømmer til, fra og mellom byer og tettsteder utenfor Intercity-området som skal være med å binde Trøndelag sammen. Mobilitetstilbudet for disse reisestrømmene omtales i Regionanbud 2021 som regiontilbud. Regiontilbudet vil, som Intercity-tilbudet i stor grad legges opp til å gå fort og effektivt over lengre strekninger, men vil ikke gå like ofte som Intercity-tilbudet. Eksempler på reisestrekninger betjent av Regiontilbud er reiser mellom Hitra, Frøya og Orkanger eller mellom Namsos og Steinkjer.

Som for Intercity-tilbudet, legges det opp til utnyttelse av jernbanen, ved at avganger parallelt med toget forsøkes unngås, samt at det vil være avganger med omstigning til toget der dette er hensiktsmessig.

6.5 Lokaltilbud inklusive skoleruter

Tilbudet for lokale reiser i distriktet vil i hovedsak bestå av to elementer: de fleksible transportformene beskrevet under Fleksibel transport og rutegående trafikk med buss. Det tilbudet som beskrives her er den rutegående trafikken. I tillegg til dette kommer den individuelt tilrettelagte skoleskyssen (ITS), som kjøres med drosje eller minibuss, og som pr i dag ikke er åpen for andre reisende enn de elevene som skal fraktes til skolen.

Lokaltilbudet er primært lagt opp for å frakte elever til skole, men tilbudet vil som annen fylkeskommunal kollektivtrafikk være åpent for alle. Tilbudet vil også omfatte andre strekninger og avgangstider enn de som frakter elever til og fra skolen. Et av prinsippene for Regionanbud 2021 er at skoleskyssen skal utnyttes til andre reisemål. Det kan gjøres for eksempel ved at en skolerute ikke bare stopper på skolen, men forlenges til en holdeplass i sentrum, ved butikken eller ved et annet knutepunkt. På den måten gir skoleskyssen et tilbud også til andre reisende, og dekker andre Reisebehov enn skyss til skole. Det kan også være aktuelt å fortsette å kjøre skolerutene i ferien enkelte steder, der dette vil være hensiktsmessig for å dekke lokale Reisebehov.

Fordi det primære formålet med lokaltilbudet med buss er å frakte elever til skolen, vil lokaltilbudet tilpasses fra år til år etter hvor skyss berettigede elever har bostedsadresse.

Lokallinjer inklusive skolelinjer, vil kunne være kombinasjon av buss, minibuss og bil. For bussmateriell vil bredden av materialvalget være fra minibusser fra 9 meter til normalgulvbusser opp til 12 meter.

6.5.1 Kommersielle linjer

AtB mener prinsipielt at Trøndelag fylke bør være åpent for kommersielle tilbud, da dette gir befolkningen flere reisemuligheter, men mener at tilbudet ikke skal konkurrere direkte med det offentlige tilbudet. Konsesjonene bør da inkludere det samfunnsansvaret som også ligger i å trafikkere strekningen på lav-trafikk. Å kommersialisere fylkeskryssende tilbud kan være et godt bidrag til økt mobilitet for befolkningen, og dersom tilbudet er prisgunstig, vil det bli benyttet. Men AtB mener at hvis slike tilbud skal trafikkere Intercityområdet, må det skje med stengte dører, og kun tillate avstigning.

Regjeringen har foreslått at det regionale nivået kan få ansvar for FOT-rutene.^[1] når anbudskonkurranse er gjennomført. Planlagt oppstart er 01.04.2020 og AtB legger til grunn at fylkeskommunen ønsker å ta over tilbudet til/fra Røros, Rørvik, Namsos og ansvar for drift (herunder tilskudds administrasjon) til Ørland sivile lufthavn. AtB vil måtte tilpasse produksjon til dette reiseformålet i konkurranse med det øvrige tilbudet. En forutsetning for kollektivtilbud til de nevnte regionflyplassene er at det foreligger parkeringsrestriksjoner for privatbiler slik at det kollektive tilbudet vurderes attraktivt for lengre parkeringstid. Alternativene inkluderer ikke rutetilbud til de nevnte regionflyplassene.

AtB vil gå i dialog med tilgrensende fylkeskommuner for å sikre samordning av det offentlige fylkeskryssende rutetilbudet slik at man også innfrir frister fra ENTUR.

^[1] FOT= forpliktelse til offentlig tjenesteyting og betegner regionale flyruter som staten subsidierer

7 ETABLERING AV TRE ALTERNATIVER FOR MOBILITETSTILBUD FRA 2021

AtB har gjennom mandat fra Trøndelag fylkeskommune fått i oppdrag å foreslå og utrede tre ulike alternativer for nytt mobilitetstilbud for Trøndelag utenom Stor-Trondheim fra 2021. I mandatet står det at *Ett alternativ bør være basert på dagens tilskuddsnivå, et annet bør baseres på lavere tilskuddsnivå og et tredje bør baseres på et høyere tilskuddsnivå*. Mandatet beskrives nærmere i kapittel 1 i hovedrapport.

I arbeidet med tilbudsutviklingen har AtB tatt utgangspunkt i vedtatt Samferdselsstrategi for Trøndelag fylke og definert fem egne hovedmål som ble behandlet i Fylkestinget i juni 2018 og akseptert for det videre arbeidet. AtB har lagt til grunn dagens vekstmål i Leveranseavtalen med fylkeskommunen på 3%, men vurderer også at et styrket mobilitetstilbud med høyere tilskuddsnivå enn dagens vil kunne representere potensiale for passasjervekst over 3%. Prisen på kollektivreiser i regionene er i dag prisgunstige for lokale reiser og spesielt lange reiser, og favoriserer bussen fremfor tog og bil, men reisetid og særlig frekvens kan synes å virke avvisende. Alternativene 1-3 må dimensjoneres for å klare målet om vekst for buss i regionene, og i størst mulig grad oppfylle AtBs prinsipper for tilbudsutvikling. Forslag til mål, hovedmål og prinsipper beskrives i kapittel 3.

7.1 Tre alternativer for mobilitetstilbudet i region fra 2021

AtBs ønsker å foreslå tre alternativer som skiller seg tydelig fra hverandre, både i strategi og tilskuddsnivå. Forskjellen i tilskuddsnivå mellom alternativene utgjør likevel en relativt liten andel av det totale tilskuddet. Det skyldes først og fremst at en stor andel av kollektivtjenestene i Trøndelag utenom Stor-Trondheim er lovpålagt. Skoleskyss utgjør 67 % (345 MNOK) av tilskuddet og må være lik i alle alternativer. De resterende 33 % (170 MNOK) gjelder tilskudd til øvrig tilbud med buss og bestillingstransport, og det er her som AtB har en reell mulighet å foreslå større endringer.

Tabell 9: Ambisjon og tilskuddsbehov for tilbudsalternativene.

Alternativ	Strategi for alternativet	Årlig tilskuddsbehov
Alternativ 1: Fremtid	Alternativ 1 skal gi et betydelig løft for mobiliteten i Trøndelag. Alternativ 1 skal særlig oppfylle de to hovedmålene om å binde Trøndelag sammen og bidra til regional bo- og næringsutvikling gjennom en tydelig satsing på de lange reisene (Intercity og Regiontilbud), og på fleksible transportformer. Satsingen skal muliggjøre mange nye reiser, og ikke bare dekke de høyest prioriterte kundegruppene, men også dekke både jobb/studier og fritid, og legge til rette for mindre behov for personbil i regionene og i Intercity-området spesielt. De viktigste og største reisetrekningene, der det bor og reiser flest folk, skal prioriteres. Tilbudet i alternativ 1 skal fremstå som et ett sømløst, attraktivt, tilgjengelig og fleksibelt mobilitetstilbud for befolkningen i hele Trøndelag.	+ 80 MNOK
Alternativ 2: Tilpasning	Alternativ 2 skal være et godt og kundetilpasset tilbud, med flere nye transportformer og reisemuligheter sammenlignet med dagens tilbud. Alternativet skal dekke de viktigste kundebehovene i hele fylket, men tilbudet vil ikke tilby like god mobilitet til befolkningen som alternativ 1. Alternativet vil ha et svakere tilbud på Intercity-strekningen og Regiontilbudet enn i alternativ 1. Tilbudet vil være mer likt på dagens nivå, og vil derfor ikke fylle de utfordringer som dagens tilbud har, med lav frekvens og kort åpningstid. Alternativet binder ikke Trøndelag sammen på samme måte som alternativ 1. Fleksible transportformer vil også være redusert i forhold til nivået i alternativ 1.	Dagens nivå
Alternativ 3: Minimum	Alternativet vil dekke de høyest prioriterte kundebehovene, men vil i langt mindre grad dekke lavere prioriterte kundebehov.	- 50 MNOK

I alternativ 3 vil særlig Intercity-tilbudet og Regiontilbudet utenfor rush være redusert sammenlignet med alternativ 1 og 2. De fleksible transportformene vil også reduseres til et minimum, noe som vil gi redusert mobilitet for mange både i byene og i distriktet.

Alternativ 3 vil bli gi et markert dårligere tilbud enn alternativ 2 og 1.

I Hovedrapporten presenteres de tre alternativene på overordnet nivå. For detaljerte redegjørelser av hva dette innebærer for den enkelte regionen, kommunen eller byen, henvises til delrapport 2.

Alternativ 1

Alternativ 1 har tilskuddsramme på inntil 80MNOK mer enn tilskuddsrammen i alternativ 2. Alternativ 1 gir mulighet for å ivareta flest av befolkningens reisebehov i henhold til prioriteringer. Mobilitetstilbudet vil dekke behov både knyttet til arbeid, studie, handel og fritid.

Tabell 10: Tabellen viser hvilket behov og til hvilke tider behovene dekkes i alternativ 1.

Åpningstid	Man-torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
06 -09	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D	Dagpendling	
09 -14	Handel, offentlig service og tjenestetilbud	Handel, offentlig service og tjenestetilbud	Handel	
14- 17	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D og Ukependling	Dagpendling	
17 – 22	Handel	Handel		Ukependling

Alternativ 2

Alternativ 2 har tilskuddsramme på ca. 516 MNOK. I dette alternativet vil det være færre reisemuligheter sammenlignet med alternativ 1.

Tabell 11: Tabellen viser hvilket behov og til hvilke tider behovene dekkes i alternativ 2.

Åpningstid	Man-torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
06 -09	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D	Dagpendling	
09 -14	Handel, offentlig service og tjenestetilbud	Handel, offentlig service og tjenestetilbud	Handel	
14- 17	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D	Skole, dag og lokalpendling for områdene C og D og Ukependling	Dagpendling	
17 – 22				Ukependling

Alternativ 3

Alternativ 3 har tilskuddsramme på ca 50 MNOK lavere enn alternativ 2. Rutetilbudet er derfor betydelig redusert fra alternativ 1 og 2

Tabell 12. Tabellen viser hvilke behov og til hvilke tider behovene dekkes i alternativ 3.

Åpningstid	Man-torsdag	Fredag	Lørdag	søndag
06 -09	Skole og dagpendling for områdene C og D	Skole og dagpendling for områdene C og D	Dagpendling	
09 -14	(handel, servicetilbud for innb. m/red mulighet for mobilitet)	(handel, servicetilbud for m/red mulighet for mobilitet)		
14- 17	Skole og dagpendling for områdene C og D	Skole og dagpendling for områdene C og D Ukependling	Dagpendling	
17 – 22				Ukependling

Hva de ulike alternativene innebærer for mobilitetstilbudet beskrives i kapittel 8.

8 BESKRIVELSE AV MOBILITETSTILBUDET FRA 2021 I TRØNDELAG

Dette kapittelet inneholder en beskrivelse av tre alternative mobilitetstilbud basert på de ulike tilskuddsnivåene. Det beskrives hvordan de svarer opp mot formålene som er satt, hva det betyr for tilbudet i de ulike regionene og for Trøndelag totalt.

For hvert alternativ beskrives de største reisetrekningene, inkludert åpningstid, antall avganger og kundebehov som dekkes. For nærmere forklaring på hvordan regionene er beskrevet, se 8.2

8.1 Forslag til avgrensning av Intercity-området

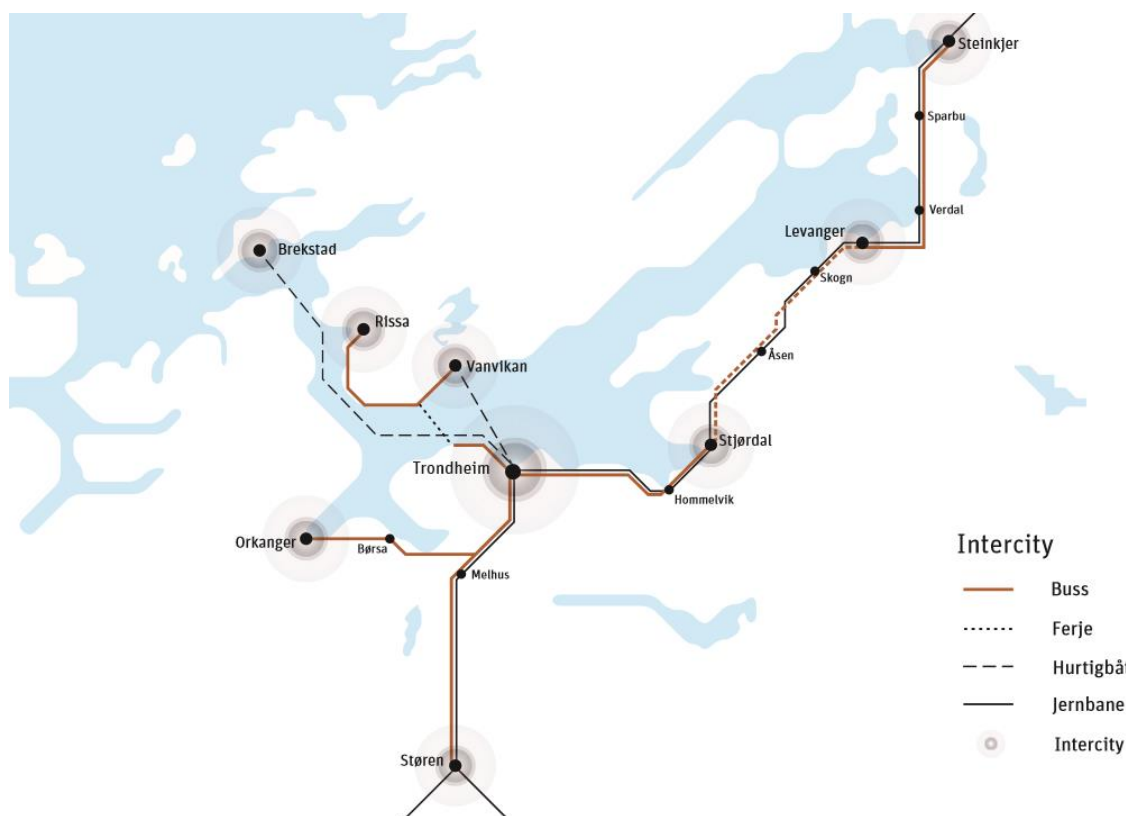
Samferdselsstrategien definerer strekningen Steinkjer – Trondheim – Orkanger som Intercity-området. Samtidig indikerer Avtalen at partene er enige om utviklingsprosjekt sørover til Støren, med Støren som knutepunkt for buss videre til Røros og Oppdal som for øvrig trafikkeres med tog.

AtB vurderer og foreslår at

- Strekningen Trondheim-Støren må være endel av Intercity-området da Melhus og Midtre-Gauldal er blant de kommunene som vokser mest frem mot 2035 og hvor andel unge i alderen 0-18 år blir størst.
- Strekningen Orkanger-Trondheim må være en del av Intercity-området hvor Intercity-tilbudet dekkes med buss.
- Strekningen Trondheim-Rissa også må knyttes til Intercity-området med sin beliggenhet tett på Trondheimsområdet. Dette området kan tillates å ha et noe svakere tilbud enn de øvrige Intercity-strekningene da befolkningsveksten frem mot 2035 ikke er så betydelig som for Melhus og Midtre Gauldal.
- Strekningen Brekstad-Trondheim må inngå i Intercity-området av hensyn til regional utvikling, og bør inntas som del av fylkeskommunens mobilitetsstrategi for Trøndelag, og hvor tilbudet tilpasses behovet i den nye kommunen. Strekningen Trondheim-Brekstad dekkes med hurtigbåt som ikke er en del av dette utredningsarbeidet.

AtB foreslår altså at Intercity-området omfattes av strekningene Brekstad-Rissa-Orkanger-Støren - Trondheim -Steinkjer, som illustrert i Figur 14.

Intercity-tilbudet er utviklet med tanke på å oppnå samferdselsstrategiens mål om «fort og ofte» mellom disse stedene, enten transporten skjer med tog, båt eller buss.



Figur 14: Foreslått Intercity -område. Det planlegges ikke med buss Levanger -Stjørdal i alternativ 2 og 3.

Tilbudet må sees i sammenheng med utbygging av ny E6 nord og E6 sør for Trondheim og de konsekvenser nye effektive motorveier og bompenger vil få for befolkningens reisevaner. Uten et effektivt kollektivtilbud vil befolkningen velge privatbilen og man oppnår ikke overgangen til mer miljøvennlig persontrafikk. Det gjennomføres stadig flere reiser både nasjonalt og regionalt og et godt tilrettelagt kollektivtilbud bidrar positivt til dette.

Potensialet for flere kollektivreisende på bakgrunn av antall reiser totalt som gjennomføres på disse strekningene er stort, og AtB vurderer at det bør være et mål å øke den kollektive persontrafikken med årlig 3 % frem mot 2035.

Intercity-området betjener de viktige knutepunktene Støren stasjon, Orkanger skystasjon, Trondheim sentralstasjon, Rissa, Vanvikan, Stjørdal, Levanger, Verdal og Steinkjer stasjon. I knutepunktene er det omstigning til ulike linjer for å gi større flatedekning per kommune.

I planleggingen av rutetilbudet er det på aktuelle strekninger sett på tog og buss sammen med utgangspunkt i det togtilbudet som ligger til grunn i Jernbanedirektoratets konkurransegrunnlag for Trafikkpakke 2. Av hensyn til flatedekning er det tatt hensyn til togavganger som har syv eller flere stopp. Det vil si ikke regionale tog da disse har færre stopp. Avganger som har færre stopp dekker en mye mindre flatedekning enn buss, og utgjør ikke et sammenlignbart tilbud. Utnyttelse av toget vil variere mellom de ulike alternativene.

På Intercity-linjene som har lange reiser vil det benyttes bussmateriell med normalgulv i klasse 3. Busstyper som befinner seg i dette markedet har stor kapasitet som både kan ta med mange reisende og har god bagasjekapasitet.

I avsnittene under vil Intercity-tilbudet presenteres strekning for strekning med frekvens. Først for alternativ 1, dernest alternativ 2 så alternativ 3.

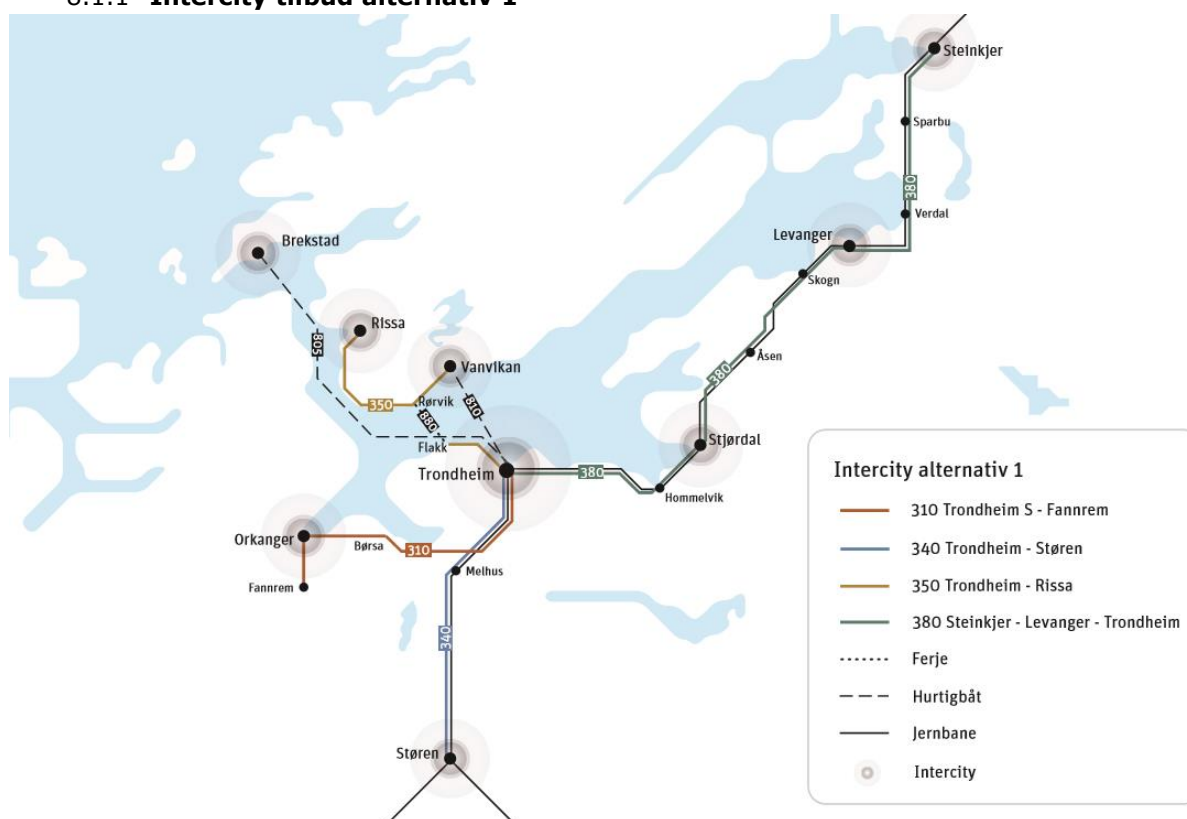
Intercity-området er likt for alle alternativene, men innholdet i tilbudet vil naturligvis variere.

Åpningstiden og lengden på rush, normal og lavtrafikk vil være ulik.

Tabell 13: Ambisjon om åpningstid for hele Intercity-tilbudet. Det vil være strekningsvise forskjeller

Strekning	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	06.00-08.00 og 14.00-17.00	05.00-06.00 08.00-14.00 17.00-20.00	20.00-23.00
Lørdager		04.30-09.00	09.00-23.00 (02.00)
Søndager			10.00-22.00 (02.00)

8.1.1 Intercity tilbud alternativ 1



Figur 15: Intercity alternativ 1

Alternativ 1 planlegges med stor satsning på Intercity. Satsningen vil være et viktig bidrag til oppfyllelse av formålet med å binde Trøndelag sammen og å bidra til regional bo- og næringsutvikling.

Steinkjer – Trondheim

AtB anbefaler at man i Intercity-området på strekningen Steinkjer – Levanger – Trondheim også kjører buss. Buss og tog i frekvens. Det vil si at tilbudet utfyller hverandre og at avgangstidene ikke er sammenfallende tid. Det vil kjøres gjennomgående buss i rush, mens det utenfor rush hverdag og helg ikke planlegges med busstilbud på strekningen Levanger – Stjørdal.

Busstilbudet utfyller toget for å kunne gi et bedre tilbud til reisende.

Tilbudet med tog Steinkjer -Trondheim er et attraktivt transportmiddel for de reisende. Tilbudet har jevn frekvens på 60 min i tiden 08.00-21.00. I tiden 05.30-06.30 er det 30 min. Åpningstiden er klokken 05.00-21.00 på hverdag. For helg er det et tilbud annenhver time mellom klokken 07.00 og 23.00.

AtB har en ambisjon om at bussavgangene som trafikkerer strekningen får avgangstid fra Steinkjer og Trondheim slik at tilbudet i rush blir hver 30. minutt. Hvilke holdeplasser som betjenes på strekningen vurderes fram mot kunngjøring av anbud 2021. På strekningen Levanger -Verdal planlegges det med 15 min i rush.

Lørdag og søndag planlegges med timetilbud Steinkjer – Levanger og Stjørdal - Trondheim.

Tabell 14: Ambisjon om frekvens Steinkjer -Levanger. Alternativ 1.

Steinkjer-Levanger	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	30 min	30 min	60 min
Lørdager		60 min	60 min
Søndager			60 min

Strekningen Stjørdal – Trondheim planlegges med 15 min i rush. Tilbudet med tog kommer her i tillegg. Det planlegges at linje 380 på strekningen Stjørdal – Trondheim trafikkerer E6, Strindheimtunellen og har endestopp på St. Olavs hospital Marienborg.

Det er vurdert om linjen bør stoppes på Trondheim Sentralstasjon og at reisende må ta overgang til kollektivtilbudet i Trondheim for videre reiser, eller om linje 380 bør kjøres til City syd eventuelt til Klett for å kunne dekke videre reiser.

Ved å kjøre til Studentersamfunnet/ St. Olavs Hospital dekkes et stort og viktig målpunkt, samtidig som reisende har transport ut av Trondheim sentrum. For videre reiser trafikkerer tre metrolinjer holdeplassen Studentersamfunnet med 5-10 min frekvens i rush slik at man vil kunne reise i retning Dragvoll, Heimdal og City syd. Det vurderes derfor som uhensiktsmessig at linje 380 betjener holdeplasser etter Studentersamfunnet retning City syd. Hvorvidt linje 380 bør ha endestasjon på Trondheim Sentralstasjon eller St. Olav vurderes fram mot kunngjøring av anbud 2021.

Da tilbudet med jernbanen også betjener Værnes er det ikke gitt at også linje 380 bør gjøre det. Tabell 15 viser fordeler og ulemper ved betjening av Værnes. AtB anbefaler fordelene som større enn ulempene og anbefaler at linje 380 betjener Værnes. Om dette skal gjelde for alle avganger vil vurderes nærmere i anbudsutarbeidelsen.

Tabell 15: Tabellen viser fordeler og ulemper ved å betjene Værnes med buss.

	Fordeler	Ulemper
Bør busslinjer betjene Værnes?	- Dersom det ikke blir billettsamarbeid med jernbanen er bussen et billigere alternativ. - Det gir flere reisemuligheter og vil oppleves som et styrket tilbud. - Betjener Stjørdals største arbeidsplass med 1500 ansatte - Potensielt mange mulige nye kunder arbeid og reisende. - Øker kollektivandelen for reisende med fly fra Værnes	- Dersom det blir prissamarbeid med jernbanen har toget tilstrekkelig kapasitet, slik at det kan vurderes som unødvendig at også bussen skal betjene Værnes. - For pendlere til andre arbeidsplasser enn Værnes kan det oppleves som tidkrevende at Værnes betjenes. - Ved betjening av Værnes må det tilrettelegges for bagasje på bussmateriellet. Dette kan medføre at reisetiden vil påvirkes med tanke på av- og påstigning. Dette kan oppveies ved å lukke for påstigning på deler av strekningen (ekspressbuss)

Strekningen Stjørdal – Trondheim inngår også i en av kontraktene for Stor -Trondheim som får nytt tilbud fra august 2019.

Det er også en pågående Byvekstavtaleforhandlinger som kan gi justeringen i så vel by kontraktene (for Stor-Trondheim fra 2019) så vel som kommende regionkontakt fra 2021.

Knutepunkt er Stjørdal stasjon og Trondheim Sentralstasjon.

Tabell 16: Ambisjon om frekvens Stjørdal – Trondheim. Alternativ 1

Stjørdal - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	10-15 min	30 min	60 min
Lørdager		30-60 min	60 min
Søndager			60 min

Tabellen over viser ambisjon om frekvens. Tilbudet i rush er planlagt med 15 min frekvens med buss, tog tilbudet kommer i tillegg.

Linje 310 Fannrem - Orkanger - Trondheim

Strekningen Orkanger – Trondheim betjenes av linje 310 (og linje 410 (Fannrem)Orkanger – Fv800 - Trondheim). Toget trafikkerer ikke strekningen og det kan derfor ikke legges til grunn de samme premissene som på kombinerte buss/tog strekninger. Linje 310 korresponderer med regionlinjer fra Meldal, Kyrksæterøra, Lensvik og Sistranda på Orkanger skystasjon. Det vil legges til rette for korrespondanse for region- og lokaltrafikk. På Klett planlegges det med omstigning for reiser Orkanger – Støren og Støren – Orkanger. Grunnet flere avhengigheter slik som frekvens med toget og andre korrespondanser vil omstigningen tilrettelegges hovedsakelig i rush.

Det planlegges også med tilpasning mot nordgående tog på Trondheim Sentralstasjon.

Knutepunkt er Orkanger skystasjon og Trondheim Sentralstasjon.

Tabell 17: Ambisjon om frekvens Orkanger- Trondheim. Alternativ 1

Orkanger - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	10 min	20 min	60 min
Lørdager		20-60 min	60 min
Søndager			60 min

Linje 340 Støren - Trondheim

Strekningen Støren -Trondheim trafikkeres av buss og tog i samordnet rutetabell, også her er buss et supplement til toget for økt frekvens.

Tog og buss kjøres kun samtidig i tid der tidspunkt er viktig for skoleskyss og der buss vil ha større nærhet til skolen.

På strekningen Støren - Trondheim har toget lavere frekvensen enn hva Trønderbanen tilbyr på strekningen Steinkjer -Trondheim. Frekvensen med jernbane er også spredt og da i hovedsak morgen, ettermiddag og kveld på hverdager.

5 avganger med jernbane er i frekvens med buss på hverdag. Tilbudet suppleres derfor i stor grad med buss. Regiontog er da her ikke med ettersom de har få stopp.

For reiser mot Orkanger vil det være overgang til Intercity-linje 310 Orkanger -Trondheim på Klett. Korrespondanse vil i hovedsak tilrettelegges morgen og ettermiddag.

AtB vil vurdere mulighet for ekspress buss Støren – Trondheim i arbeidet fram mot anbudsutarbeidelsen.

På Støren stasjon vil det være korrespondanse med buss fra Oppdal og Røros samt lokaltrafikk. Knutepunkt er Støren stasjon, Klett, Melhus skystasjon og Trondheim Sentralstasjon.

Tabell 18: Ambisjon om frekvens Støren-Trondheim. Alternativ 1

Støren - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	15 min	30-60 min	60 min
Lørdager		60 min	60 min
Søndager			60 min

Linje 450 Rissa – Vanvikan/Trondheim

Strekningen Rissa -Stadsbygd - Trondheim trafikkeres av buss, ferge og hurtigbåt.

Linje 450 vil planlegges som gjennomgående buss i korrespondanse med ferge Flakk – Rørvik i rush, utenom rush planlegges det med omstigning til hurtigbåt linje 810 Vanvikan -Trondheim.

Det planlegges med tilbud via St. Olavs Hospital.

Det planlegges også med mulighet for å reise med tog fra Oslo og videre korrespondanse til Rissa. Tilbudet tilpasses rutetilbud med ferge og hurtigbåt.

Tabell 19: Ambisjon om frekvens Rissa – Vanvikan/ Trondheim. Alternativ 1

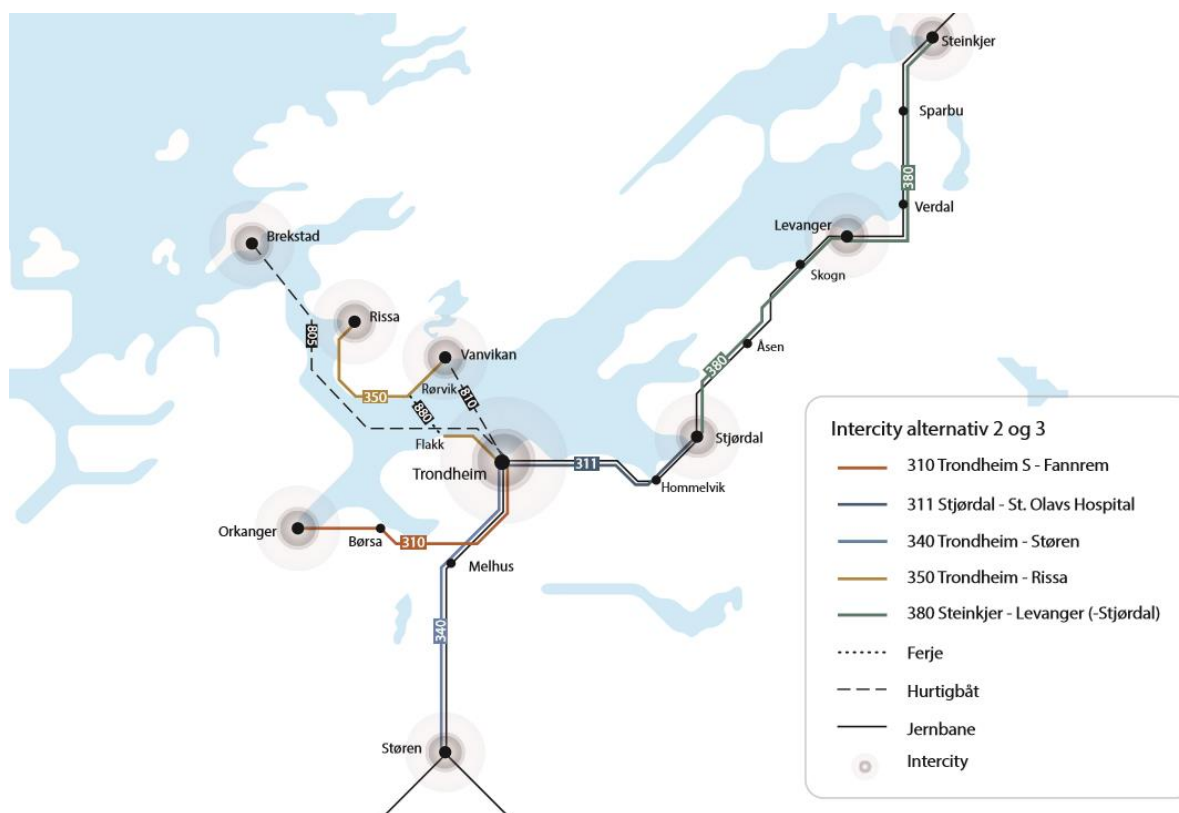
Rissa - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	30 min	60-120min	120 min
Lørdager		60 min	120 min
Søndager			120 min

Linje 800/805 Brekstad -Trondheim

Strekningen Brekstad -Trondheim betjenes av hurtigbåt Kristiansund – Brekstad -Trondheim.

Tilbudet følger tilbudet med hurtigbåt.

8.1.2 Intercity i alternativ 2



Figur 16: Kart over Intercity område alternativ 2 og 3

Alternativ 2 er planlagt med et kraftig redusert tilbud på Intercity-strekningene.

I alternativ 2 planlegges det ikke med gjennomgående buss på strekningen Steinkjer – Trondheim. Linje 380 betjener Steinkjer – Levanger og Linje 311 betjener Stjørdal – Trondheim. Det vil da si at det ikke kjøres buss på strekningen Levanger- Stjørdal. Det planlegges også med at toget tar en større del av trafikken slik at det er færre avganger og redusert åpningstid. Dette gir færre avganger med buss. Der toget ikke representerer ytre åpningstid, vil også åpningstiden reduseres.

Steinkjer - Stjørdal

Strekningen Steinkjer -Stjørdal planlegges med større vekt på toget enn i alternativ 1. Som nevnt over vil det kun kjøres buss på strekningen Steinkjer- Levanger. Det planlegges med busstilbud over døgnet, men med lavere frekvens. Lørdag og søndag vil tilbudet kun være tog.

Tabell 20: Ambisjon om frekvens Steinkjer -Stjørdal. Alternativ 2

Steinkjer - Stjørdal	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	30-60 min	60 min	60-120 min
Lørdager		120 min	120 min
Søndager			120 min

Stjørdal -Trondheim

Tilbudet på hverdag er likt som alternativ 1. Tilbudet lørdag og søndag planlegges kun med tog.

Tabell 21: Ambisjon om frekvens Stjørdal -Trondheim. Alternativ 2

Stjørdal - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	10-15 min	30 min	60 min
Lørdager		120 min	120 min
Søndager			120 min

Orkanger -Trondheim

Tilbudet er kraftig redusert fra alternativ 1

Reduksjon er i hovedsak utenfor rush på hverdag, og i helgen. Åpningstiden på kveld, hverdag og helg vil også være noe redusert.

Tabell 22: Ambisjon om frekvens Orkanger -Trondheim. Alternativ 2

Orkanger - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	10-30 min	60 min	120 min
Lørdager		60 min	120 min
Søndager			120 min

Støren -Trondheim

Tilbudet vil være redusert fra alternativ 1. Reduksjonen gjelder både i og utenfor rush og helg.

Generelt vil toget spille en større rolle i tilbudet i alternativ 2 enn i alternativ 1. Åpningstiden vil også være lavere, spesielt på helg.

Tabell 23: Ambisjon om frekvens Støren -Trondheim. Alternativ 2

Støren - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	15-30 min	60 min	60-120 min
Lørdager		120 min	120 min
Søndager			120 min

Rissa -Trondheim

Det er en betydelig reduksjon i tilbudet på denne strekningen. Reduksjonene gjelder både i og utenfor rush og helg. Tilbudet er tilpasset rush retning. Det vil si at det er flere avganger mot Trondheim på morgenen enn hva det er til Rissa.

Tabell 24: Ambisjon om frekvens Rissa -Trondheim. Alternativ 2

Rissa - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	4 avgang	2 avganger	1 avganger
Lørdager			2 avganger
Søndager			2 avganger

8.1.3 Intercity i alternativ 3

Tilbudet er ytterligere redusert fra alternativ 2. Det planlegges med 6 avganger med buss på hverdag og kun tilbud med tog på helg. Det kjøres buss kun på strekningen Steinkjer -Levanger.

Steinkjer -Stjørdal

Tabell 25: Ambisjon om frekvens Steinkjer - Stjørdal. Alternativ 3

Steinkjer - Stjørdal	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	30-60 min	60 min	120 min
Lørdager		120 min	120 min
Søndager			120 min

Stjørdal -Trondheim

Tilbudet er ytterligere redusert fra alternativ 2. Linje 311 trafikkerer kun i rush på hverdag. Øvrige periode over døgnet er tilbudet tog og buss tilbud tilhørende kontrakt Stor – Trondheim.

Tabell 26: Ambisjon om frekvens Stjørdal -Trondheim. Alternativ 3

Stjørdal - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	15-30 min	60 min	60-120 min
Lørdager		120 min	120 min
Søndager			120 min

Orkanger –Trondheim

Tilbudet er ytterligere redusert fra alternativ 2. Det er et lavere tilbud på formiddag og kveld samt helg. Åpningstid på kveld er også redusert.

Tabell 27: Ambisjon om frekvens Orkanger -Trondheim. Alternativ 3

Orkanger - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	10-30 min	60 min	120 min
Lørdager		60-120 min	120 min
Søndager			120 min

Støren -Trondheim

Tilbudet er ytterligere redusert fra alternativ 2. Det er et lavere tilbud på formiddag og kveld samt helg. Det planlegges med at toget tar en større del av transporten.

Tabell 28: Ambisjon om frekvens Støren -Trondheim. Alternativ 3

Støren - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	30-40 min	60-180 min	60-180 min
Lørdager		60-180 min	60-180 min
Søndager			60-180 min

Rissa –Trondheim

Tilbudet er ytterligere redusert fra alternativ 2.

Tabell 29: Ambisjon om frekvens Rissa -Trondheim. Alternativ 3

Rissa - Trondheim	Rush	Normal	Lavtrafikk
Hverdager	4 avganger		2 avgang
Lørdager			2 avgang
Søndager			2 avgang

8.2 Øvrig kollektivtilbud

Region- og Lokaltilbud presenteres region for region med hovedvekt på reisestrekninger. Dette tilbudet skal ivareta lokale behov i hver region og kommune knyttet til arbeid, skole, handel og fritid, og samtidig være knyttet opp mot Intercity-tilbudet for å bygge opp under formålet med å binde Trøndelag sammen.

Region- og Lokaltilbudet er en kombinasjon av ulike transportløsninger med faste busslinjer og fleksibel transport. På bakgrunn av befolkningssammensetning og reisestrømmer vil tilbudet variere i de ulike kommunen for å dekke best mulig opp under lokale behov. AtB vil ha videre dialog med den enkelte kommune i den forberedende anbudsprosessen for å sette det endelige rutetilbudet fra 2021. Tilbudet vil også kunne endres etter anbudsoppstart dersom forutsetningene og behovene endrer seg som følge av f.eks næringsutvikling eller endret infrastruktur.

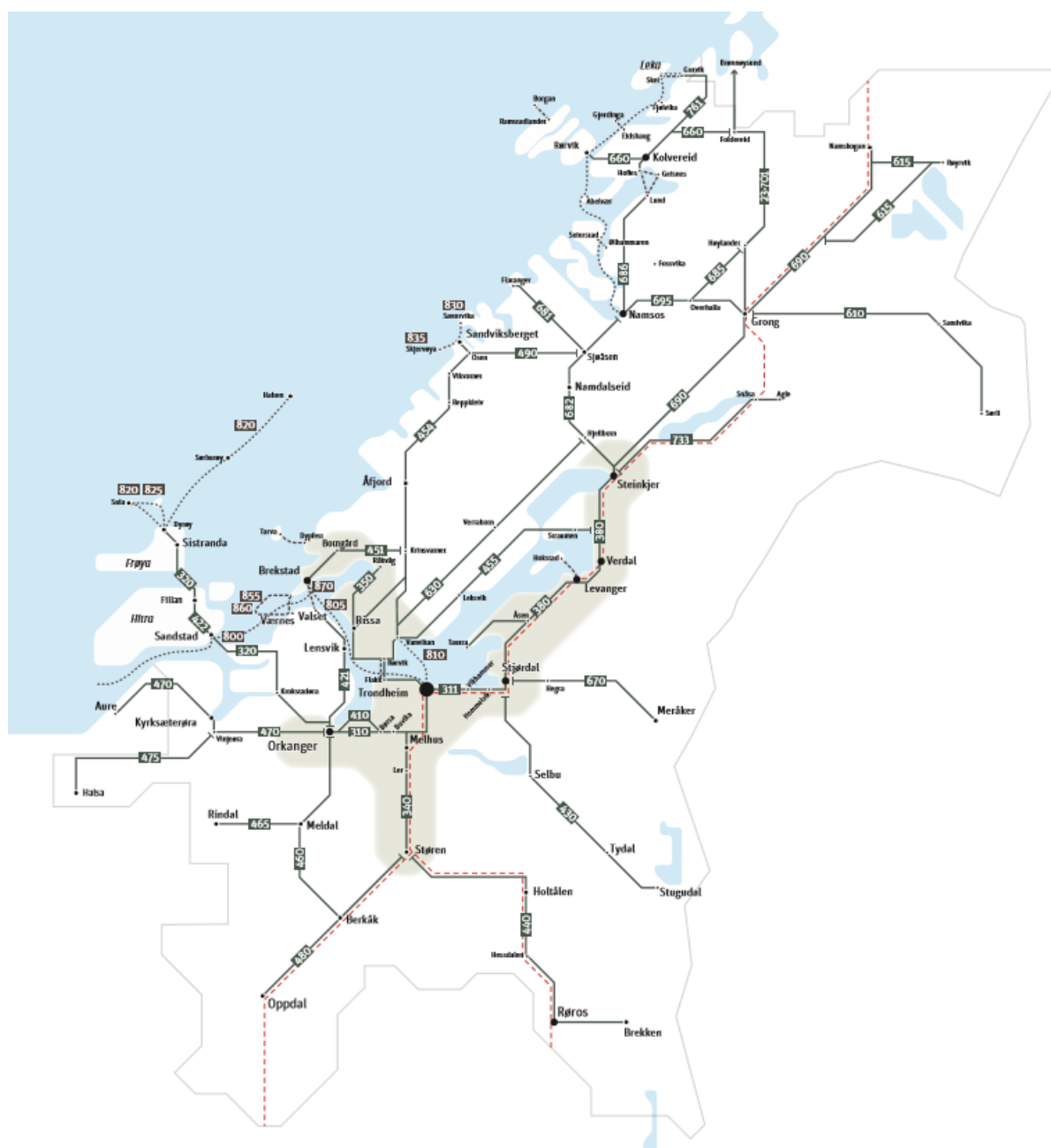
AtB vil, fram mot anbudsutsettelsen våren 2019 gjennomgå all skoleskyss i fylket. Formålet med arbeidet er å sikre en mest mulig hensiktsmessig og kostnadseffektiv skoleskyss. Arbeidet vil fokusere på økt samkjøring og tilrettelegging for mer utnyttelse av ressursene. AtB ønsker samtidig å legge til rette for bedre internttrafikk i kommunene hvor dette er hensiktsmessig. Som følge av dette kan rutetilbudet bli noe justert i forhold til det som presenteres i det påfølgende.

Det planlegges også med færre linjenummer per strekning for at rutetilbudet skal framstå renere og enklere for kunden. Videre planlegges det med en ny nummerstruktur for å gi en mer helhetlig linjeinndeling i nye Trøndelag.

Alle kommuner skal ha mulighet for tur retur til Trondheim

AtB planlegger med at alle kommuner i nye Trøndelag skal kan reise tur retur Trondheim på hverdager. Minimums oppholdstid i Trondheim for alle kommuner vil være 3 timer. Unntak vil være Leka som vil ha 2,5 time i Trondheim grunnet rutetilbud med hurtigbåt. Dette vil kun gjelde i alternativ 1.⁶

⁶ Dette er en oppdatering etter leveranse 1. november 2018.



Figur 17: Intercity og Regionlinjer

8.2.1 Introduksjon til planlagt tilbud per region

For hver region framstilles rutetilbudet i tabellform med utgangspunkt i behovsanalysen. For mer informasjon om behovsanalysen se Delrapport 1.

Utgangspunktet er at tabellene i de ulike alternativene presenteres likt, men for alternativ 2 og 3 vil endringene i planlagt rutetilbud markeres med fargekode. Fargekodene forteller noe om hvordan tilbudet i alternativ 2 reduseres i forhold til alternativ 1 og hvordan tilbudet i alternativ 3 reduseres i forhold til alternativ 2.

Lys rød farge indikerer et redusert tilbud. Rød farge i alternativ 3 indikerer at tilbudet er redusert i forhold til ett allerede redusert alternativ 2. Mørk rød farge indikerer at behovet ikke dekkes i gitt alternativ.

Tilbudet er planlagt ut fra behovsanalysen, innspill fra kommunene og erfaring fra dagens trafikk. Eksempel fra dagens trafikk så vil det planlegges med at noen kommuner har lørdagstilbud også i alternativ 3 selv om det ikke er en prioritet.

En avgang kan dekke flere behov og vil derfor kunne bli markert for flere behov. Det endelige tilbudet per kommune fastsettes i tiden fram til anbudsutsettelse.

Tabell 30: Forklaring på hvordan rutetilbudet per region er framstilt.

Behov	Forklaring
Skoleskyss Gjelder hele fylket.	Daglig skoleskyss for barn og unge.
Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen. Gjelder for områdene: C – Trondheimsnær områder D – Byer eller regionale senter.	Dagpendling mellom kommuner. Eksempelvis Skaun – Trondheim(C) eller Steinkjer – Namsos (D).
Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen. Gjelder for område: A- lengre reiser.	Ettermiddag fredag og søndag.
Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen. Gjelder for områdene: D – Byer eller regionale senter	Reiser internt i en kommune.
Handel og offentlig service - og tjenestetilbud for innbyggere med redusert mulighet for mobilitet.	Reiser internt i en kommune, men også mellom kommuner. Internt i kommune for helse og handel, og mellom kommuner for større offentlige tjenestetilbud. Eks. sykehus.
Handel for unge lørdag.	Reise til nærmeste regionale senter for handel.
Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen.	Reiser internt i en kommune. For spredtbygde områder (E) er det i hovedsak lokale linjer som utgjør tilbudet, men også regionale linjer. For lokale linjer gjelder dette avganger som er tilpasset start- og sluttider ved skoler. Tilbudet er åpent for alle.
Reiseliv/turisme/arrangement.	Reise til turisme/ arrangement.
Handel for voksne.	Reise til lokalt senter eventuelt mellom kommuner. Ettermiddag.
Fritidsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn.	Reiser lokalt fra hjem til fritidsaktiviteter. Ettermiddag.

8.2.1.1 Busslinjer – antall avganger, åpningstid og dagkoder

De ulike busslinjene er bygd opp med ulike linjenummer. 3-sifrede linjer omfatter Intercitylinjer, Regionlinjer og Lokale linjer. Skolelinjer som utelukkende kjøres skoledager har 4 siffer, men unntak forekommer. Enkelte 3-sifrede linjer kjøres også kun skoledager. Dette vil avmerkes i tabellene. Alle linjer, også linjer som kun kjøres skoledager, er alltid åpen for alle.

På samme linje kan det være ulike avganger. Med ulike menes ulike strekninger. Det vil derfor kunne være avganger som ikke framkommer i beskrivelsen.

Eksempel på dette er linje 470 Aure – Orkanger. Linje 470 har avganger som kjøres Aure – Orkanger, Kyrksæterøra – Orkanger eller Kyrksæterøra – Aure. Det er kun Kyrksæterøra – Orkanger, som hovedstrekning, som er tatt med i tabellen. Delstrekningen Aure-Kyrksæterøra er da satt i parentes (470 (Aure)/Kyrksæterøra-Orkanger)

Avganger på Regionale og Lokale linjer som kun kjøres skoledager er ikke definert som en regional eller lokal avgang i tabellen (det vil si at denne avgangen ikke er telt med som antall avganger).

Skolelinjer med utvidet formål presenteres i tabellene under Lokale linjer. Med utvidet formål menes at skolen ligger i sentrum eller at avgangen er forlenget til sentrum for bedre internttrafikk i den enkelte kommune.

Åpningstid angis som hele time fra og til i rush-retning. Eksempel kl. 06.00 – 20.00. Første avgang i rush-retning starter i løpet av klokke time 06.00, returen er planlagt i løpet av klokke time 20.00. Rush-retning er eksempelvis fra Støren - Trondheim om morgenen og fra Trondheim - Støren på kveld. Avgangstidene er veiledende, tidene vil endres noe under detaljplanlegging fram mot kunngjøring av anbudskonkurransen

Dagkoder forklares som mandag =1, tirsdag=2 osv.

8.2.1.2 Korrespondanse

Korrespondanse mellom de ulike linjen omtales ikke nærmere.

Det planlegges med maksimum 20 minutt ventetid for planlagte korrespondanser.

8.2.1.3 Fleksibel transport

Det planlegges med at de ulike regionene får tilbud om fleksibel transport på utvalgte tider og strekningen hvor det ut fra befolkningsgrunnlag ikke er hensiktsmessig å tilby fast bussrute.

Tilbudet defineres ut fra faste soner per region. De ulike sonene fastsettes ut fra befolkningsgrunnlag og i dialog med kommunene. For mer informasjon om hvilke områder som dekkes i de ulike sonene, se kart for hver region.

Hvilke kommuner som har hvilket tilbud avhenger av det totale mobilitetstilbudet per kommune.

Det er ikke gitt at alle kommuner har både Service- og Plussfleks eller likt antall avganger.

Servicefleks

- For alternativ 1 planlegges det med Servicefleks 3 dager per uke per sone. I alternativ 2 planlegges det med 2 dager per uke per sone og i alternativ 3 planlegges det med 1 dag per uke per sone.
- For mer informasjon om Servicefleks se 6.1.1

Plussfleks

- Det planlegges med inntil 12 avganger per dag per kommune med Plussfleks for alternativ 1, for alternativ 2 er tilbudet 8 avganger per dag per kommune og i alternativ 3 er tilbudet 5 avganger per dag per kommune. Det planlegges ikke med tilbud på lørdag i alternativ 3 og søndag planlegges kun med to avganger. Søndag dekker ukependling.
- Omstigning mellom Plussfleks og korresponderende transport skjer der transportformene møtes. Det planlegges med minst mulig parallell kjøring. Det defineres minimum et hovedomstigningspunkt mellom Plussfleks og korresponderende transport. Hvor dette punktet planlegges er tegnet inn i kart tilhørende per region. For total oversikt se Delrapport 3 – Materiell, drivstoff og miljø.
- For kommuner som har et korresponderende tilbud sammenfallende i tid eksempelvis i nord og sørgående retning vil tilbudet gi flere mulige reiser enn kommuner som ikke har dette. Alternativt må man akseptere lengre ventetid.
- Det tilbys ikke Plussfleks på strekingen og tider hvor det går annet rutegående tilbud.
- For mer informasjon om Plussfleks se 6.1.2

Ungdomsfleks

- Det planlegges kun med Ungdomsfleks i alternativ 1.
- For mer informasjon om Ungdomsfleks se 6.1.3.

8.2.1.4 Bybusstilbud

Det planlegges med fast rute for Bybuss i rush, mens utenfor rush og lørdag planlegges det med Byfleks. Under vises ambisjon for Bybusstilbud med frekvens og åpningstid. Tilbudet vil variere fra kommune til kommune og endelig tilbud fastsettes fram mot kunngjøring av anbudskonkurransen.

Tabell 31: Ambisjon for åpningstid og frekvens for Bybusstilbud.

Strekning	Lav	Rush	Normal	Lørdag	Søndag
Bybuss tilbud	-	15/30 min	Byfleks	Byfleks	-
Åpningstid		06:00 – 08:00	08-15	09-19	
Alternativ 1	-	15:00 – 17:00	17-22		-
Alternativ 2	-	06:00 – 08:00 15:00 – 17:00	08-15 17-18	09-17	-
Alternativ 3	-	06:00 – 08:00 15:00 – 17:00	Ingen tilbud	Ingen tilbud	-

8.2.1.5 Sommertilbud

Sommertilbudet planlegges som 60 % av vintertilbudet. Tilbudet vil justeres i løpet av perioden.

8.2.2 Namdalsregionen

Namdalsregionen består pr 2018 av 14 kommuner; Namsskogan, Røyrvik, Lierne, Grong, Overhalla, Høylandet, Leka, Vikna, Nærøy, Fosnes, Namsos, Namdalseid, Flatanger og Osen. I 2020 slås Fosnes, Namdalseid og Namsos sammen til Namsos kommune, mens Vikna og Nærøy slås sammen til Nærøysund kommune. Namsos og Kolvereid har bystatus.

Antall innbyggere i Namdalsregionen ved utgangen av 2017 var 37 972 hvor Namsos har flest innbyggere. Forventet befolkningsvekst frem mot 2035 er 8 % i regionen.

Frem mot 2035 vil andelen eldre over 70 år gå fra 14 % til 19 %.

I 2017 bodde det 18 669 sysselsatte (15-74 år) i Namdalsregionen, hvilket gir en sysselsettingsprosent på 67 %. Av disse pendlet 26 % (4 862 personer) ut av egen kommune for å jobbe.

I Namsos ligger Nord universitet, avdeling Namsos med om lag 650 studenter tilknyttet studiestedet. Det er videregående opplæring i Namsos, Grong, Nærøy og Vikna. Olav Duun vgs. i Namsos planlegges flyttet til sentrum. Dette vil trolig vedtas i 2018. Kommunene har egne legekontor og alle innbyggerne i Namdalsregionen er tilknyttet sykehuset Namsos – Helse Nord-Trøndelag.

Namsos er en viktig handelsdestinasjon for mange av kommunene i Namdalsregionen. For de sørligste kommunene, især Namdalseid, er også Steinkjer et viktig mål for handel. Flere velger også å legge større handel til Trondheim.

I tillegg til markedsanalyser i regi av AtB er det gjennomført to møter med regionrådene i tillegg til eget møte med Namsos kommune for å få innspill og ha dialog rundt fremtidens mobilitetstilbud. Alle detaljer som omhandler regionen er å finne i vedlegg 2, Utvikling i Trøndelags kommuner.

Viktige innspill fra regionen:

- Største pendlerstrømmer går fra Overhalla til Namsos, Vikna til Nærøy, og til Steinkjer og Trondheim.
- Andre viktige pendlerstrømmer er Røyrvik-Kolvereid, Grong/Høylandet/Namdalseid/Fosnes-Namsos og i Ytre Namdal og Bindal for å binde den nye kommunen sammen.
- Grong er et trafikalt knutepunkt i Namdalen, med Grong jernbanestasjon som hovedknutepunkt og korrespondanse mot tog. Namsos er et annet viktig knutepunkt for korrespondanse mot buss.
- I Namsos er det lagt opp til endring av kjøremønster i sentrum for å gjøre det til et attraktivt sentrum med mindre biltrafikk.
- I 2019 fjernes bomringen i Namsos. Det er viktig å se på kollektivtilbudet og andre tiltak i sammenheng for redusert bilbruk.
- Ungdom i Namsos ønsker at bybussen skal ha flere avganger på kveld til kl 23.00 og til kl 02.00 i helg.
- Regionen jobber for at eldre skal kunne bo hjemme lengst mulig, og omsorgsboliger flyttes til kommunesenter.
- Fleksibel transport er et aktuelt alternativ for kollektivreise i hele regionen inkludert Namsos.
- Flatanger, Fosnes og Namdalseid jobber aktivt for å få unge til å etablere seg, med for eksempel start- og etableringspakker.
- Viktig med et gjennomgående rutetilbud med korrespondanse mellom både buss, båt, ferge, tog og fly.
- Viktig å legge til rette for kombinasjon mellom bil og kollektivtransport.
- Regionen er et bilbasert samfunn og de fleste reiser vil bli foretatt med bil også i fremtiden. I det følgende vil ulike reise strømmer og reise retninger beskrives. For antall avganger og åpningstid på de ulike linjene henvises det til tabell

8.2.2.1 Rutetilbud Namdalregion alternativ 1

Namdalregion treffer planlagt Intercity tilbud på Steinkjer. For Indre Namdal vil det være skyss til Steinkjer med tog eller buss linje 690 (Namsskogan) Grong – Steinkjer. Linje 690 korresponderer med tog videre fra Steinkjer og er således en forlengelse av Trønderbanen.

For Ytre Namdal vil det være daglig bussforbindelse mellom Kolvereid og Namsos og videre reise med linje 682 fra Namsos til Steinkjer.

Kollektivtilbudet for Rørvik og Lierne planlegges med daglig skyss til Grong for videre korrespondanse til Namsos og Steinkjer. Det planlegges med tilsvarende reisemulighet for helg. Lørdag tilrettelegges det for handel til Namsos og Steinkjer og for ukependling til de samme destinasjonene på søndag.

For strekningen Grong – Overhalla – Namsos planlegges det med flere avganger. Rutetilbudet har som formål å gi et tilbud til arbeid og studie pendling, handel og sen retur for ungdom og andre som har behov for å reise hjem fra eksempelvis Namsos. Grong stasjon er videre et knutepunkt for korrespondanser til Namsskogan, Lierne, Rørvik, Nærøy, Overhalla, Høylandet, Namsos og Steinkjer samt videre bussforbindelse til Brønnøysund i Nordland. Busstilbud mot Brønnøysund er utenfor AtBs ansvarsområde, men AtB vil arbeide videre for å bedre sømløsheten mellom buss t/r Brønnøysund, sørgående tog fra Grong og buss t/r Namsos.

For reiser Grong – Kolvereid/ Rørvik er det bussforbindelsen til Brønnøysund som er tilbudet mellom Grong og Foldereid. På Foldereid planlegges det med overgang til linje 660 Rørvik – Kolvereid. For reiser Gutvik – Rørvik - Namsos er hurtigbåt rutetilbudet.

For neste anbudsperiode «Ytre Namdal» er det ikke planlagt med økte midler. Pendling fra Namsos til Rørvik med hurtigbåt vil derfor ikke kunne tilbys i nese periode.

For å knytte Nærøy og Namsos sammen og for å kunne tilby ytterpunkt i nye Namsos kommune et pendlertilbud planlegges det med busstilbud Kolvereid – Namsos. Tilbudet vil sammen med lokalskyss fra Vemundvik være et godt kollektivtilbud på strekningen Vemundvik - Namsos. Tilbudet tilrettelegger for mulig dagpendling Kolvereid – Namsos og Namsos – Kolvereid. Det planlegges også med lørdagstilbud Vemundvik – Namsos.

Stekningen Namsos – Steinkjer planlegges med linje 682, ett høyfrekvent buss tilbud som tilbyr 30 min frekvens i rush på hverdager. Strekningen Bangsund – Namsos har flere avganger tilpasset skoleskyss slik at tilbudet her vil ha ytterligere avganger.

Det planlegges med korrespondanse med hurtigbåt fra Gutvik/ Rørvik og tog på Steinkjer

Det planlegges videre med at linje 682 vil kjøre ny vei over Beistadsundbrua. Avganger tilpasset skoleskyss tilpasses der hvor elevene bor. Linje 682 starter og slutter på Steinkjer Helsehus.

På Sjøåsen vil det være overgang til linje 490 Sjøåsen – Osen. Sjøåsen er også lokalt omstigningspunkt for pluss transport til Flatanger og Namdalseid.

Det vil være flere Lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter, dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for internttrafikk i kommunen. Eksempelvis fra Valskrå/Klinga/Spillum til Namsos.

Det planlegges med at alle kommuner har et lørdagstilbud og ett ukependler tilbud. Tilbudet planlegges med tog/buss/ båt og eller Plussfleks.

Tabell 32: Rutetilbud Region Namdal, del 1, alternativ 1

Prioriteter				Høyeste				Høy				Lav			
Linje nr	Strekning		Årningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Onstigningspunkt	Skolekys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn
Intercity/ Region/Lokal linjer															
490	Sandviksberget - Sjøåsen		07-20*	2*/1/1	-	-	x	-	x	x	-	-	-	-	-
610	Sørli - Grong		06-19*	2*/0/1	x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-
615	Røyrvik - Brekkvasselv		06-15	1/0/1	x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-
660	Kolvereid - Rørvik		07-21	8/0/1	x	x	x	x	x	-	-	-	x	-	-
665	Kolvereid - Hofles		06-19	4/0/1	x	-	x	x	x	-	-	-	x	-	-
681	Flatanger - Namsos		15-18	1/0/1**	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
682	Namsos -Steinkjer		05-21	22/6/6	x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
685	(Høylandet) Overhalla - Namsos		06-19	(2)3/0/0	x	x	-	x	x	-	-	-	x	-	-
686	Lund - Namsos		05-17	3/1/1	x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
690	(Namsskogan)Grong - Steinkjer	Tog	04- 01	3/2/3	x	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
		Buss	06-21	(1)5/(1)2/1	x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
695	Grong - Overhalla - Namsos		06-19	7/2/1	x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	-
762	Kolvereid - Abelvær		07-08	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-
783	Gullholmstranda -Svea		18	0/0/1	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
*	En avgang kjøres kun fredager for ukependling														
**	Kjører kun dag 5 og 7														

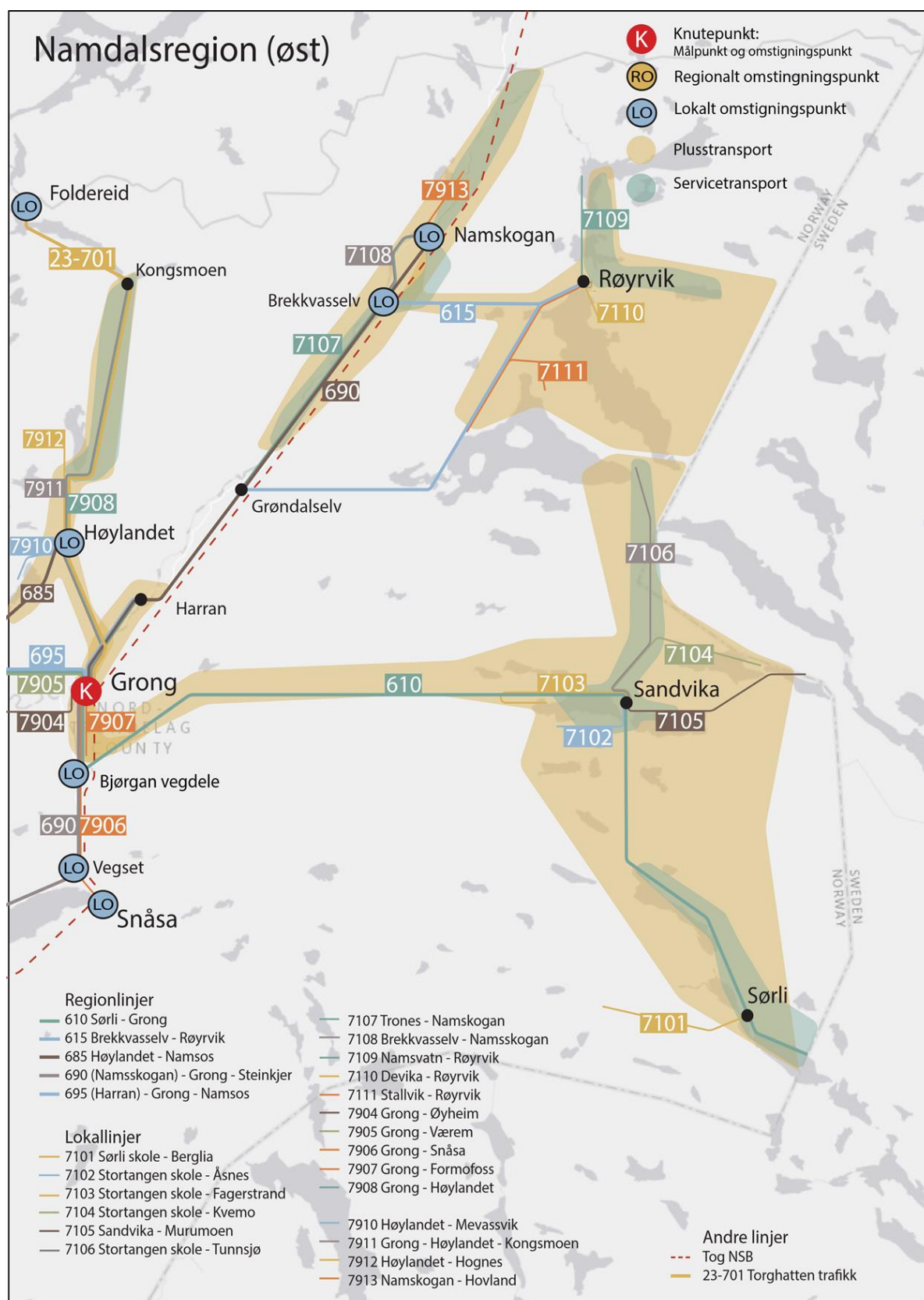
Tabell 33: Rutetilbud Region Namdal, del 2, alternativ1

Prioriteter							Høyeste				Høy		Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Onstigningspunkt	Skoleskysst for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fridsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn	
	Lokal linjer, skoledager															
610	Sandneset - Mebygda		08-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
660	Kolvereid - Rørvik		07-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
685	Høylandet - Namsos		06-07	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
761	Gutvik - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-	
762	Abelvær - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x*	-	x	-	-	-	
763	Kolvereid - Ottersøy - Kolvereid		07-14	2/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	
781	Bangsund -Namsund		06-08	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	x	-	
785	Aglen - Skorstad - Namsos		06-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-	
	Lokal linjer, skoledager															
7605	Arnøya-Våg -Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
7606	Kvernhusdalen - Rørvik		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7607	Hansvika - Rørvik		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7608	Stein - Leka		08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7801	Korsen - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7802	Deråsbrenna - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7803	Atle - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7806	Flatanger -Lauvnes		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7807	Romstad -Namsos		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
7809	Klinga - Namsos		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
7811	Valskrå - Overhalla - Bergli - Namsos		07-15	1/0/0		x	x	-	-	x	-	x	-	-	-	
7816	Tranås - Jøa		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7901	Solstad - Overhalla		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7902	Sandmo - Overhalla		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7903	Himo - Overhalla		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7905	Holandsøy - Grong		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7909	Tømmervold - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7910	Mevassvik - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7911	Kongsmo - Høylandet		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7912	Hognes - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7913	Vang - Namsskogan		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7914	Brøndbo - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
	Fleksibel transport	Antall soner														
amsskoga	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
	pluss	1			LO	-	-	-	x	-	-	x	-	-	-	
Rørvik	service	1	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss	1			LO	-	-	-	x	-	-	x	-	-	-	
Lierne	service	1	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	Pluss	1			LO	-	-	-	x	-	-	x	-	-	-	
Grong	service	1	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss	1			K	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Høylandet	service	2	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss	1			LO	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Overhalla	service	1	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	Pluss	1			LO	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Namsos	service	2	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	Pluss	3			K	-	-	x	x	x	-	x	-	-	-	
Leka	service	2	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	Pluss	1			LO	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Nærøy	service	1	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	Pluss	1			LO	-	-	x	x	x	-	x	-	-	-	
Vikna	service	1	09-14			-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
	Pluss	2			K	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Flatanger	service	0	09-14			-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	Pluss	1			LO	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
*	En avgang kjøres kun fredager for ukependling															
**	Kjører kun dag 5 og 7															

Namdalsregion (vest)



Figur 18: Kollektivtilbudet i Namdalsregion (vest) alle alternativ. Kartet viser buss, båt og tog tilbud samt soner for Service- og Plussflex.



Figur 19: Kollektivtilbudet i Namdalsregion (øst) alle alternativ. Kartet viser buss, båt og tog tilbud samt soner for Service- og Plussfleks.

8.2.2.1.1 Bybuss tilbud i Namdalsregion

Namdalsregion planlegges med to Bybuss linjer. Felles for dem er at de søker å treffe områder i Namsos hvor det er størst interntrafikk. Slike områder har store boligfelt, arbeidsplasser, kjøpesenter og eller andre steder hvor innbyggere samles. Videre søker Bybusslinjen sømløs korrespondanse mot hurtigbåt, region linjer og eller lokale linjer. Dette for å sikre flest reisemuligheter.

For å legge til rette for et velfungerende Bybusstilbud må tilbudet utvikles i takt med byen. AtB ønsker tett samarbeid med Namsos kommune med tanke på bo og arealplanlegging, infrastruktur tiltak og informasjonsarbeid.

Namsos kommune er forventet å vokse fra 13 171 personer i 2021 til 13 600 innbyggere i 2031, en økning på 3,3 %, i flg SSBs befolkningsframskrivninger. Det planlegges med Bybusslinjene, 608 Svea-sentrum-Fossbrenna og 609 Spillum-Gullholmstranda.

Det legges opp til mindre justeringer av dagens linjer for å unngå parallellkjøring. Områdene som dekkes vil i hovedsak være de samme som i 2018.

Begge linjene planlegges med halvtimes frekvens i rush, mens det på normal og lavtrafikk samt lørdager legges det opp til et Byfleks-tilbud.

Byfleks dekker alle innbyggere i Byfleksområdet. For mer informasjon om Bybuss og Byfleks se 6.2 og Figur 21.

Bylinje 608 «Svea – Sentrum – Fossbrenna» betjener viktige målpunkt som handelsparken, Namsos skystasjon og større boligfelt.

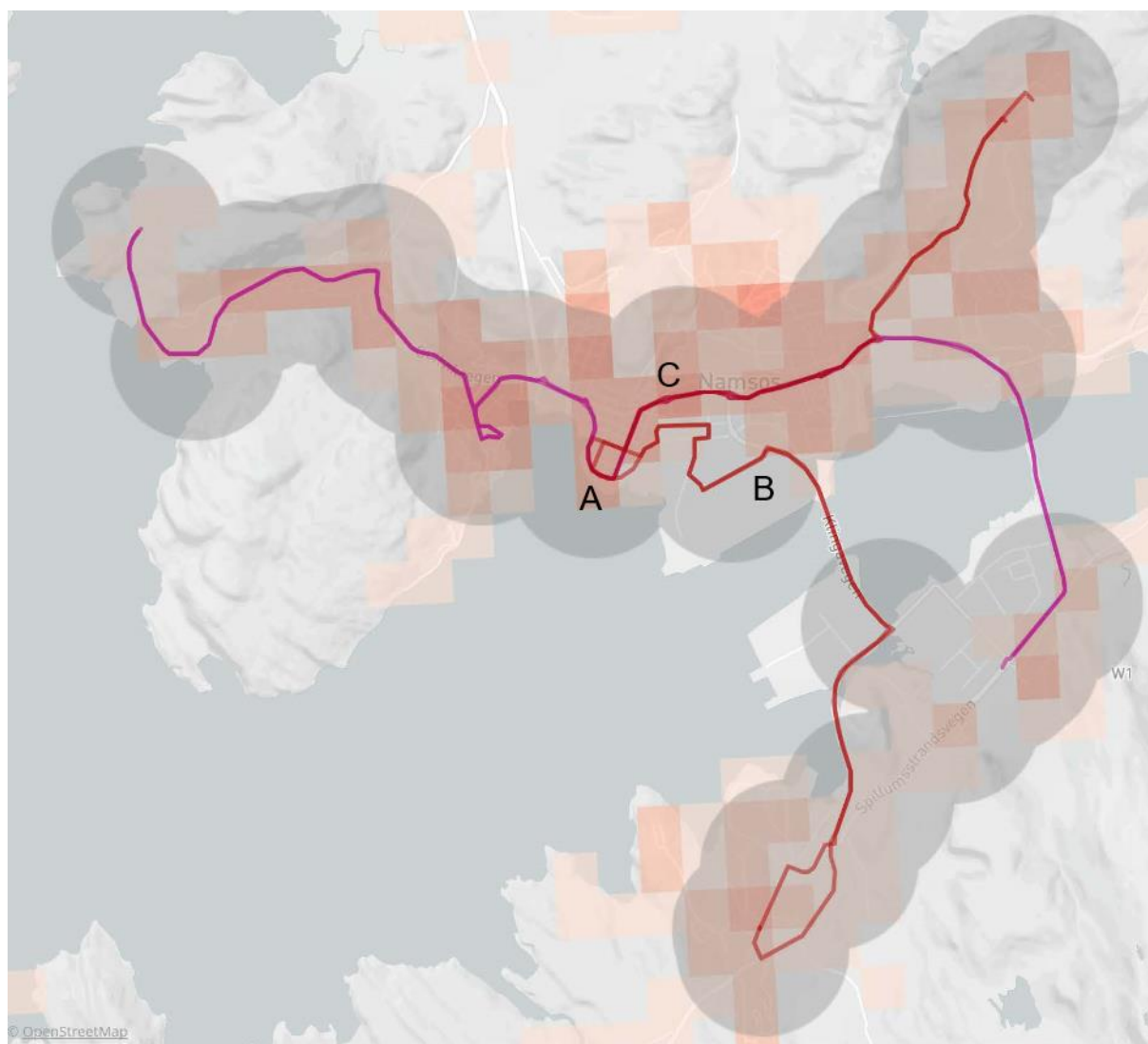
Linjen dekker ca 5000 personer, 2600 boliger, 5200 ansatte og 660 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra stoppene.

Bylinje 609 «Spillum – Gullholmstrand» betjener viktige målpunkt som Namsoshallen, Namsos sykehus, Namsos skystasjon og Kattmarka boligfelt.

Linjen dekker ca 8000 personer, 4000 boliger, 5900 ansatte og 840 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra stoppene.

En grafisk fremstilling over dekningsområdet til linjene sees i Figur 20, der Bylinje 608 er representert i rødt, mens Bylinje 609 er representert i lilla. De røde feltene angir befolkningstetthet, der mørkere farge angir større tetthet. Som det framgår av figuren dekker linjene store deler av de tettest befolkede områdene, samt viktige målpunkt som:

- A: Namsos skystasjon
- B: Namsos handelspark
- C: Namsos sykehus



Figur 20 - Kartutsnitt som viser befolkningstetthet til Bylinje 608 og 609 innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Blå farge indikerer radius på 500 meter fra holdeplass og rød farge indikerer befolkningstetthet.



Figur 21: Kart over Bybuss tilbudet i Namsos. Kartet viser fast Bybuss trasè. Byfleks område er farget grønn.

8.2.2.2 Namdalsregion alternativ 2

I alternativ 2 er Namdalsregion planlagt med færre avganger og færre reisemuligheter enn i alternativ 1.

Linje 695 Grong -Overhalla -Namsos vil ha lavere tilbud i alternativ 2 mot alternativ 1. Det påvirker muligheten til å reise til Grong morgen og til Namsos på kveld.

Reisende mellom Kolvereid – Namsos og Namsos – Kolvereid, linje 665 og 686 vil i alternativ 2 få et redusert tilbud ettermiddag/ kveld.

Namsos -Steinkjer planlegges med tilbud hver time i rush mot tilbud hver halvttime i alternativ 1. Det vil da blir færre reisemuligheter i tidsperioden hvor flest reiser til jobb og studier. Det påvirker muligheten til lokal pendling innad i hver kommune og det påvirker reisemuligheten for lengre reiser slik som sykehus i Levanger og liknende. (Steinkjer – Levanger planlegges også med tilbud hver halvttime i alternativ 1). Tilbudet lørdag og søndag er også redusert. Det er mulighet for dagpendling på lørdag, handel og ukependling, men det er færre reisemuligheter mot alternativ 1.

Bybusstilbud alternativ 2. Bybusstilbudet har lik frekvens i rush som alternativ 1, men åpningstiden er redusert.

Tabell 34: Rutetilbud Namdalsregion, del 1, alternativ 2.

Prioriteter					Høyeste			Høy		Lav					
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Omstigningspunkt	Skoleskys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser, lokal for student og voksen, D	Handel og offentlig service og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser, lokal for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn
Intercity / Region/Lokal linjer															
490	Sandviksberget - Sjøåsen		07-20*	2*/1/1		-	-	x	-	x	x	-	-	-	-
610	Sørli - Grong		06-19*	2*/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-
615	Røyrvik - Brekkvasselv		06-15	1/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-
660	Kolvereid - Rørvik		07-21	8/0/1		x	x	x	x	x	-	-	-	x	-
665	Kolvereid - Hofles		06-19	3/0/1		x	-	x	x	x	-	-	-	x	-
681	Flatanger - Namsos		15-18	1/0/1**		-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
682	Namsos -Steinkjer		05-21	15/5/4		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
685	(Høylandet) Overhalla - Namsos		06-19	(1)2/0/0		x	x	-	x	x	-	-	-	x	-
686	Lund - Namsos		05-17	3/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
		Tog	04- 01	3/2/3		x	-	x	-	-	-	-	-	-	-
690	(Namsskogan)Grong - Steinkjer	Buss	06-21	(1)5/(1)2/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
695	Grong - Overhalla - Namsos		06-19	6/2/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
762	Kolvereid - Abelvær		07-08	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
783	Gullholmstranda -Svea		18	0/0/1		-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
*	En avgang kjøres kun fredager for ukependling														
**	Kjører kun dag 5 og 7														
	Redusert tilbud														
	Ingen tilbud														

Tabell 35: Rutetilbud Namdalsregion, del 2, alternativ 2.

Prioriteter						Høyeste			Høy		Lav					
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Omstigningspunkt	Skoleskys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn	
Lokal linjer, skoledager																
610	Sandneset - Mebygda		08-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
660	Kolvereid - Rørvik		07-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
685	Høylandet - Namsos		06-07	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
761	Gutvik - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-	
762	Abelvær - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
763	Kolvereid - Ottersøy - Kolvereid		07-14	2/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	
781	Bangsund -Namsund		06-08	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	x	-	
785	Aglen - Skorstad - Namsos		06-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-	
Lokal linjer, skoledager																
7605	Arnøya-Våg -Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	
7606	Kvernhusdalen - Rørvik		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7607	Hansvika - Rørvik		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7608	Stein - Leka		08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7801	Korsen - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7802	Deråsbrenna - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7803	Atle - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7806	Flatanger -Lauvnes		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7807	Romstad -Namsos		07-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	
7809	Klinga - Namsos		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	
7811	Valskrå - Overhalla - Bergli - Namsos		07-15	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
7816	Tranåsen - Jøa		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7901	Solstad - Overhalla		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7902	Sandmo - Overhalla		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7903	Himo - Overhalla		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7905	Holandsøy - Grong		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7909	Tømmervold - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7910	Mevassvik - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7911	Kongsmo - Høylandet		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7912	Hognes - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7913	Vang - Namsskogan		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7914	Brønbo - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
Fleksibel transport		Antall soner														
Namsskogan	service	2	09-14							x						
	pluss	1			LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	
Rørvik	service	1	09-14							x						
	pluss	1			LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	
Lierne	service	1	09-14							x						
	Pluss	1			LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	
Grong	service	1	09-14							x						
	pluss	1			K	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Høylandet	service	2	09-14							x						
	pluss	1			LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Overhalla	service	1	09-14							x						
	Pluss	1			LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Namsos	service	3	09-14							x						
	Pluss	3			K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	
Leka	service	2	09-14							x						
	Pluss	1			LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Nærøy	service	1	09-14							x						
	Pluss	1			LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	
Vikna	service	1	09-14							x						
	Pluss	2			K	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Flatanger	service	0	09-14							x						
	Pluss	1			LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
*	En avgang kjøres kun fredager for ukependling															
**	Kjører kun dag 5 og 7															
	Redusert tilbud															
	Innen tilbud															

8.2.2.3 Namdalregion alternativ 3

I alternativ 3 er Namdalsregion planlagt med færre avganger og færre reisemuligheter enn i alternativ 2.

Namsskogan, Røyrvik og Lierne vil stå uten kollektivtilbud på lørdager i alternativ 3. Det planlegges ikke med buss tilbud og det er ingen togtilbud. Det planlegges ikke med Plussflex på lørdager i alternativ 3.

Reisemuligheter Grong/ Høylandet- Overhalla - Namsos reduseres. Det gir færre reisemuligheter for arbeid og studie pendling. Alternativet gir også redusert tilbud lørdag. Det vil ikke være korrespondanse mot buss fra Brønnøysund. Dette betyr at reisende fra Brønnøysund og bosatte mellom Foldereid og Grong vil ikke få et lørdagstilbud til Namsos.

Reisende Røyrvik – Kolvereid vil få redusert tilbud formiddag og kveld. Det vil også være færre muligheter for korrespondanse til og fra Foldereid med linje 23-701 Brønnøysund -Grong.

For reisende Kolvereid - Namsos og Namsos -Kolvereid reduseres tilbudet i begge retninger. Det planlegges ikke med lørdagstilbud Vemundvik – Namsos.

Tilbudet mellom Namsos og Steinkjer er redusert på morgen, formiddag og kveld samt lørdag og søndag. Redusert tilbud vil være uheldig for daglig arbeid og studiependling, dem som jobber deltid og skift, men også for ungdom og andre som ønsker senere skyss mulighet.

Reisende fra Osen til Namsos vil sammenlignet med alternativ 1 og 2 få redusert kollektivtilbud. Linje 490 Osen - Sjøåsen er redusert fra å kjøre alle dager til kun å kjøre fredag og søndag. Det vil med dette ikke være tilbud øvrige dager. Fredager vil tilbudet dekke offentlige tjenester og ukependling. Søndag er tilrettelagt for ukependling.

Bybusstilbud i alternativ 3 har lik frekvens i rush som alternativ 1 og 2. I alternativ 3 planlegges det ikke med Byflex. Det vil således ikke være tilbud utenom rush på hverdag. Det vil ikke være tilbud på lørdag.

Tabell 36: Rutetilbud Namdalsregion del 1, alternativ 3

Prioriteter					Høyeste				Høy		Lav					
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Onstigningspunkt	Skolekysst for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser, lønnet for student og voksen, D	Handel og offentlig service - tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser, lønnet for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn	
Intercity / Region/Lokal linjer																
490	Sandviksberget - Sjøåsen		07-20*	1*/0/1		-	-	x	-	x	x	-	-	-	-	
610	Sørli - Grong		06-19*	2*/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	
615	Røyrvik - Brekkvasselv		06-15	1/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	
660	Kolvereid - Rørvik		07-18	5/0/1		x	x	x	x	x	-	-	-	x	-	
665	Kolvereid - Hofles		07-16	3/0/1		x	-	x	x	x	-	-	-	x	-	
681	Flatanger - Namsos		15-18	1/0/1**		-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	
682	Namsos - Steinkjer		05-19	12/3/3		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
685	(Høylandet) Overhalla - Namsos		06-15	(1)1/0/0		x	x	-	x	x	-	-	-	x	-	
686	Lund - Namsos		07-17	2/0/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
		Tog	04- 01	3/2/3		x	-	x	-	-	-	-	-	-	-	
690	(Namsskogan)Grong - Steinkjer	Buss	06-21	(1)4*/(0)1/0		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
695	Grong - Overhalla - Namsos		06-19	5/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
762	Kolvereid - Abelvær		07-08	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
783	Gullholmstranda -Svea		18	0/0/1		-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	
*	En avgang kjøres kun fredager for ukependling															
**	Kjører kun dag 5 og 7															
	Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres															
	Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort															

Tabell 37: Rutetilbudet i Namdalsregion, del 2, alternativ 3.

Prioriteter					Høyeste				Høy			Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Omstigningspunkt	Skolebuss for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Frilidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn
Lokal linjer, skoledager															
610	Sandneset - Mebygda		08-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
660	Kolvereid - Rørvik		07-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
685	Høylandet - Namsos		06-07	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
761	Gutvik - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-
762	Abelvær - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
763	Kolvereid - Ottersøy - Kolvereid		07-14	2/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
781	Bangsund -Namsund		06-08	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	x	-
785	Aglen - Skorstad - Namsos		06-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-
Lokal linjer, skoledager															
7605	Arnøy-Våg - Kolvereid		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
7606	Kvernhusdalen - Rørvik		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7607	Hansvika - Rørvik		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7608	Stein - Leka		08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7801	Korsen - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7802	Deråsbrenna - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7803	Atle - Namdalseid		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7806	Flatanger -Lauvnes		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7807	Romstad -Namsos		07-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
7809	Klinga - Namsos		08-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
7811	Valskrå - Overhalla - Bergli - Namsos		07-15	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
7816	Tranås - Jøa		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7901	Solstad - Overhalla		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7902	Sandmo - Overhalla		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7903	Himo - Overhalla		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7905	Holandsøy - Grong		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7909	Tømmervold - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7910	Mevassvik - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7911	Kongsmo - Høylandet		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7912	Hognes - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7913	Vang - Namsskogan		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7914	Brøndbo - Høylandet		08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
Fleksibel transport		Antall soner													
Namsskogan	service	2	09-14							x					
	pluss	1			LO	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
Rørvik	service	1	09-14							x					
	pluss	1			LO	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
Lierne	service	1	09-14							x					
	Pluss	1			LO	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
Grong	service	1	09-14							x					
	pluss	1			K	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
Høylandet	service	2	09-14							x					
	pluss	1			LO	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
Overhalla	service	1	09-14							x					
	Pluss	1			LO	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
Namsos	service	2	09-14							x					
	Pluss	3			K	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-
Leka	service	2	09-14							x					
	Pluss	1			LO	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
Nærøy	service	1	09-14							x					
	Pluss	1			LO	-	x	x	x	-	-	-	-	-	-
Vikna	service	1	09-14							x					
	Pluss	2			K	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
Flatanger	service	0	09-14							x					
	Pluss	1			LO	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-
*	En avgang kjøres kun fredager for ukependling														
**	Kjører kun dag 5 og 7														
	Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres														
	Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort														

8.2.3 Inn-Trøndelagsregionen

Inn-Trøndelagsregionen består pr 2018 av 4 kommuner; Steinkjer, Verran, Inderøy og Snåsa. I 2020 slås Steinkjer og Verran sammen til Steinkjer kommune. Steinkjer har bystatus, og er viktig regionby med betydelig offentlig virksomhet som administrasjon for Fylkesmann, fylkeskommunen, NAV med flere.

Antall innbyggere i Inn-Trøndelagsregionen ved utgangen av 2017 var 33.144 hvor Steinkjer har flest innbyggere med 21.862. Forventet befolkningsvekst i regionen frem mot 2035 er 11 %n. Frem mot 2035 vil andelen eldre over 70 år gå fra 14 % til 19 %.

I 2017 bodde det 14 409 sysselsatte (15-74 år) i Inn-Trøndelagsregionen, hvilket gir en sysselsettingsprosent på 64 %. Av disse pendlet 31 % ut av egen kommune for å jobbe.

I Steinkjer ligger Nord universitet, avdeling Steinkjer. Det er ca 1000 studenter er tilknyttet studiestedet. Videregående skoler er på Steinkjer og på Inderøy. Kommunene har egne legekontor i hver kommune. Steinkjer, Verran og Snåsa har felles legevakt. Steinkjer, Inderøy og Snåsa er tilknyttet til sykehuset Levanger, mens innbyggerne i Verran er tilknyttet sykehuset Namsos. Steinkjer er en viktig handelsdestinasjon for alle kommunene i Inn-Trøndelagsregionen i tillegg til kommuner i andre regioner som for eksempel. Namdalseid. Flere velger også å legge større handel til Trondheim.

I tillegg til markedsanalyser i regi av AtB er det gjennomført to møter med regionrådene i tillegg til eget møte med Steinkjer kommune for å få innspill og ha dialog rundt fremtidens mobilitetstilbud. Alle detaljer som omhandler regionen er å finne i vedlegg 2, Utvikling i Trøndelags kommuner.

Viktige innspill fra regionen:

- Steinkjer er et naturlig knutepunkt i regionen. Viktig å ha god reiserelasjon mellom Trondheim og Steinkjer og godt samarbeid mellom buss og tog. Det er planlagt med bedre infrastrukturløsninger knyttet til kombinasjon av bil og sykkel mot knutepunktet på jernbanestasjonen.
- Steinkjer er en handels- og arrangements by, og et naturlig samlested for unge fra hele regionen for handel og kultur.
- Viktig å bedre reiserelasjonen mellom Steinkjer og Trondheim.
- Det er mye interne reisestrømmer i regionen.
- Sterkeste pendlerstrømmer: fra Inderøy, Snåsa og Verran til Steinkjer, og fra Steinkjer til Inderøy, Trondheim og byene langs E6 på denne strekningen.
- Generelt ønskes det flere avganger og behovstilpasset tilbud for å ivareta bl.a. store arbeidsplasser.
- Ønske om å utvikle et godt mobilitetstilbud i Steinkjer by.
- Mye trafikk fra Namdal til Steinkjer, spesielt i helgene.
- Det er videregående skole på Steinkjer og Inderøy, men mange unge fra Snåsa reiser til Grong
- Universitetet Nord bidrar til en del uke- og dagpendling fra nærkommuner.
- Det forventes større reisebehov mellom Malm og Steinkjer etter kommunesammenslåing i 2020 iom at de fleste tjenestetilbud flyttes til Steinkjer.

8.2.3.1 Inn – Trøndelags-samarbeidet, alternativ 1

Steinkjer er Intercity sitt nordligste punkt. For mer informasjon om Intercity se 8.1

Region Inn - Trøndelagssamarbeidet anbefales med tre hovedlinjer i tillegg til jernbanen som trafikkerer regionen.

De tre anbefalte regionlinjene er linje 690 (Namsskogan) Grong - Steinkjer, linje 682 Namsos - Steinkjer og linje 380 Steinkjer - Levanger - Trondheim.

Linje 690 gir inngang til Intercity fra (Namsskogan) Grong til Steinkjer. For Snåsa kommune vil linje 690 sammen med toget være inngangen til Intercity. Fra Namsos og Fv 17 vil linje 682 bringe reisende til Steinkjer. Fra Inderøy vil knutepunktet Røra sammen med linje 640 og tog bringe reisende til Intercity.

Stekningen Namsos - Steinkjer og Steinkjer - Levanger - Trondheim planlegges med ett høyfrekvent buss tilbud som tilbyr 30 minutt i rush. For mer informasjon om frekvens på strekningen Steinkjer - Trondheim se 8.1 Dette for å ta hensyn til befolkningsvekst og arbeid og studiependling herunder også øvrige reiser.

Det er videre stor arbeidspendling mellom Innherredsbyene. Det er også mange reiser fordelt på elever til de ulike skolene for videregående opplæring.

Både linje 682 og 380 er planlagt med at de starter og slutter på Steinkjer helsehus.

Det planlegges med korrespondanse mellom buss fra Namsos og tog på Steinkjer.

AtB vil arbeide videre for å bedre sømløsheten mellom buss og tog på Steinkjer Stasjon. Det planlegges videre med korrespondanse også til bybuss tilbudet og lokale linjer på Steinkjer stasjon.

For reiser fra Malm til Steinkjer er det linje 630 (Vanvikan)-Follafooss -Steinkjer som trafikkerer strekningen. Tilbudet er tilrettelagt for videregående opplæring, men tilbudet er åpent for alle.

Linje 722 Inderøy - Steinkjer har som formål å bringe arbeid og studiereisene fra Inderøy - Steinkjer.

Linje 455 Vanvikan - Røra legger til rette for omstigning til tog på Røra stasjon.

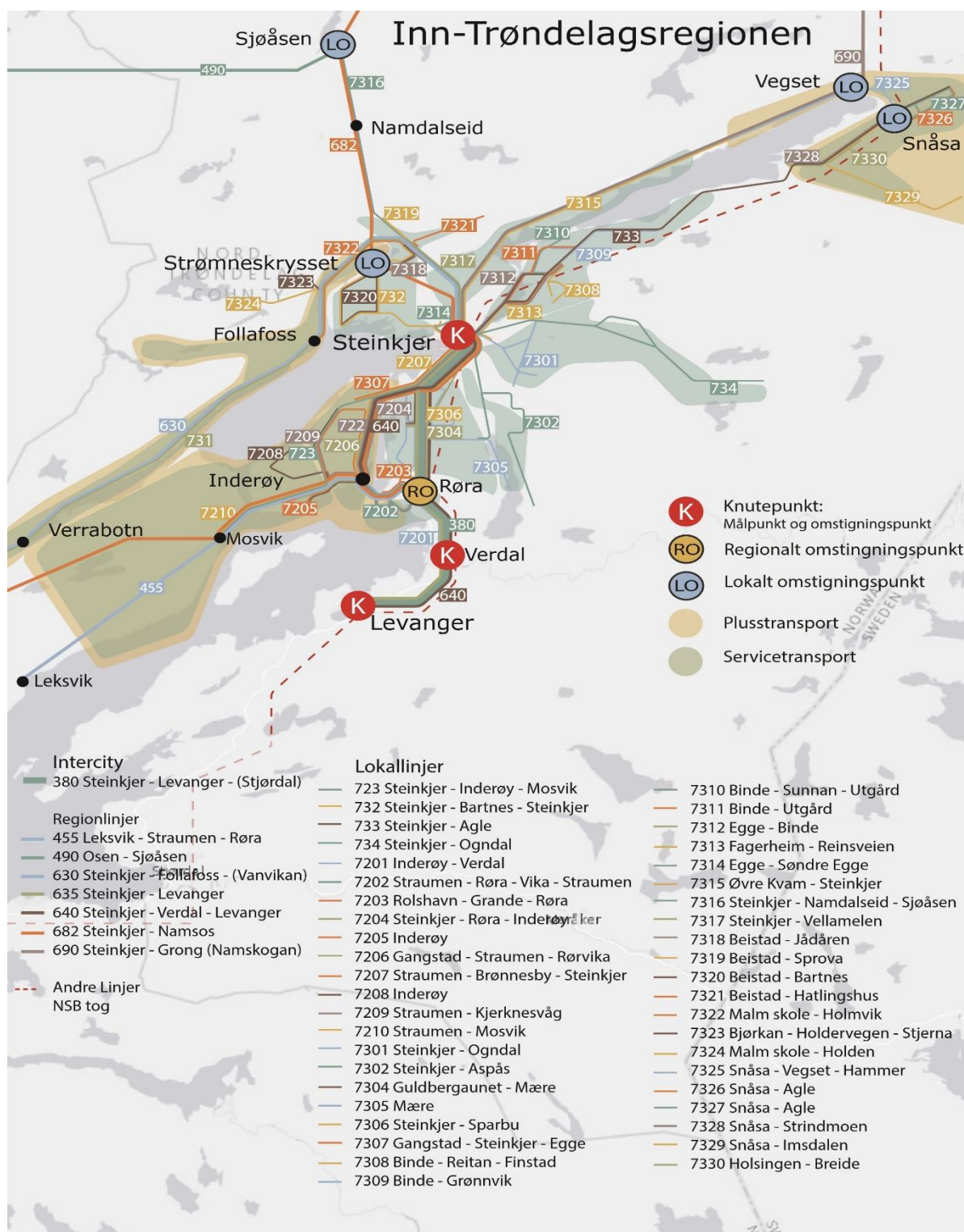
Linje 733 Snåsa - Binde -Steinkjer. Linjen er tilpasset videregående opplæring på Steinkjer. Det planlegges med at linjen slutter og starter på Steinkjer Helsehus.

Det vil videre være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter. Dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for internttrafikk i kommunen. Eksempelvis fra Aspås/Mære/Hammer/Kvam til Steinkjer Stasjon

Det planlegges med at alle kommunene har et lørdagstilbud og ett ukependler tilbud. Tilbudet planlegges med tog/buss/ båt og eller pluss transport.

Tabell 38: Rutetilbudet i Inn – Trøndelags - samarbeidet, alternativ 1.

Prioriteter						Høy				Lav				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/ lørdag/søndag	Onsagningspunkt	Skoletidspunkt for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser, løkalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service- og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser, løkalt for student og voksen	Reiselivstjeneste/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn		
Intercity / Region/ Lokal linjer																	
		tog	00-22	19/9/8													
380	Trondheim - Stjørdal - Levanger - Steinkjer**	buss	06-23	20/9/6		x	x	X	x	x	x	-	-	x	-		
455	(Vanvikan) - Inderøy - Røra		06-20	(1)2/1/(1)		x	-	x	-	x	x	x					
630	(Vanvikan) -Follafooss - Steinkjer		07-20*	2*/0/1		x	x	x	x	-	-	x	-	x	-		
682	Steinkjer - Namsos		05-21	22/6/6		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-		
640	Levanger - Steinkjer		06-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
		tog	04- 01	3/2/3													
690	(Namsskogan)Grong - Steinkjer	buss	06-21	(1)5/(1)2/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-		
722	Straumen - Steinkjer		07-16	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
731	Finnlibakken - Hjelnesset		07/13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
733	Agle Øst - Binde - Steinkjer		06/15	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
Lokal linjer, skoledager																	
635	Levanger - Steinkjer		07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	x	-		
723	Mosvik - Kjerkesvågen -Straumen		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
732	Bartnes - Steinkjer		07-15	4/0/0		x	x	-	x	-	-	-	-	-	-		
733	Agle Øst - Binde - Steinkjer		08-14	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
734	Gaulstad/ Ogdal - Steinkjer		07-15	1/0//		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-		
7201	Straumen -Verdal		07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-		
7204	Steinkjer - Inderøy		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7205	Tronstadkorsen - Straumen		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7207	Straumen - Steinkjer		14-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7210	Mosvik - Straumen		07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7302	Aspås - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
	Sparbu -Lorvik - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7304	Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7306	Sparbu - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7315	Øvre Kvam - Steinkjer		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7329	Imsdalen -Snåsa stasjon		07-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
7328	Telneset - Snåsa stasjon		08-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
7327	Ålmo - Snåsa stasjon		07-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
7325	Hammer - Snåsa stasjon		08-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
Fleksibel transport																	
			Antall soner														
Snåsa	service		1	09-14		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
	pluss		1		LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-		
Steinkjer	service		9	09-14		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
	pluss		1		K/LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-		
Inderøy	service		3	09-14		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
	Pluss		1		RO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-		
* En avgang kjører kun fredag																	
** Frekvens Trondheim - Stjørdal (35/13/7) og frekvens Steinkjer - Levanger (20/9/6)																	



Figur 22: Kollektivtilbudet i Inn-Trøndelagsregion, alle alternativ. Kartet viser buss og tog tilbud samt soner for Service- og Plussfleks.

8.2.3.1.1 Bybusstilbud

Inn- Trøndelag planlegges med til sammen to Bylinjer hvor begge er i Steinkjer. Felles for Bylinjene er at de søker å treffe området som har størst internttrafikk i kommunen. Slike områder har store boligfelt, arbeidsplasser, kjøpesenter og eller andre steder hvor innbyggere samles. Videre søker bybuslinjer sømløs korrespondanse mot tog, region linjer og eller lokale linjer. Dette for å sikre flest reisemuligheter.

For å legge til rette for et velfungerende Bybusstilbud må tilbudet utvikles i takt med byen. AtB ønsker tett samarbeid med Steinkjer kommune med tanke på bo og arealplanlegging, infrastruktur tiltak og informasjonsarbeid.

Steinkjer kommune er forventet å vokse fra 22 363 personer i 2021 til 23 639 innbyggere i 2031, en økning på 5,7%.

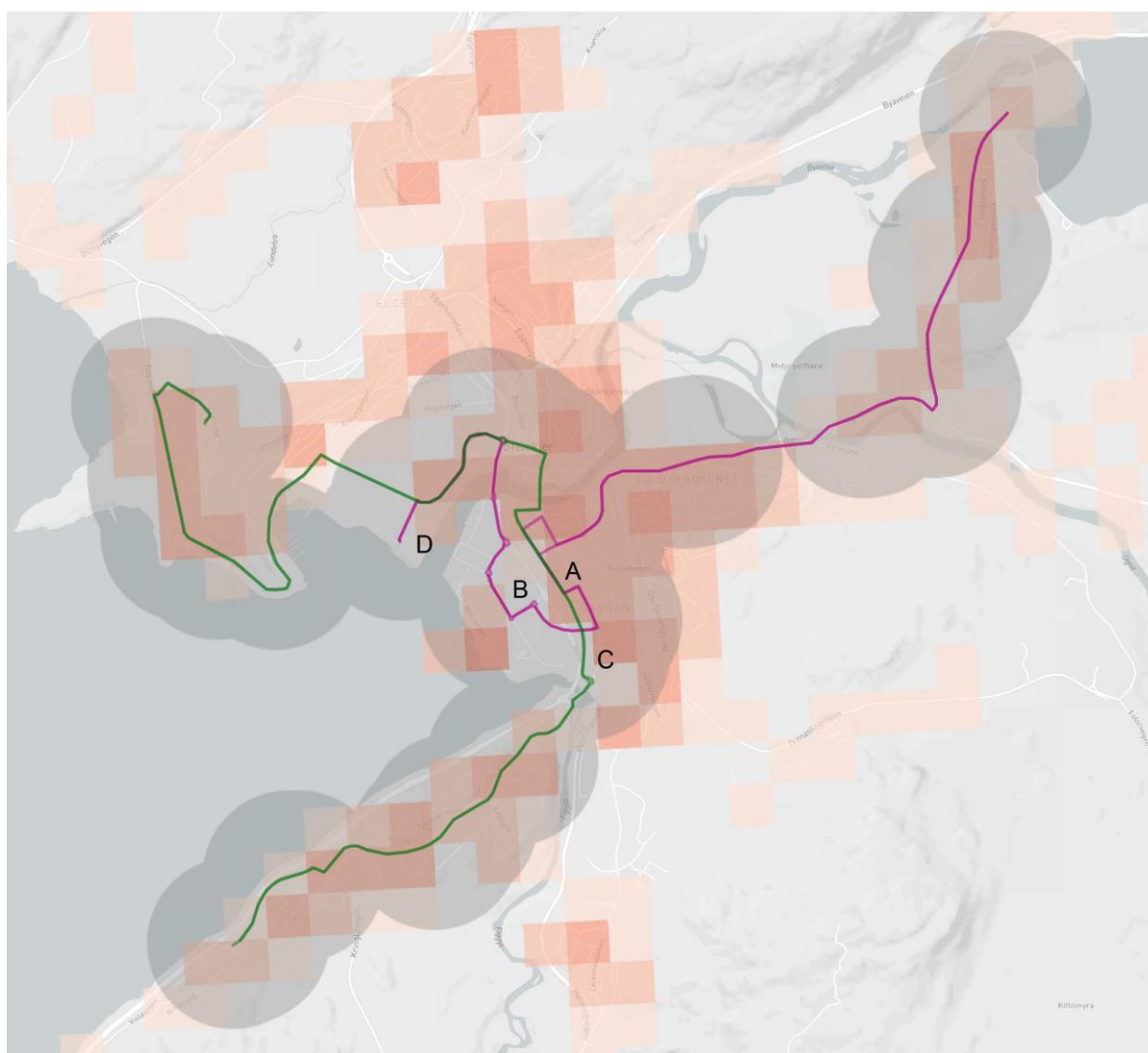
Steinkjer kommune har per 2018, 3 Bybuss linjer. For økt tilretteleggelse for reisebehov anbefaler AtB 2 Bybuss linjer fra 2021. Tilbudet dekker i hovedsak de samme områdene som i dag.

Bylinje 605 «Byafossen – Amfi – Nordsileiret» er planlagt i nærhet fra Byafossen skole, Steinkjer ungdomsskole, Steinkjer vgs, Steinkjer barneskole og Steinkjer Montessoriskole. Bylinjen betjener boligfeltet på Byafossen, en rekke boliger ved Guldbergaunet og Nedre Skjefte samt sentrum. Av næringsliv dekkes Campus, Nortura, NAV, Steinkjer Rådhus, Universitetet Nord og andre sentrumsnære virksomheter samt Helsehuset på Steinkjer som ligger i umiddelbar nærhet fra industriområdet på Nordlisleiret. Innenfor en radius på 500 meter fra holdeplassene dekkes 6200 personer, 3400 boliger, 7400 ansatte og 960 virksomheter.

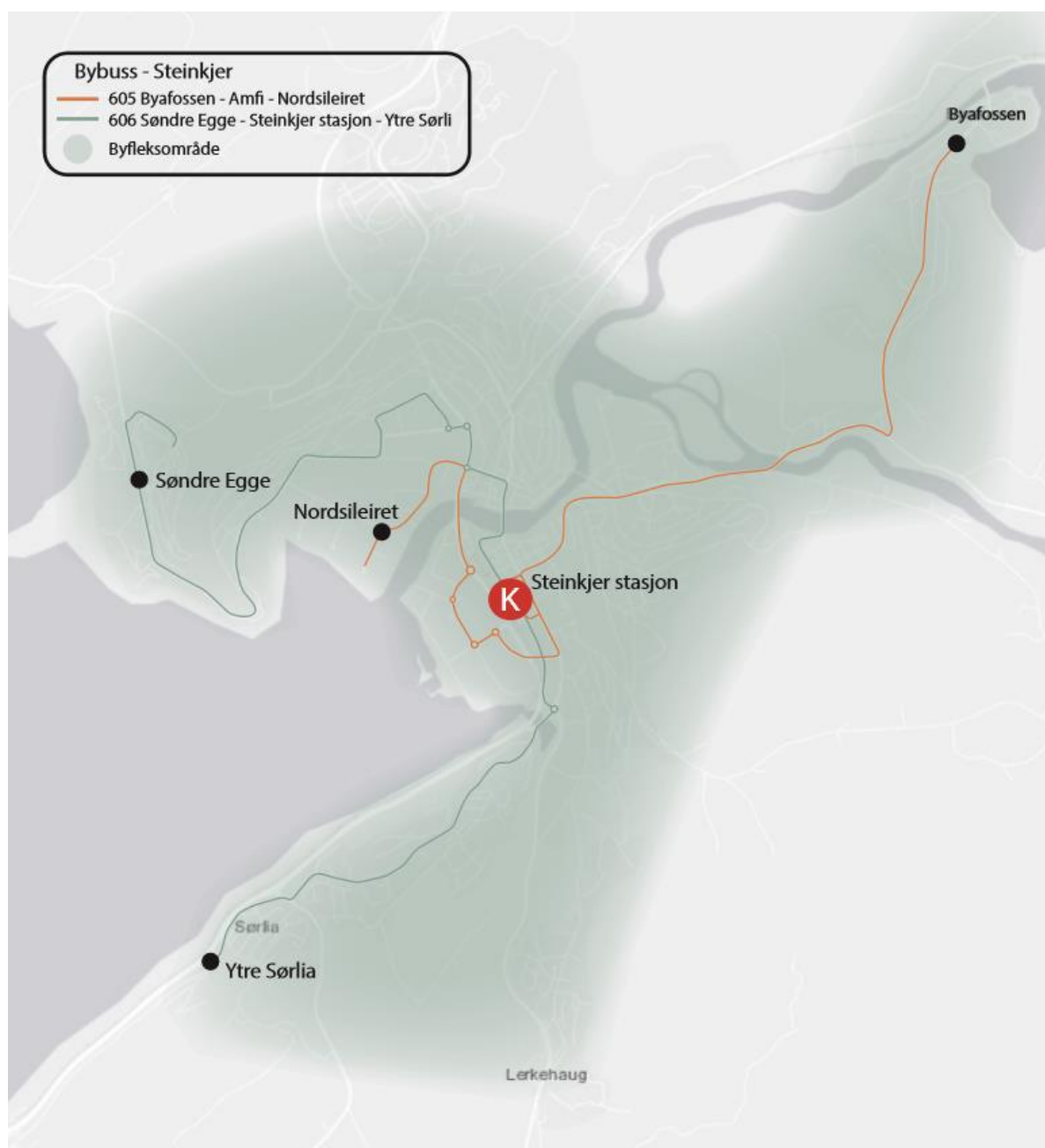
Bylinje 606 «Ytre Sørli – Sentrum – Søndre Egge» er planlagt i nærhet fra Lø skole og Steinkjer barneskole. Bylinjen dekker i tillegg boligfeltet i Ytre Sørli, Sørli, Lø, Eggelia, Bogen, Søndre Egge og sentrumssonene Nordsia/Sørsia. Av næringsliv dekkes Statens Hus, sentrumsnære virksomheter og industriområdet på Nordsileiret. Innenfor en radius på 500 meter fra holdeplassene dekkes 5600 personer, 3200 boliger, 7900 ansatte og 970 virksomheter.

Figur 17 viser befolkningstetthet langs linje 605 og 606. De røde feltene indikerer befolkningstetthet, der mørkere farge betyr større tetthet. Som det fremgår av figuren dekker rutene flere av områdene med størst befolkningstetthet, samt viktige målpunkt som:

- A: Steinkjer stasjon
- B: Amfi kjøpesenter
- C: Statens hus
- D: Fylkes hus



Figur 23 Kartutsnitt som viser befolkningstetthet til Bylinje 605 og 606 innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Blå farge indikerer radius på 500 meter og rød farge indikerer befolkningstetthet.



Figur 24: Kart over Bybuss tilbudet i Steinkjer. Fast busstrasè er tegnet inn. Byfleks område er farget grønn.

8.2.3.2 Inn – Trøndelags-samarbeidet alternativ 2

Rutetilbudet på to av regionens tre regionlinjer er redusert i alternativ 2.

Intercity linje 380 har redusert tilbud. For mer informasjon om Intercity se 8.1

Linje 682 planlegges også med redusert frekvens i rush. Tilbudet reduseres fra halvtimestilbud til timetilbud i rush. Linjen har også kortere åpningstid som gir ungdom og andre som ønsker å benytte seg av sen avgang redusert tilbud.

Bybusstilbud i alternativ 2 har lik frekvens i rush, men har redusert åpningstid hverdag og lørdag.

Tabell 39: Rutetilbud Inn – Trøndelags -samarbeidet. Alternativ 2

Prioriteter						Høy				Lav				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Omsetningspunkt	Skoleskys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn		
Intercity / Region/Lokal linjer																	
		tog	00-22			x	x	x	x	x	x	-	-	x			
380	Levanger -Steinkjer	buss	06-16	11/0/0/		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-		
455	(Vanvikan) - Inderøy - Røra		07-15	(1)1/1/(1)		x	-	x	-	x	x	x					
630	(Vanvikan) -Follafooss - Steinkjer		07-20*	2*/0/1		x	x	x	x	-	-	x	-	x	-		
682	Namsos -Steinkjer		05-21	15/5/4		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-		
640	Levanger - Steinkjer		06-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
		tog	04-01	3/2/3													
690	(Namsskogan)Grong - Steink	buss	06-21	(1)5/(1)2/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-		
722	Straumen - Steinkjer		07-16	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
731	Finnlibakken - Hjelnesset		07/13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
733	Agle Øst - Binde - Steinkjer		06/15	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
Lokal linjer, skoledager																	
635	Levanger - Steinkjer		07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	x	-		
723	Mosvik - Kjerkesnesvågen - Straumen		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
732	Bartnes - Steinkjer		07-15	4/0/0		x	x	-	x	-	-	-	-	-	-		
733	Agle Øst - Binde - Steinkjer		08-14	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-		
734	Gaulstad/ Ogndal - Steinkjer		07-15	1/0//		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-		
7201	Straumen -Verdal		07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-		
7204	Steinkjer - Inderøy		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7205	Tronstadkorsen - Straumen		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7207	Straumen - Steinkjer		14-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7210	Mosvik - Straumen		07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-		
7302	Aspås - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7304	Sparbu -Lorvik - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7306	Sparbu - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7315	Øvre Kvam - Steinkjer		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-		
7329	Imsdalen -Snåsa stasjon		07-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
7328	Telneset - Snåsa stasjon		08-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
7327	Ålmo - Snåsa stasjon		07-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
7325	Hammer - Snåsa stasjon		08-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-		
Fleksibel transport																	
Snåsa	service	1	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
	pluss	1		LO		-	x	x	-	-	x	-	-	-	-		
Steinkjer	service	9	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
	pluss	1		K/LO		-	x	x	x	-	x	-	-	-	-		
Inderøy	service	3	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-		
	Pluss	1		RO		-	x	x	x	-	x	-	-	-	-		
* En avgang kjører kun fredag																	
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres																	
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort																	

8.2.3.3 Inn – Trøndelags-samarbeidet alternativ 3

I alternativ 3 er Intercity linje 380 ytterligere redusert. For mer informasjon om Intercity se 8.1

Linje 682 Namsos -Steinkjer er også ytterligere redusert. Tilbudet er redusert formiddag og kveld samt helg. Det gir færre reisemuligheter og færre korrespondanser med Trønderbanen på Steinkjer stasjon.

Linje 733 kjøres kun skoledager. Ved skolefri vil derfor Snåsa - Steinkjer få redusert tilbud.

Bybusstilbud i alternativ 3 har lik frekvens i rush som alternativ 1 og 2. I alternativ 3 planlegges det ikke med Byfleks. Det vil således ikke være tilbud utenom rush på hverdag. Det vil ikke være tilbud på lørdag.

Tabell 40: Rutetilbud Inn – Trøndelags-samarbeidet, Alternativ 3

Prioriteter					Høy				Lav				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Omstigningspunkt	Skolekysst for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukedpendling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter unge, voksne og voksne med barn	
Intercity / Region/Lokal linjer																
		tog	00-22			x	x	x	x	x	x	-	-	x		
380	Levanger -Steinkjer	buss	06-21	6/0/0/		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-	
455	(Vanvikan) - Inderøy - Røra		06-14	(1)0/0/(1)		x	-	x	-	x	x	x				
	(Vanvikan) -Follafoss -															
630	Steinkjer		07-20*	(1*)2*/0/1		x	x	x	x	-	-	x	-	x	-	
682	Namsos -Steinkjer		05-19	12/3/3		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
640	Levanger - Steinkjer		06-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
		tog	04- 01	3/2/3												
690	(Namsskogan)Grong - Steink	buss	06-21	(1)4*/(0)1/0		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
722	Straumen - Steinkjer		07-16	2/0/0		x	x	-	x	x	x	x	-	-	-	
731	Finnlibakken - Hjelneset		08/13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
733	Agle Øst - Binde - Steinkjer		06/15	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
Lokal linjer, skoledager																
635	Levanger - Steinkjer		07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	x	-	
	Mosvik - Kjerkesnvågen -															
723	Straumen		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
732	Bartnes - Steinkjer		07-15	4/0/0		x	x	-	x	-	-	-	-	-	-	
733	Agle Øst - Binde - Steinkjer		08-14	1/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
	Gaulstad/ Ogdal -															
734	Steinkjer		07-15	1/0//		x	-	-	x	x	-	x	-	-	-	
7201	Straumen -Verdal		07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-	
7204	Steinkjer - Inderøy		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7205	Tronstadkorsen - Straumen		07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7207	Straumen - Steinkjer		14-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7210	Mosvik - Straumen		07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7302	Aspås - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
	Sparbu -Lorvik -															
7304	Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7306	Sparbu - Steinkjer stasjon		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7315	Øvre Kvam - Steinkjer		07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7329	Imsdalen - Snåsa stasjon		07-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-	
7328	Telneset - Snåsa stasjon		08-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-	
7327	Ålmo - Snåsa stasjon		07-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-	
7325	Hammer - Snåsa stasjon		08-14	1/0/0		x	-	-	-	(x)	-	x	-	-	-	
Fleksibel transport																
		Antall soner														
Snåsa	service	1	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
	pluss	1		LO		-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Steinkjer	service	9	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
	pluss	1		K/LO		-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	
						-	-	-	-							
Inderøy	service	3	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
	Pluss	1		RO		-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	
* En avgang kjører kun fredag																
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres																
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort																

8.2.4 Region Midt-Trøndelag

Region Midt-Trøndelag består pr 2018 av 8 kommuner; Malvik, Selbu, Tydal, Meråker, Stjørdal, Frosta, Levanger og Verdal.

Antall innbyggere i region Midt-Trøndelag ved utgangen av 2017 var 83 259, hvor Stjørdal hadde flest innbyggere. Forventet befolkningsvekst frem mot 2035 er 18 % i regionen.

Frem mot 2035 vil andelen eldre over 70 år gå fra 12 % til 16 %.

I 2017 bodde det 40 700 sysselsatte (15-74 år) i region Midt-Trøndelag. Av disse pendlet 41 % (16 688 personer) ut av egen kommune for å jobbe. Pendlerstrømmen er størst fra Malvik.

I Stjørdal ligger Trondheim lufthavn Værnes og i Levanger ligger Levanger sykehus og Nord Universitet med 2.300 studenter. Det er videregående opplæring i Malvik, Selbu, Meråker, Stjørdal og Levanger. Kommunene har egne legekontor. Malvik, Selbu og Tydal kommune er tilknyttet St. Olavs hospital i Trondheim, mens øvrige kommuner er tilknyttet Levanger sykehus. Stjørdal, Levanger og Trondheim er viktige handelsdestinasjoner. Flere velger også å legge større handel til Trondheim.

I tillegg til markedsanalyser i regi av AtB er det gjennomført to møter med regionrådene i tillegg til eget møte med Levanger, Malvik, Verdal og Stjørdal kommune for å få innspill og ha dialog rundt fremtidens mobilitetstilbud. Alle detaljer som omhandler regionen er å finne i vedlegg 2, Utvikling i Trøndelags kommuner.

Innspill fra kommunene

- Ny E6 Nord og tunnel Stjørdal-Åsen planlegges til 2024. En tidsbesparelse på 14 minutter (kilde Nye veier) vil øke privatbilens konkurransekraft ovenfor toget.
- Ny E6 Åsen - Mære legger føringer for framtidig buss trasè ved at omleggingen bidrar til endret E6, men også lokalveistruktur. Omleggingen får betydning for biltrafikk, kollektivtrafikk sykkel og gange.
- For å få til et godt kollektivtilbud for kommunen må AtB og kommunen fram mot anbudsutsettelse samarbeide om å finne gode løsninger buss trasè og omstigningspunkt.
- Innfartsparkering er viktig i Stjørdal og Malvik
- Ny undergang på jernbanestasjonen i Stjørdal er et positivt tiltak for å gjøre tog og buss mer tilgjengelig for innbyggerne
- Bybusstilbudet i Stjørdal og Levanger er en for dårlig utnyttet ressurs, så det er ønske om å bedre tilbudet og få økt informasjon
- Behov for et tilbud til Verdal industripark
- Pendling mellom Levanger, Verdal, Steinkjer og Stjørdal
- Stor pendlerstrøm mellom Stjørdal og Trondheim
- Stjørdal, Levanger og Trondheim er viktige handlesteder for hele regionen
- Levanger: handel går i stor grad mot kjøpesentre
- Stjørdal er handelssenter for unge, i kombinasjon med Kimen
- Turisme i helgene i Selbu, Tydal og Meråker
- Bedre samarbeid mellom buss og tog
- Bedre kobling mot Værnes fra regionen
- Ønsker et sømløst tilbud mellom Innherredsbyene
- Ønske om fleksibel transport

8.2.4.1 Region Midt-Trøndelag alternativ 1

Verdal - Stjørdal er en del av Intercity strekningen Steinkjer -Levanger- Trondheim (Linje 380). Intercity er nærmere beskrevet under 8.1

Reisende fra Meråker vil nå Intercity med linje 670 Meråker -Stjørdal på Stjørdal stasjon for overgang til tog. Reisende fra Tydal og Selbu vil nå Intercity med linje 440 (Tydal)Selbu – Stjørdal også de med overgang til tog.

Pendlerstatistikk fra SSB viser at det er økende antall reisende mellom Levanger og Verdal, men også mellom Steinkjer – Verdal og Inderøy – Verdal. Verdal industripark regnes som landets tredje største og har totalt ca 3000 ansatte.

I dialog med Levanger og Verdal kommune ble det signalisert at det er viktig å se samlet på kommunene under planleggingen av kollektivtilbudet. Dette fordi det er stor arbeids- og studiependling, men også handel og helsereiser mellom de to kommunene. Intercity-linje 380 Steinkjer -Levanger - Trondheim er i alternativ 1 en høyfrekvent linje som sammen med Trønderbanen representerer en viktig rolle for reiser Verdal – Levanger - Stjørdal. Gjennomgående avganger Steinkjer-Trondheim betjener Sulkrysset, men ikke Verdal stasjon. Linje 380 planlegges også med avganger tilrettelagt for arbeidspendling Levanger stasjon - Verdal industri i rush og fra Verdal til Levanger. Industriparken ligger slik til at det ikke er gangavstand fra Verdal stasjon. Dette bidrar til økt biltrafikk til industriområdet. AtB ønsker å fortsette samarbeidet med Verdal kommune for å se på mulige infrastrukturtiltak for å legge til rette for kollektivtrafikk til industriområdet.

Mens Verdal er en industrikommune og hvor de fleste industriarbeidsplasser er sentralisert til Verdal industripark arbeider de fleste i Levanger innen offentlig sektor og tjenesteyting. Både Levanger sykehus, Universitetet nord avd. Levanger og Magneten kjøpesenter er viktige for sysselsetting, men de er også besøksintensive virksomheter som genererer mye transport. Linje 380 vil betjene Levanger sykehus, Universitet Nord og Magneten kjøpesenter fra tilgjengelige holdeplasser. Det er også mulig å ankomme Levanger med tog og nå disse målepunktene med bybuss.

Stjørdal stasjon er et knutepunkt hvor tog, linje 430 Selbu – Stjørdal, linje 670 Meråker – Stjørdal, linje 770 Hegra - Stjørdal og Bybuss linje 601 har stopp. Hvorvidt Intercity linje 380 skal stoppe på Stjørdal stasjon vil vurderes nærmere mot kunngjøring av anbud 2021.

Stjørdal har flere store arbeidsplasser deriblant Trondheim Lufthavn Værnes med i underkant av 1800 arbeidsplasser og flere tusen reisende hver dag. Toget, Intercity linje 380, linje 440, linje 670 og linje 770 Hegra – Stjørdal betjener Værnes.

For å legge til rette for forventet vekst på Nord Universitet på Tangen og arbeidsreisene til næringsområdet på Tangen betjener Bybuss linje 601 Tangen. Linje 70 som er en del av tilbudet i Stor -Trondheim vi også betjener Tangen.

AtB erfarer at Frosta kommune er en av kommunene som i dag benytter fleksibel transport mest. Innbyggerne reiser mest til Stjørdal, dernest Trondheim og Levanger. For mer informasjon om reisevaner se Vedlegg 2.

Det planlegges med at linje 642 tilrettelegger for reiser fra Frosta til Stjørdal og fra Frosta til Levanger. Linjen betjener Steinkjer Stasjon, Magneten øst, Levanger vgs og Levanger stasjon.

Linje 430 (Tydal) Selbu - Stjørdal tilrettelegger for arbeidspendling Selbu – Stjørdal, men også Stjørdal – Selbu.

Avgangene planlegges med overgang til/fra tog på Stjørdal stasjon.

Selbu, Tydal og Meråker er kommuner som har mye fritidsreisene. AtB erfarer at bruken av kollektivtilbud i helgene går vel så mye mot friluft som for handel. Det planlegges med at alle tre kommunene har lørdagstilbud til begge formål.

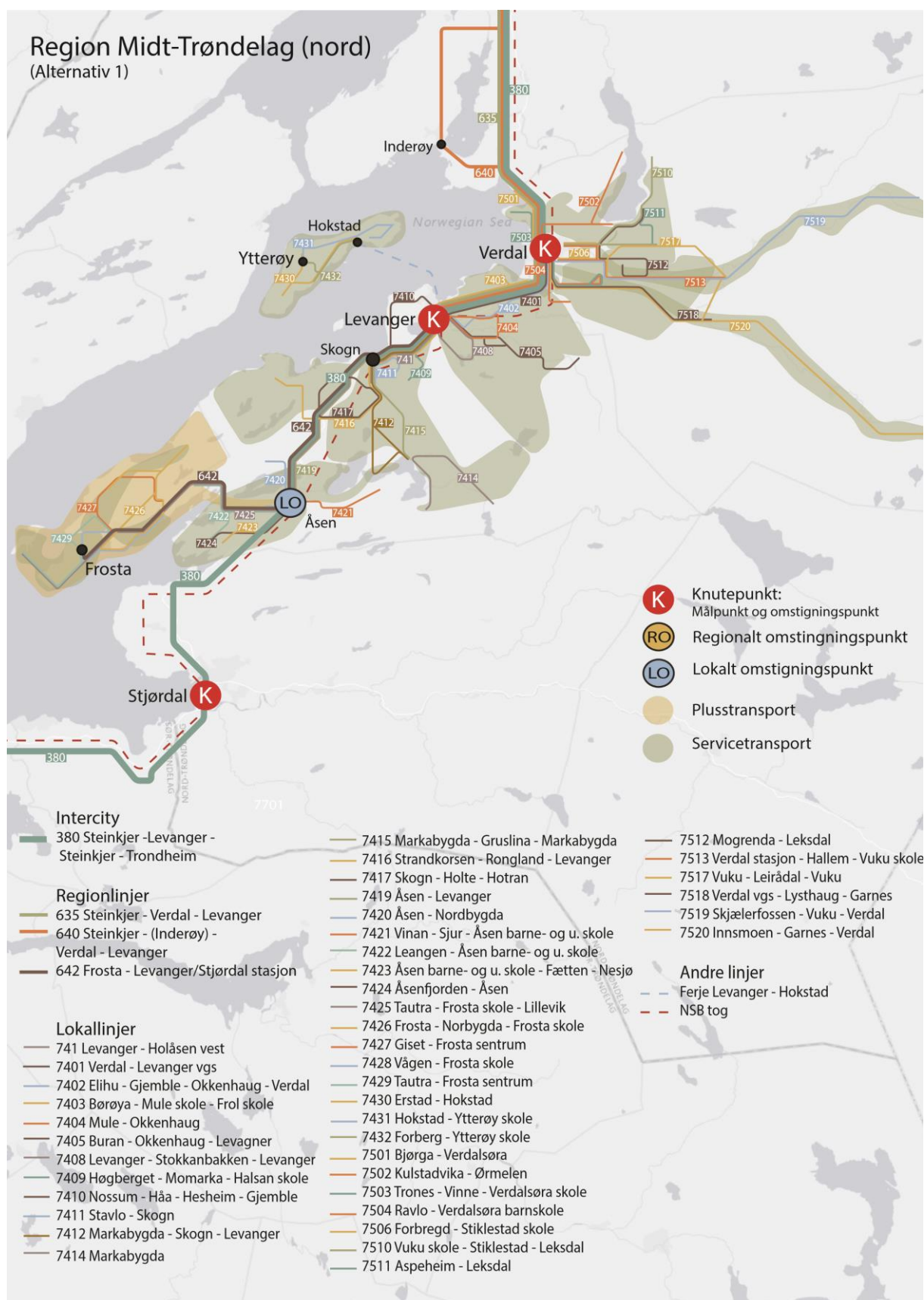
Fibortangen industripark i Skogn har i dag 10 etablerte bedrifter. Lokal linje 741 Skogn - Levanger tilrettelegger for pendling Levanger – Nossum - Fibortangen og Skogn – Steinkjer, med overgang til linje 640 Levanger - Steinkjer (tilrettelagt for skoleskyss) på Levanger stasjon.

Det vil være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter. Dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for internttrafikk i kommunen. Eksempelvis fra Skjækrefossen/Minsås/Trones til Verdal og Ekne/Markabygda/Nordmarka til Levanger.

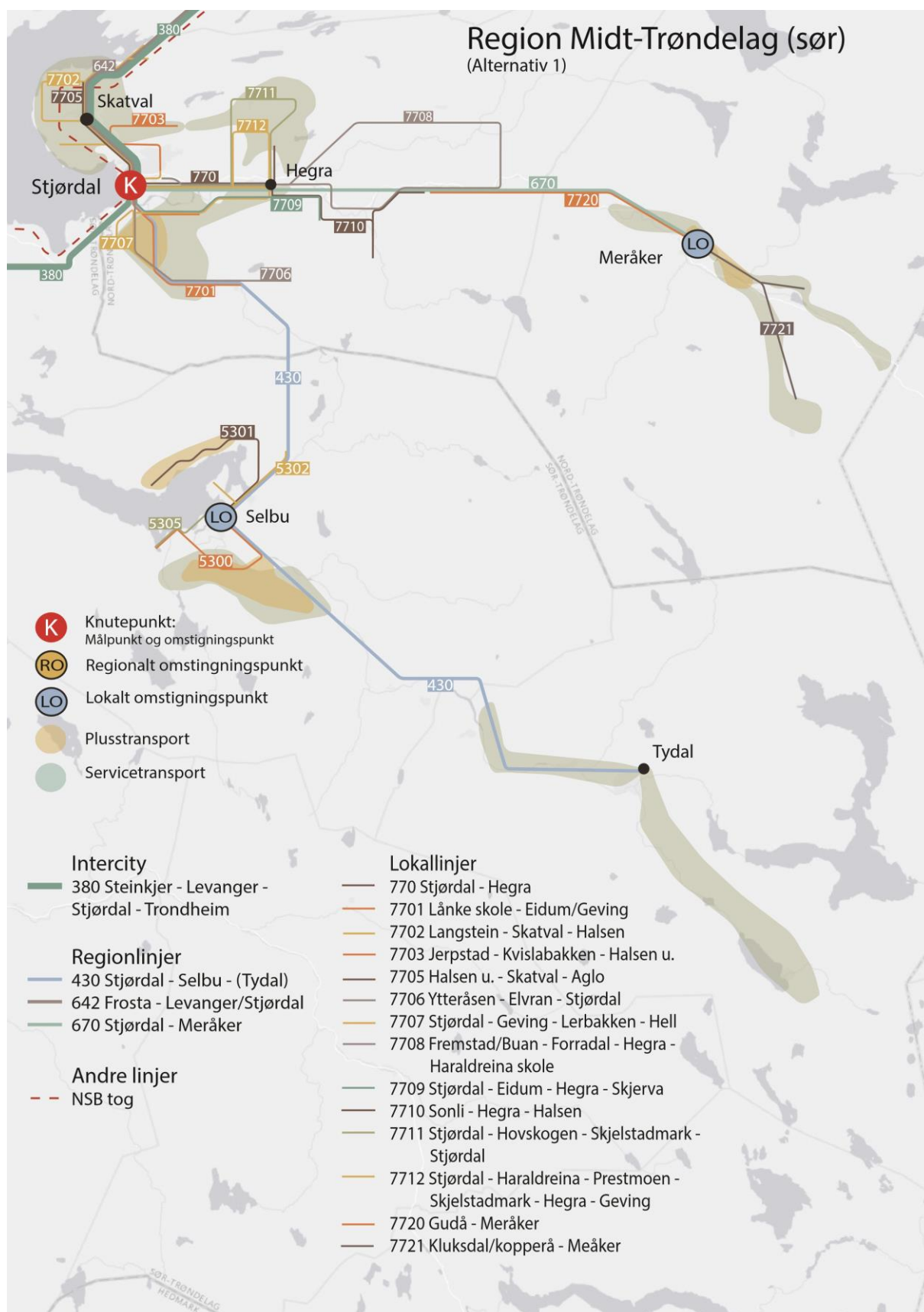
Det planlegges ny E6 Nord og tunell gjennom Forbordfjellet (Stjørdal -Åsen). Dette vil gi kortere kjøretid, men også økte kostander i form av bompenger. AtB vil følge med på effekten av veiutbedring og bruk av kollektivreiser fra Stjørdal og nordover.

Figur 25: Rutetilbudet i Region Midt- Trøndelag, del alternativ 1.

Prioriteter				Høyeste				Høy				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningsstid hverdag	Antall avganger, hverdag/ lørdag/lørdag	Omstigningspunkt	Skolekysse for barn og unge	Stude og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Stude- og arbeidsreiser, utepensjon for student og voksen, A	Stude- og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Stude og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen	Reiselv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge voksne og voksne med barn
Intercity / Region/Lokal linjer															
	Tog	06-23	19/8/8		x	x	x	x	x	x				x	-
380	Steinkjer - Levanger - Stjørdal - Trondheim**	Buss	06-23	20/9/6		x	x	x	x	x	-	-	-	x	-
430	Stjørdal - Selbu - (Tydal)	Buss	06-20	7/2/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
640	Levanger - Inderøy - Steinkjer	Buss	06-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
670	Stjørdal - Meråker	Buss	06-19	3/2/1		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-
535	Selbu - Tydal	Buss	06-15	1/1/0		x	-	x	-	-	-	x	-	-	-
741	Holåsen vest - Levanger	Buss	06-16	3/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-
770	Stjørdal - Smedhaugen	Buss	06-16	4/0/0		-	x	-	x	x	-	x	-	x	-
Lokal linjer, skoledager															
535	Selbu - Tydal	Buss	08-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
635	Levanger - Steinkjer	Buss	07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	x	-
640	Levanger - Inderøy - Steinkjer	Buss	06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	x	-	-	-
642	Frosta - Levanger/Stjørdal	Buss	06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	x	-	-	-
670	Stjørdal - Meråker	Buss	07-16	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
741	Levanger - Holåsen vest	Buss	07-16	1/0/0		x	x	-	-	x	-	x	-	-	-
770	Stjørdal - Smedhaugen	Buss	10-11	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5300	Selbu - Mosletta - Hårstadengene - Lerdalen	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
5301	Dambekken - Selbustrand - Selbu	Buss	07-15	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5302	Alset - Flønes - Selbu	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5305	Lerdalen - Selbu	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7201	Straumen - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-
7401	Verdal - Levanger	Buss	07-14	4/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7402	Høgberget - Levanger	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7403	Seterkorsen - Mule - Levanger	Buss	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7405	Skogstad - Levanger	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7410	Nordmarka - Levanger	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7416	Strandkorsen - Levanger	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7419	Åsen - Levanger	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7501	Bjerga - Trones - Verdal	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7502	Haukå - Verdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7504	Ravlo - Vinne - Verdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7507	Forbregd Lein - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7509	Leksdal - Verdal	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7519	Skjækerfossen - Verdal	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7520	Garnes - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7702	Langstein - Skatval - Stjørdal	Buss	07-15	2/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7703	Jerpstad - Stjørdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7706	Ytteråsen - Stjørdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7707	Hell - Stjørdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7720	Gudå - Meråker	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7721	Kopperå - Meråker	Buss	08-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7721	Kluksdal - Meråker	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
Fleksibel transport															
		Antall soner													
Verdal	service	6	09-14							x					
	pluss	0		K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Levanger	service	6	09-14		-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	0		K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frosta	service	3	09-14		-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	Pluss	1		LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-
Stjørdal	service	4	09-14		-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	1		K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-
Meråker	service	3	09-14		-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	1		LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-
Selbu	service	1	09-14		-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	2		LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-
Tydal	service	2	09-14		-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	0		LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	-
* kun skoleskyss															
** Frekvens Trondheim - Stjørdal (35/13/7) og frekvens Steinkjer - Levanger (20/9/6)															



Figur 26: Kollektivtilbudet i Midt -Trøndelag (nord) for alternativ 1



Figur 27: Kollektivtilbudet i Midt -Trøndelag (sør) for alternativ 1.

8.2.4.1.1 Bybuss Region Midt – Trøndelag

Region Midt -Trøndelag planlegges med til sammen fire Bybusslinjer. Felles for dem er at de søker å treffe området per kommune som har størst internttrafikk. Slike områder har store boligfelt, arbeidsplasser, kjøpesenter og eller andre steder hvor innbyggere samles. Videre søker bybusslinjer sømløs korrespondanse mot tog, Intercity linje, region linjer og eller lokale linjer. Dette for å sikre flest reisemuligheter.

For å legge til rette for et velfungerende Bytilbud må tilbudet utvikles i takt med byen.

AtB ønsker tett samarbeid med hver enkelt kommune med tanke på bo og arealplanlegging, infrastruktur tiltak, slik som framkommelighet og informasjonsarbeid.

Bybuss Verdal

Verdal kommune har per 2018 ikke et Bybusstilbud og busstilbudet oppfattes av innbyggerne som utilstrekkelig.

Kommunen er forventet å vokse fra 15 179 personer i 2021 til 15 824 innbyggere i 2031, en økning på 4,2%.

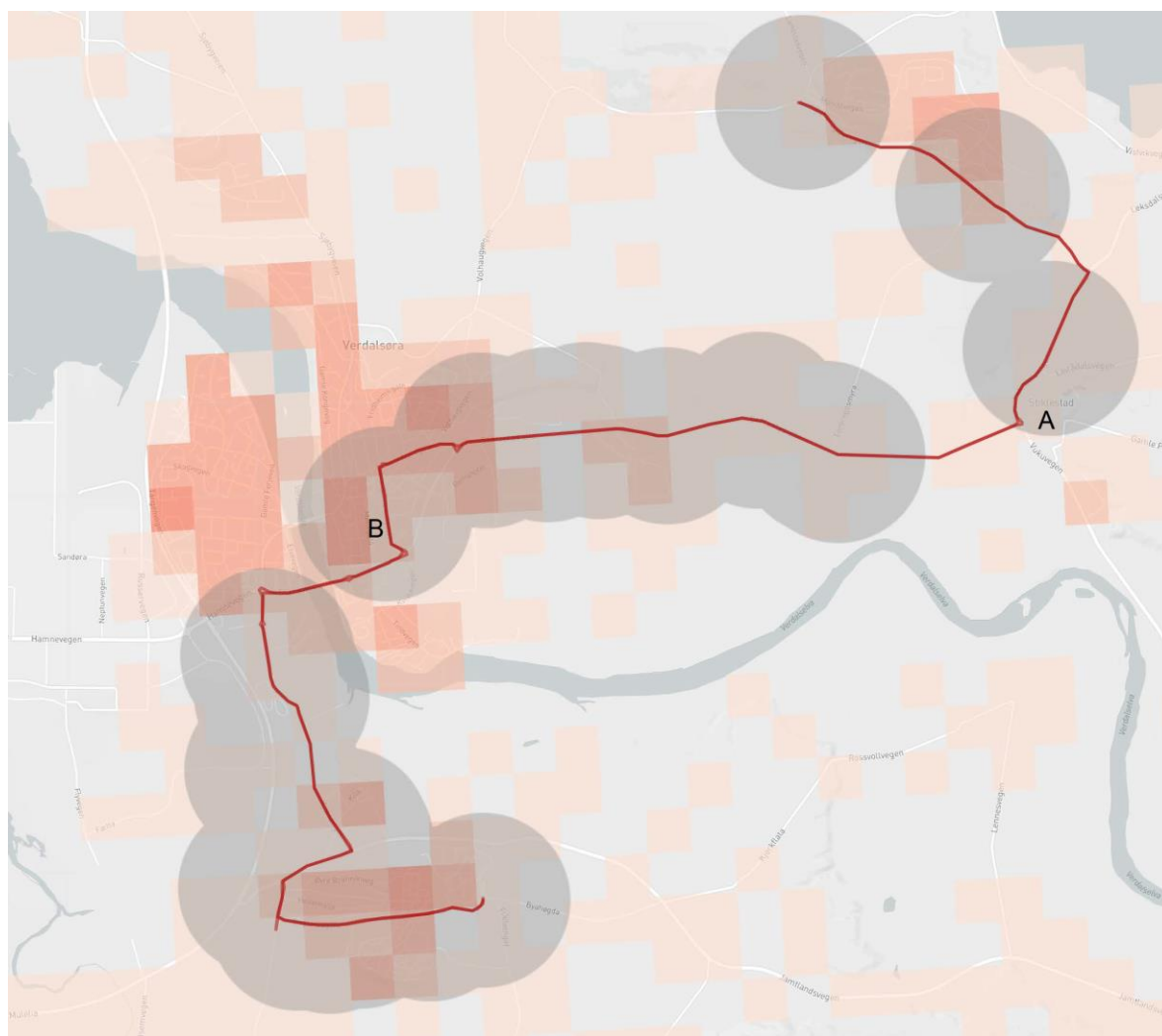
For å legge til rette for kollektiv internttrafikk i kommunen planlegges det med Bybusstilbud i Verdal fra 2021.

AtB planlegger med Bylinje 600 «Brannan – Verdal stasjon – Forbregd/Lein». Linjen vil betjener viktige målpunkt slik som Brannan boligfelt, Verdal stasjon, Verdal videregående skole, Stiklestad og boligfeltet på Forbregd/Lein.

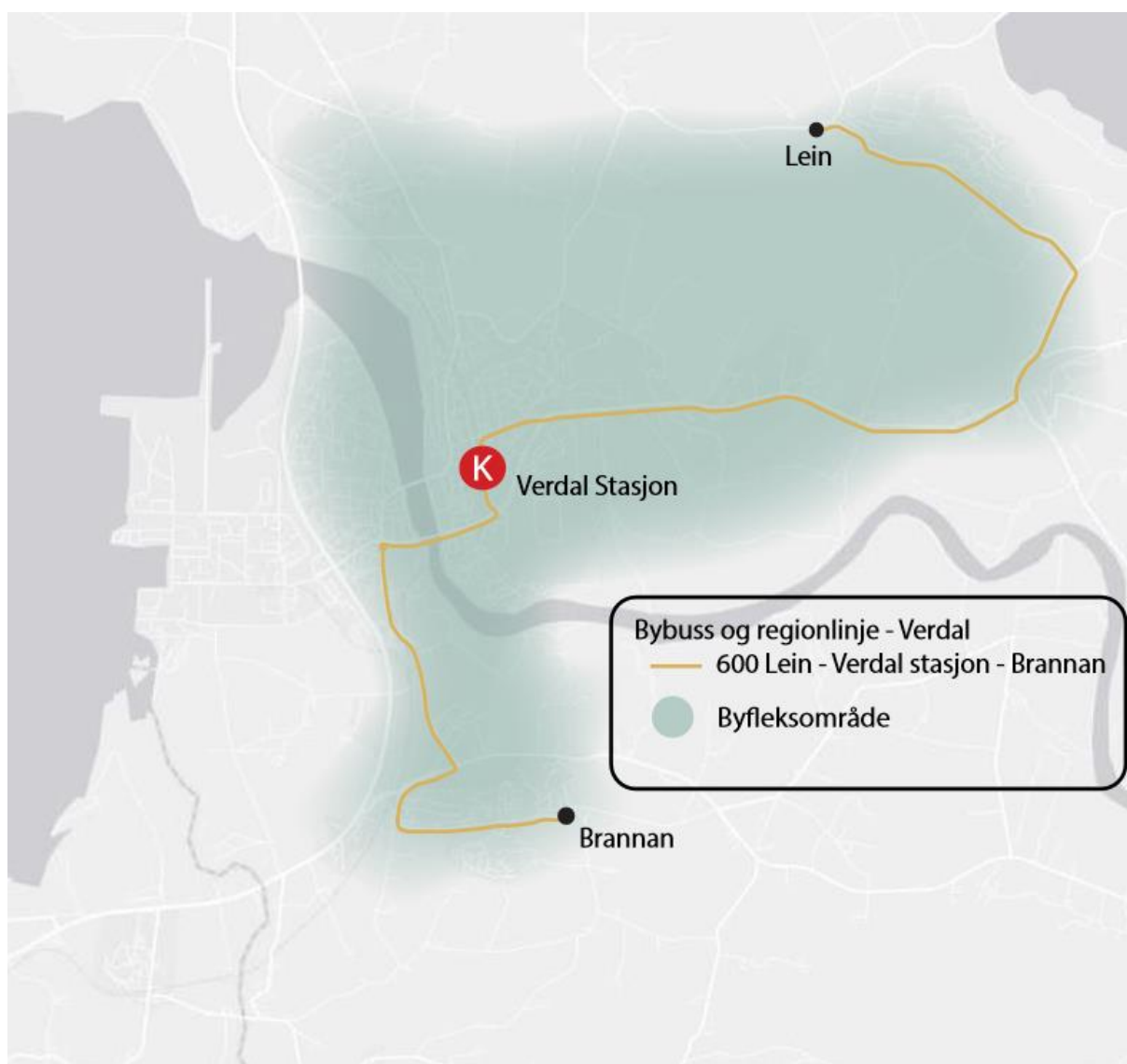
Det planlegges med korrespondanse med nordgående tog og enkelte avganger på linje 380 Trondheim - Levanger -Steinkjer som er tilrettelagt for arbeidspendling til Verdal industri område. AtB ønsker videre samarbeid med Verdal kommune på hvordan Bybuss trasè best tilrettelegges innenfor ett gitt antall busser.

Byinje 600 dekker cirka 5 100 personer, 2 600 boliger, 2 200 ansatte og 430 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Figur 28 viser befolkningstetthet langs linje 600. De røde feltene indikerer befolkningstetthet. Jo mørkere farge, jo større tetthet. Linjen dekker viktige målpunkt som:

- A: Stiklestad
- B: Verdal stasjon



Figur 28: Kartutsnitt som viser befolkningstetthet til Bylinje 600 innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Blå farge indikerer radius på 500 meter og rød farge indikerer befolkningstetthet.



Figur 29: Kart over Bybuss tilbudet i Verdal. Fast busstrasè er tegnet inn. Byfleks område er farget grønn.

Bylinjen vil ha halvtimesfrekvens i rush, mens det legges opp til Byfleks utenfor rush samt på lørdag. Byfleks dekker alle innbyggere i Byfleks-området definert i Figur 29.

Bybuss Levanger

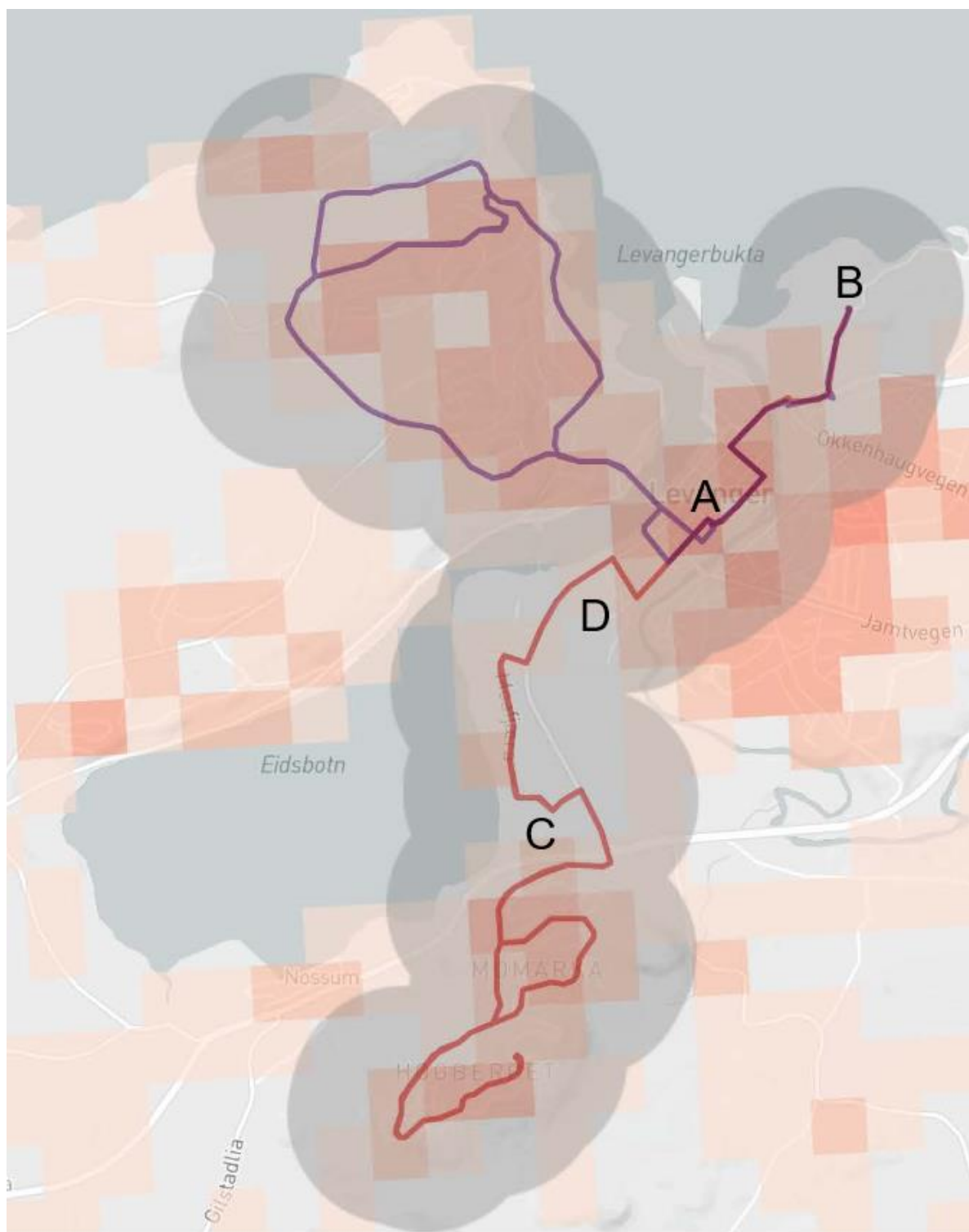
Levanger er forventet å vokse fra 20 665 personer i 2021 til 22 295 innbyggere i 2031, en økning på 7,9%. Per i dag er 67% av kommunens innbyggere bosatt i tettsteder. Herav 10 000 i sentrum. Fra 2021 legges det opp til to Bylinjer.

Bylinje 603 «Levanger – Nettet» betjener Universitetet nord, Levanger stasjon, Sundbruen og Kjønsstadmarka boligfelt. Det planlegges med ytterligere utbygging av boliger i Kjønsstadmarka. Linjen dekker cirka 5 800 personer, 3 100 boliger, 5 300 ansatte og 540 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene.

Bylinje 604 «Levanger – Høgberg» betjener Universitetet nord, Levanger stasjon, Moan, Magneten og Momarka og Høgberget boligfelt. Denne dekker cirka 4 500 personer, 2 400 boliger, 5 000 ansatte og 550 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene

Figur 30 vises befolkningstetthet, samt hva som dekkes innenfor en radius på 500 meter fra holdeplassene. Jo mørkere rødfarge, jo større befolkningstetthet. Viktige målpunkt som dekkes er:

- A: Levanger stasjon
- B: Nord universitet
- C: Magneten kjøpesenter
- D: Levanger sykehus



Figur 30: Kartutsnitt som viser befolkningstetthet til Bylinje 603 og 604 innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Blå farge indikerer radius på 500 meter og rød farge indikerer befolkningstetthet.



Figur 31: Kart over Bybuss tilbudet i Verdal. Fast busstrasè er tegnet inn. Byfleks område er farget grønn.

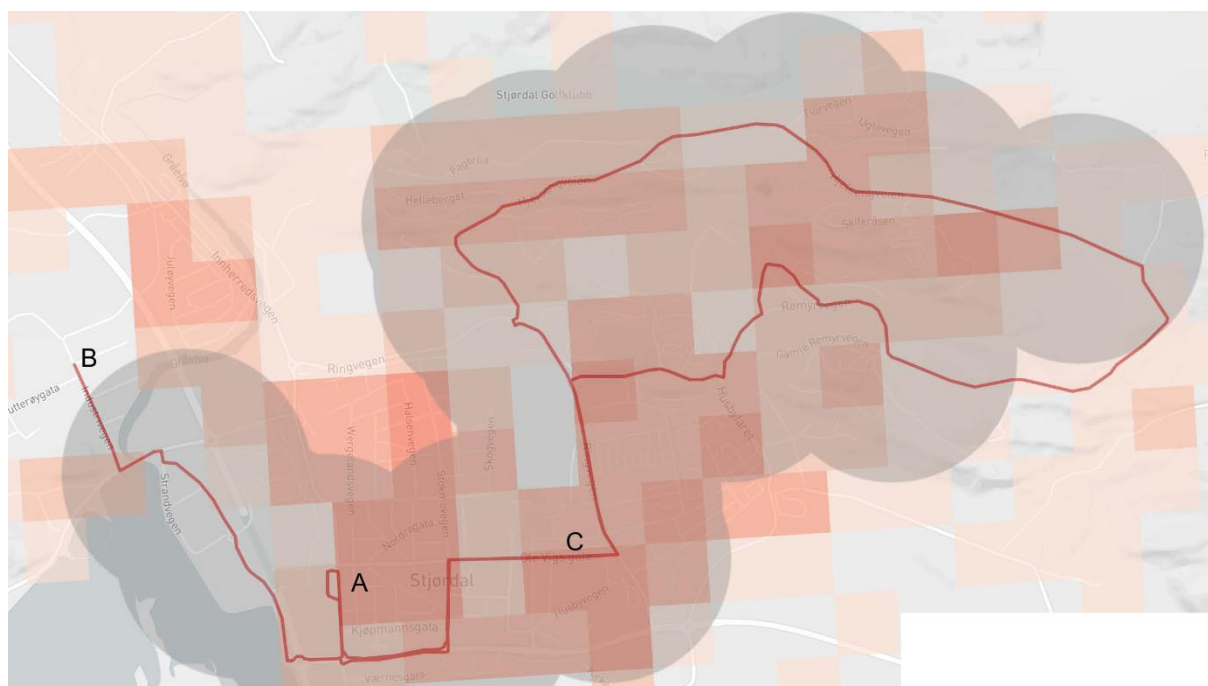
Bylinjene vil ha halvtimesfrekvens i rush, mens det legges opp til Byfleks utenfor rush samt på lørdag. Byfleks dekker alle innbyggere i Byfleks-området definert i Figur 31.

Bybuss Stjørdal

Bybussen i Stjørdal dekker viktige målpunkt slik som Stjørdal stasjon, Torget, Ole Vig videregående skole, Tangen, samt store boligfelt i Husbymarka. Totalt dekker linje 601, 10 300 personer, 5 000 boliger, 6 000 ansatte og 980 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra holdeplassene.

Figur 32 viser befolkningstetthet, samt hva som dekkes innenfor en radius på 500 meter fra holdeplassene. Jo mørkere rødfarge, jo større befolkningstetthet. Viktige målpunkt som dekkes er

- A: Stjørdal stasjon
- B: Tangen
- C: Ole Vig videregående skole



Figur 32: Kartutsnitt som viser befolkningstetthet til Bylinje 601 innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Blå farge indikerer radius på 500 meter og rød farge indikerer befolkningstetthet.



Figur 33: Kart over Bybuss tilbudet i Verdal. Fast busstrasè er tegnet inn. Byfleks område er farget grønn.

Bylinjene vil ha halvtimesfrekvens i rush, mens det legges opp til Byfleks utenfor rush samt på lørdag. Byfleks dekker alle innbyggere i Byfleks-området definert i Figur 33.

8.2.4.2 **Region Midt Trøndelag alternativ 2**

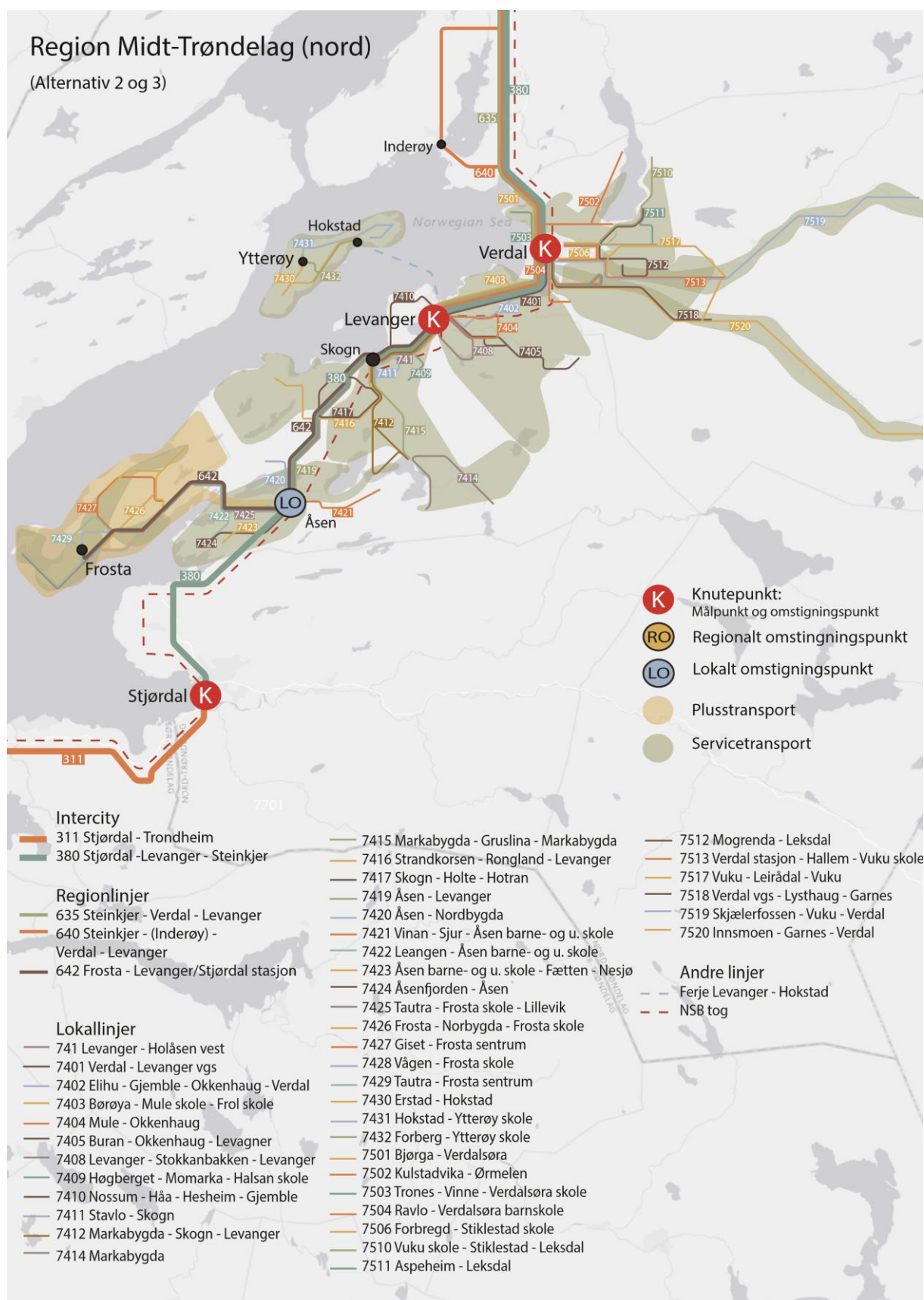
I alternativ 2 planlegges det ikke med at linje 380 Steinkjer – Levanger -Trondheim kjører gjennomgående til Trondheim. I alternativ 2 vil linje 380 kjøre Steinkjer – Levanger og linje 311 kjører Stjørdal – Trondheim. Strekningen Levanger -Stjørdal vil kun betjenes av tog. For informasjon om Intercity linje 311 Stjørdal -Trondheim og 380 Steinkjer – Levanger (Stjørdal) se Intercity 8.1.2

For reisende Selbu – Stjørdal vil det være redusert tilbud formiddag og kveld. Tilbudet vil være redusert for dem som skal til Selbu kommunesenter formiddag og for dem som ønsker å benytte kollektivtrafikk på vei hjem til Selbu på kveld.

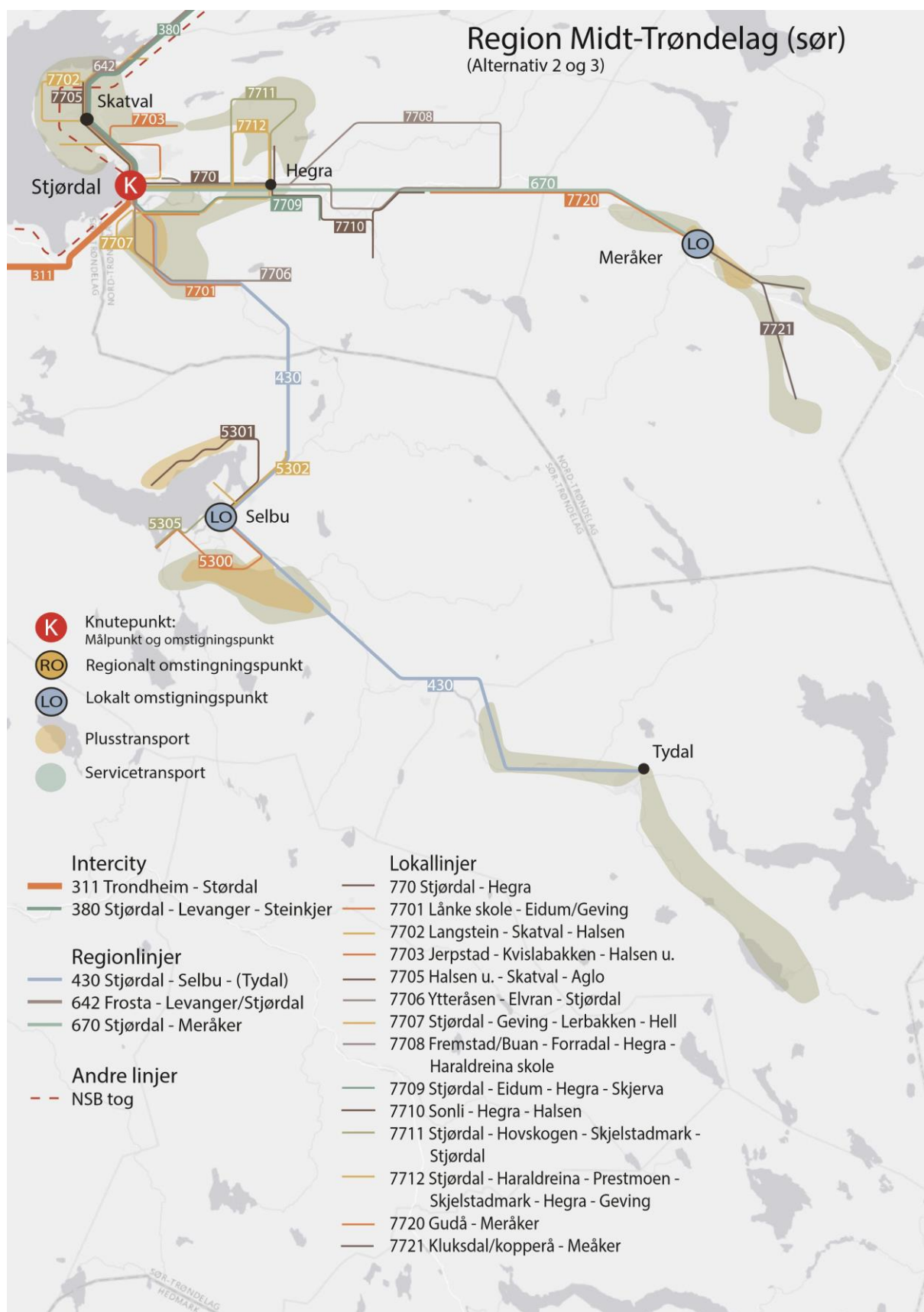
Bybusstilbud alternativ 2. Bybuss tilbudet har lik frekvens i rush som alternativ 1, men åpningstiden er redusert.

Figur 34: Rutetilbud Region Midt-Trøndelag. Alternativ 2

Prioriteter				Høyeste				Høy				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdager	Antall kjøper, hverdager/ lørdag/søndag	Onstigningspunkt	Skolekryss for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, skolekjøring for student og voksen, C og D	Studie og arbeidsreiser, kjøring for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser, kjøring for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og trosserbetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser, kjøring for student og voksen	Reiserutene/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn
Intercity / Region/Lokal linjer															
311	Stjørdal - Trondheim	Tog	06-23	19/8/8		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-
430	Stjørdal - Selbu - (Tydal)	Buss	05-23	34/0/0		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
		Tog	06-23	19/8/8											
380	Steinkjer -Levanger - (Stjørdal*)	Buss	06-16	11/0/0/0		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-
640	Levanger - Inderøy - Steinkjer	Buss	06-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
670	Stjørdal - Meråker	Buss	07-19	3/2/1		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-
535	Selbu - Tydal	Buss	07-15	1/1/0		x	-	x	-	-	-	x	-	-	-
741	Holåsen vest - Levanger	Buss	06-16	3/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-
770	Stjørdal - Smedhaugen	Buss	06-16	4/0/0		-	x	-	x	x	-	x	-	x	-
Lokal linjer, skoledager															
535	Selbu - Tydal	Buss	08-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
635	Levanger - Steinkjer	Buss	07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	x	-
640	Levanger - Inderøy - Steinkjer	Buss	06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	x	-	-	-
642	Frosta - Levanger/Stjørdal	Buss	06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	x	-	-	-
670	Stjørdal - Meråker	Buss	07-16	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
741	Levanger - Holåsen vest	Buss	07-16	1/0/0		x	x	-	-	x	-	x	-	-	-
770	Stjørdal - Smedhaugen	Buss	10-11	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5300	Selbu - Mosletta - Hårstadengene - Lerdalen	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
5301	Dambekken - Selbustrand - Selbu	Buss	07-15	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5302	Alset - Flønes - Selbu	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5305	Lerdalen - Selbu	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7201	Straumen - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-
7401	Verdal - Levanger	Buss	07-14	4/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7402	Høgberget - Levanger	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7403	Seterkorsken - Mule - Levanger	Buss	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7405	Skogstad - Levanger	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7410	Nordmarka - Levanger	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7416	Strandkorsken - Levanger	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7419	Åsen - Levanger	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7501	Bjerga - Trones - Verdal	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7502	Haukå - Verdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7504	Ravlo - Vinne - Verdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7507	Forbregd Lein - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7509	Leksdal - Verdal	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7519	Skjækerfossen - Verdal	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7520	Garnes - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7702	Langstein - Skatval - Stjørdal	Buss	07-15	2/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7703	Jørpstad - Stjørdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7706	Ytteråsen - Stjørdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7707	Hell - Stjørdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
7720	Gudå - Meråker	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7721	Kopperå - Meråker	Buss	08-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
7721	Kluskdal - Meråker	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-
Fleksibel transport															
		Antall soner													
Verdal	service	6	09-14							x					
	pluss	0		K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Levanger	service	6	09-14							x					
	pluss	0		K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frosta	service	3	09-14							x					
	pluss	1		LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-
Stjørdal	service	4	09-14							x					
	pluss	1		K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-
Meråker	service	3	09-14							x					
	pluss	1		LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-
Selbu	service	1	09-14							x					
	pluss	2		LO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-
Tydal	service	2	09-14							x					
	pluss	0		LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	-
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres															
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort															



Figur 35 Kollektivtilbudet i Region Midt-Trøndelag (nord) alternativ 2 og 3



Figur 36: Kollektivtilbudet i Region Midt-Trøndelag (sør) alternativ 2 og 3

8.2.4.3 Region Midt-Trøndelag alternativ 3

For informasjon om intercity linje 311 Stjørdal -Trondheim og 380 Steinkjer – Levanger, se Intercity 8.1.3

Linje 430 (Tydal) Selbu – Stjørdal er ytterligere redusert. Det vil fortsatt være mulig å pendle, men med redusert tilbud formiddag og ettermiddag.

Bybusstilbud i alternativ 3 har lik frekvens i rush som alternativ 1 og 2. I alternativ 3 planlegges det ikke med Byfleks. Det vil således ikke være tilbud utenom rush på hverdag eller lørdag.

Figur 37: Rutetilbud Midt-Trøndelag og Værnesregion. Alternativ 3

Prioriteter					Høyeste				Høy				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hver dag/andag/lørdag	Omsetningspunkt	Skoletys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, distansereiser for student og voksen, C og D	Studie og arbeidsreiser, distansereiser for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser, lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge hverdag	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reaktivt rutetilbud/arrangement	Handel for voksne	Frilandsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn	
Intercity / Region/Lokal linjer																
311	Stjørdal - Trondheim	Tog	06-23	19/8/8												
430	Stjørdal - Selbu - (Tydal)	Buss	05-17	15/0/0		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-	
		Buss	06-17	4/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
		Tog	06-23	19/8/8												
380	Steinkjer -Levanger - (Stjørdal*)	Buss	06-21	6/0/0/		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-	
640	Levanger - Inderøy - Steinkjer	Buss	06-15	2/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-	
670	Stjørdal - Meråker	Buss	07-19	3/2/1		x	x	x	x	x	x	-	-	x	-	
535	Selbu - Tydal	Buss	07-15	1/1/0		x	-	x	-	-	-	x	-	-	-	
741	Holåsen vest - Levanger	Buss	06-16	3/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-	
770	Stjørdal - Smedhaugen	Buss	06-16	4/0/0		-	x	-	x	x	-	x	-	x	-	
Lokal linjer, skoledager																
535	Selbu - Tydal	Buss	08-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
635	Levanger - Steinkjer	Buss	07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	x	-	
640	Levanger - Inderøy - Steinkjer	Buss	06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	x	-	-	-	
642	Frosta - Levanger/Stjørdal	Buss	06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	x	-	-	-	
670	Stjørdal - Meråker	Buss	07-16	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
741	Levanger - Holåsen vest	Buss	07-16	1/0/0		x	x	-	-	x	-	x	-	-	-	
770	Stjørdal - Smedhaugen	Buss	10-11	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5300	Selbu - Mosletta - Håstadengene - Lerdalen	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
5301	Dambekken - Selbustrand - Selbu	Buss	07-15	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5302	Alset - Flønes - Selbu	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5305	Lerdalen - Selbu	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7201	Straumen - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-	
7401	Verdal - Levanger	Buss	07-14	4/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7402	Høgberget - Levanger	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7403	Seterkorsen - Mule - Levanger	Buss	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7405	Skogstad - Levanger	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7410	Nordmarka - Levanger	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7416	Strandkorsen - Levanger	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7419	Åsen - Levanger	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7501	Björga - Trones - Verdal	Buss	07-14	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7502	Haukå - Verdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7504	Ravlo - Vinne - Verdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7507	Forbregd Lein - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7509	Leksdal - Verdal	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7519	Skjækerfossen - Verdal	Buss	06-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7520	Garnes - Verdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7702	Langstein - Skatval - Stjørdal	Buss	07-15	2/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7703	Jerpstad - Stjørdal	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7706	Ytteråsen - Stjørdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7707	Hell - Stjørdal	Buss	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
7720	Gudå - Meråker	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7721	Kopperå - Meråker	Buss	08-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
7721	Kluskdal - Meråker	Buss	07-14	1/0/0		x	-	-	-	-	-	x	-	-	-	
Fleksibel transport																
		Antall soner														
Verdal	service	6	09-14							x						
	pluss	0		K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Levanger	service	6	09-14							x						
	pluss	0		K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Frosta	service	3	09-14							x						
	Pluss	1		LO	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Stjørdal	service	4	09-14							x						
	pluss	1		K	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Meråker	service	3	09-14							x						
	pluss	1		LO	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Selbu	service	1	09-14							x						
	pluss	2		LO	-	x	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Tydal	service	2	09-14							x						
	pluss	0		LO	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres																
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort																

8.2.5 Region Fosen

Region Fosen består pr 2018 av 6 kommuner; Bjugn, Indre Fosen, Osen, Roan, Ørland og Åfjord. Antall innbyggere i region Fosen ved utgangen av 2017 var 25.729 hvor Indre Fosen har flest med 10.372 innbyggere. Forventet befolkningsvekst i regionen frem mot 2035 er på 12 %.

Frem mot 2035 vil andelen eldre over 70 år gå fra 15 % til 19 %.

I 2017 var 12.233 av innbyggere i alderen 15-74 år sysselsatt i regionen 11.958 personer hadde arbeidssted i regionen. Dette omfatter både innbyggere i regionen og innpendlere fra omliggende kommuner. Ørland er den kommunen i regionene med klart størst innpendling fra Bjugn og Trondheim.

Det er størst andel utpendling fra Indre Fosen hvor den største pendlerstrømmen går til Trondheim.

Bjugn og Ørland kommune blir slått sammen til Ørland kommune, og Roan og Åfjord kommune blir til Åfjord kommune fra 01.01.2020. I fortsettelsen er disse kommunenavnene benyttet.

Det er pr 2018 4 videregående skoler i regionen i Rissa, Leksvik, Bjugn og Åfjord. Rissa og Leksvik vgs vil slås sammen til ny felles skole i Vanvikan fra 2022.

Kommunene i regionen er tilknyttet ulike sykehus. Ørland, Bjugn og Åfjord er tilknyttet Orkdal Sykehus – St. Olavs hospital som ligger på Orkanger. Osen og Roan er tilknyttet Namsos sykehus – Helse Nord-Trøndelag som ligger i Namsos. Tidligere Rissa kommune er tilknyttet St. Olavs hospital i Trondheim, og tidligere Leksvik kommune er tilknyttet Levanger Sykehus – Helse Nord-Trøndelag.

I tillegg til markedsanalyser i regi av AtB er det gjennomført to møter med regionrådene. Alle detaljer som omhandler regionen er å finne i vedlegg 2, Utvikling i Trøndelags kommuner.

Viktige innspill fra region Fosen:

- Det er høy andel arbeidspendling i regionen, og viktig med tilrettelegging for både inn- og utpendling.
- Det er stor satsing på næringsutvikling i Ørland, Indre Fosen og Åfjord kommune.
- Regionen er tett knyttet til Trondheim for arbeid, kultur og fritid.
- Flere tiltak gjennomføres i hele regionen for å unngå fraflytting og styrke tilflytting. Nye Ørland kommune har planlagt for økt befolkningsvekst på 20-30 % frem mot 2030.
- Viktig med buss mellom de ulike sentra på Fosen.
- Viktig med tilrettelegging for god transport til og mellom ulike videregående skoler.
- Kommunikasjon mellom regionen og Steinkjer må forsterkes.
- Viktige knutepunkt: Brekstad, Vanvikan, Rissa og Åfjord. Knutepunkt må ha god tilgang til Park&Ride.
- Nye Fosenvegene: nye kommunikasjonskryss som må ses i sammenheng med rutetilbud.
- Ønsker et sømløst tilbud og god korrespondanse mellom båt, buss og tog. Hurtigbåtanløpene fra Trondheim til Brekstad, Vanvikan og Hasselvika og er spesielt viktig for regionen.
- Stor andel fritidsboliger i regionen, viktig å legge til rette for denne målgruppa.

8.2.5.1 Region Fosen alternativ 1

Kollektivtilbudet fra Rissa, linje 350 Rissa -Trondheim er en del av Intercity. For mer informasjon om Intercity se 8.1.

Reisende fra Osen kommune når Intercity fra Vanvikan med en gjennomgående avgang Osen – Vanvikan per hverdag. Øvrige avganger for videre reise til Vanvikan/ Trondheim har omstigning i Åfjord. Osen, Roan og Åfjord planlegges sådan med en avgang med en omstigning for å kunne reise til Trondheim.

Osen kommune har tilknytning til både Namsos kommune og kommuner på Fosen. Osen tilhører også Namsos sykehus. Fra Osen planlegges der derfor også skyss til Sjøåsen for videre reise til Namsos og Steinkjer. Det planlegges med lørdagstilbud og ukependlertilbud mot Sjøåsen for videre korrespondanse med 682 Namsos -Steinkjer.

Avganger fra Åfjord til Trondheim planlegges via Kråkmo til Vanvikan med videre reise til Trondheim med hurtigbåt 810 Vanvikan -Trondheim.

På enkelte avganger planlegges det med overgang til Rissa på Olsøya. Linje 454 har også direkte avganger Åfjord - Rissa.

For studier ved videregående opplærings planlegges det med flere muligheter for dagpendling, men også ukependling. Det legges blant annet opp til flere avganger Brekstad - Kringsvatn for reiser mellom Ørland og Åfjord/ Indre Fosen og det planlegges med et styrket tilbud Åfjord – Vanvikan. Det planlegges med ukependlingstilbud Åfjord – Hitra/ Frøya og Hitra/Frøya - Åfjord for mulighet til arbeidspendling og for videregående opplæring ved «blå næring» på Hitra / Frøya og «grønn næring» i Åfjord.

Fram mot endelig konkurransegrunnlag vil AtB arbeide videre med kollektivtilbudet på Indre Fosen i forbindelse med planleggingen av ny videregående skole på Vanvikan. Tilbudet vil derfor kunne bli noe endret.

Linje 451 Botngård – Brekstad planlegges med et tilbud som tilrettelegger for arbeid og studiependling, og handel i nye Ørland kommune. Det legges opp til to avganger t/r Botngård – Ørland Flystasjon for arbeidspendling. Alle avganger vil betjene Opphaug. For arbeidspendling og reiser til Trondheim er det hurtigbåt 800/805 Brekstad – Trondheim som gir raskest reise. Linje 451 gir skyss til de fleste båtavganger og ankomster.

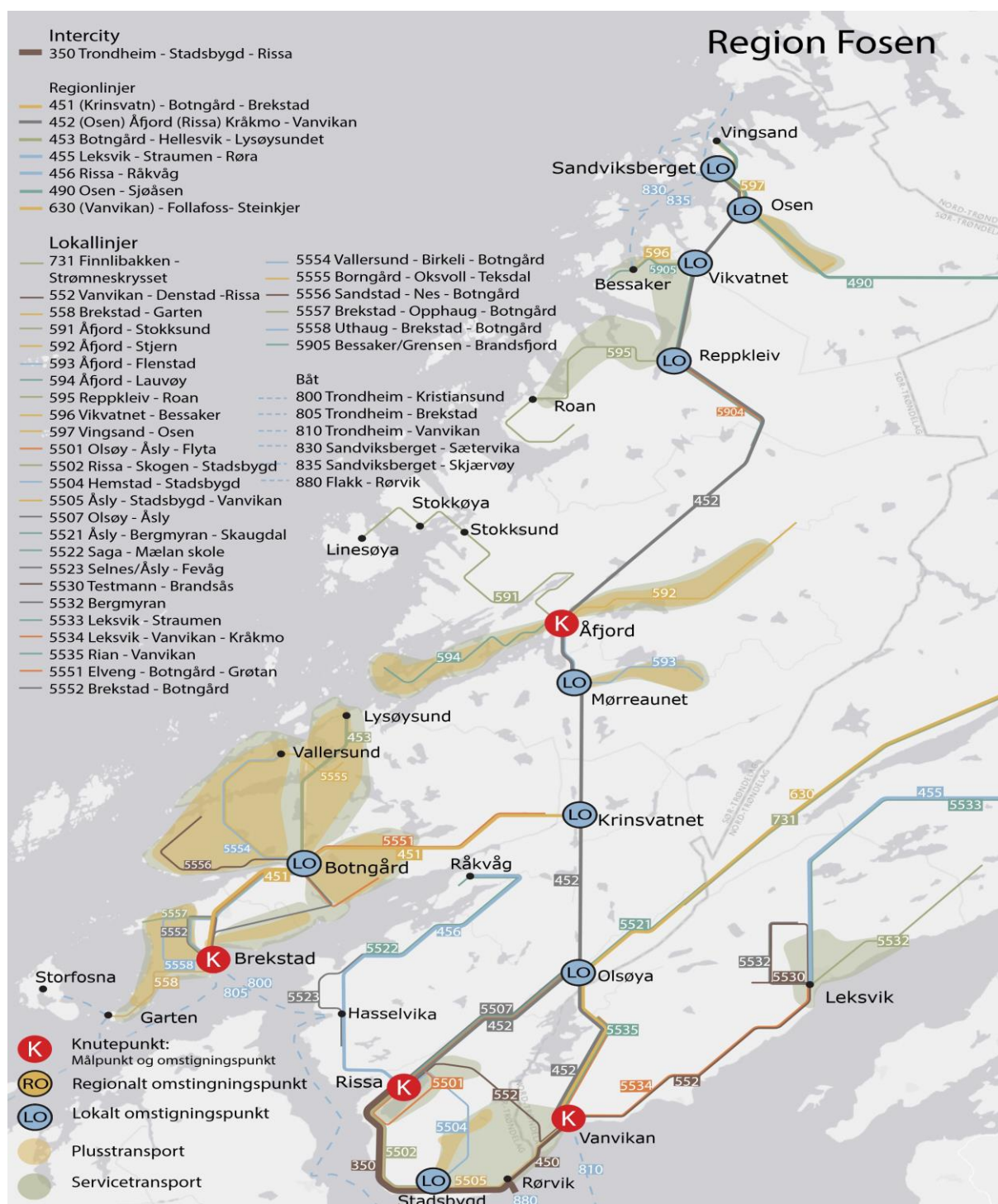
Linje 455 Vanvikan-Røra er en linje som binder Fosen sammen med Innherred byene. Den gir blant annet mulighet for skyss til Levanger sykehus og ukependling. Det planlegges med korrespondanse med tog på Røra.

Det vil være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter, dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for internttrafikk i kommunen. Eksempelvis Grensen/ Stjern/Lauvøy til Åfjord og Teksdal/Sandstad/Brekstad/ Uthaug til Botngård

Det planlegges med at alle kommuner har et lørdagstilbud og et ukependlings tilbud.

Figur 38: Rutetilbud Region Fosen alternativ 1

Prioriteter				Høyeste				Høy				Lav			
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/ lørdag/søndag	Omstigningspunkt	Skoleskyss for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser, student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser, student og voksen	Reiselivsturneering	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge voksne og voksne med barn
Intercity/ Region/Lokal linjer															
	Rissa -														
350	Trondheim/Vanvikan		04-22	22/9/7		x	x	x	x	x	x	x	x	x	-
451	Botngård - Brekstad		05-20*	14/2/2		x	x	x	x	x	x	x	x	x	-
452	(Osen)-Åfjord -Vanvikan		06-17	(3)5*/2/2		x	-	x	-	x	x	x	-	-	-
455	Vanvikan - Røra		06-14	2/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-
490	Osen - Sjøåsen		07-20	2*/1/1		-	-	x	-	x	x	-	-	-	-
552	Leksvika - Rissa		06-15	3/0/0		x	-	x	-	x	-	x	-	-	-
558	Brekstad - Garten		06-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-
591	Åfjord - Linesøya		06-18	2/0/0		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-
595	Reppkleiv - Roan		06-19	2/1/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-
597	Strand - Åsegg		08-21	1**/0/0		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
Lokal linjer, skoledager															
453	Botngård - Lyseysundet		06-15	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5501	Denstad - Rissa		08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5502	Stadsbygd - Rissa		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5521	Bergmyran - Rissa		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5532	Bergbygda - Leksvik		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5534	Kråkmo - Leksvik		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5551	Stallvik/Grøtan -Botngård		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5552	Opphaug - Brekstad		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5555	Teksdal - Botngård		07/15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5556	Sandstad - Botngård		07/15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5558	Uthaug - Botngård		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5904	Grensen - Åfjord		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
5992	Åsegg - Osen		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
593	Ommundalen - Åfjord		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
594	Åfjord - Lauvæy		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-
Fleksibel transport				Antall soner											
Osen	service	1	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	1		12	LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-
Åfjord	service	4	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	Pluss	5		12	LO/K	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-
Indre Fosen	service	3	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	3		12	LO/K	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-
Ørland	service	5	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	5		12	K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-
*	en avgang kjøres kun fredager for ukependling														
**	Kjøres ikke alle dager														
***	For mer informasjon se kart og Delrapport 3														



Figur 39: Kollektivtilbudet i Region Fosen for alle alternativer

8.2.5.2 Region Fosen alternativ 2

I alternativ 2 er Region Fosen planlagt med færre avganger og reisemuligheter enn i alternativ 1.

Linje 451 har færre avganger og kortere åpningstid. Det gir færre muligheter for å ta en sen avgang for ungdom eller andre både internt i kommunen og til eller fra korrespondanse med hurtigbåt Brekstad - Trondheim. Det er også redusert tilbud på lørdag.

Linje 452 har færre avganger. Det gir færre pendlermuligheter.

I tabellen er det videre markert at det planlegges med redusert lørdagstilbud. Antall avganger er likt som for alternativ 1, men i alternativ 2 kjøres det kun en buss slik at Åfjord og Roan må kjøre via Rissa.

Linje 452 og 552. Som for Ørlandet er det færre avganger i de nye kommunene Åfjord og Indre Fosen. Tilbudet svekkes formiddag og ettermiddag.

Linje 455 er redusert. Det bidrar i mindre grad til å knytte Trøndelag sammen og det gir færre reisemuligheter mellom Fosen og Innherred.

Bybuss tilbud alternativ 2. Bybuss tilbudet har lik frekvens i rush som alternativ 1, men åpningstiden er redusert.

Figur 40: Rutetilbud i Region Fosen alternativ 2

Kjøretidsprioritering i Region Fosen internett															
Prioriteter															
Linje nr	Strekning						Høyeste			Høy			Lav		
							Skole- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Skole- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Skole- og arbeidsreiser, student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser, student og voksen	Reiselivsturne/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn
Intercity / Region/Lokal linjer															
	Rissa -														
350	Trondheim/Vanvikan	04-20	8/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
451	Botngård -Brekstad	05-17	12/1/2		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-	
452	(Osen)-Åfjord -Vanvikan	06-17	(3)4*/2/2		x	-	x	-	x	x	x	-	-	-	
455	Vanvikan - Røra	06-14	1/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	
490	Osen - Sjøåsen	07-20	2*/1/1		-	-	x	-	x	x	-	-	-	-	
552	Leksvika - Rissa	06-15	1/0/0		x	-	x	-	x	-	x	-	-	-	
558	Brekstad -Garten	06-15	1/0/0		x	x	-	x	-	-	x	-	-	-	
591	Åfjord - Linesøya	06-18	2/0/0		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	
595	Reppkleiv - Roan	06-19	2/1/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-	-	
597	Strand - Åsegg	08-21	1**/0/0		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	
Lokal linjer, skoledager															
453	Botngård - Lysøysundet	06-15	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5501	Denstad- Rissa	08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5502	Stadsbygd - Rissa	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5521	Bergmyran - Rissa	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5532	Bergbygda -Leksvik	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5534	Kråkmo - Leksvik	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5551	Stallvik/Grotan -Botngård	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5552	Opphaug - Brekstad	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5555	Teksdal - Botngård	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5556	Sandstad - Botngård	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5558	Uthaug - Botngård	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5904	Grensen - Åfjord	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
5992	Åsegg - Osen	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
593	Ommundalen - Åfjord	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
594	Åfjord - Lauvøy	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	
Fleksibel transport															
		Antall soner													
Osen	service	1	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	1		12	LO	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-
Åfjord	service	4	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	Pluss	5		12	LO/K	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-
Indre Fosen	service	3	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	3		12	LO/K	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-
Ørland	service	5	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	5		12	K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-
* en avgang kjøres kun fredager for ukependling															
** Kjøres ikke alle dager															
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres															
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort															

8.2.5.3 Region Fosen alternativ 3

I alternativ 3 er det planlagt med færre avganger enn i alternativ 2.

Intercity linje 350 har redusert formiddagstilbud. Se 8.1.3

Linje 451. Korrespondanser mot hurtigbåt er i hovedsak oppretthold, men det er et dårligere pendlertilbud. Det planlegges ikke med lørdagstilbud.

Linje 452. Det vil ikke være mulig å reise Osen – Roan til Rissa. Planlegges ikke med lørdagstilbud for Roan

Linje 490. Planlegges kun med fredagstilbud og søndagstilbud Osen – Sjøåsen.

Linje 552. Tilbudet svekkes. Mellom Vanvikan og Rissa kjøres det i større grad om Statsbygd i kombinasjon med skoleskyss.

Figur 41: Rutetilbudet for Region Fosen alternativ 3

Bilbudjet for Region Fosen, Rissa og Åfjord														
Linje nr	Strekning		Prioriteter			Høyeste			Høy			Lav		
			Åpningsid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Onstigningspunkt	Skolekryss for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne
	Intercity / Region/Lokal linjer													
	Rissa - Trondheim/Vanvikan		04-20	7/0/1		x	x	x	x	x	x	-	x	-
350	Trondheim/Vanvikan		05-17	9/0/2		x	x	x	x	x	x	-	x	-
451	Botngård -Brekstad		06-17	(2)3*/2/2		x	-	x	-	x	x	-	-	-
452	(Osen)-Åfjord -Vanvikan		06-14	1/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-
455	Vanvikan - Røra		07-20	1*/0/1		-	-	x	-	x	x	-	-	-
490	Osen - Sjøåsen		06-15	1/0/0		x	-	x	-	x	-	x	-	-
552	Leksvika - Rissa		06-15	1/0/0		x	x	-	x	-	x	-	-	-
558	Brekstad -Garten		06-18	2/0/0		x	-	x	-	x	-	-	-	-
591	Åfjord - Linesøya		06-19	2/0/1		x	-	x	-	x	-	-	-	-
595	Reppkleiv - Roan		08-21	1**/0/0		-	-	-	-	x	-	-	-	-
597	Strand - Åsegg													
	Lokal linjer, skoledager													
453	Botngård - Lysøysundet		06-15	2/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5501	Denstad- Rissa		08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5502	Stadsbygd - Rissa		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5521	Bergmyran - Rissa		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5532	Bergbygda -Leksvik		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5534	Kråkmo - Leksvik		07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5551	Stallvik/Grotan -Botngård		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5552	Opphaug - Brekstad		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5555	Teksdal - Botngård		07/15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5556	Sandstad - Botngård		07/15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5558	Uthaug - Botngård		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5904	Grensen - Åfjord		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
5992	Åsegg - Osen		08/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
593	Ommundalen - Åfjord		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
594	Åfjord - Lauvæy		07/14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	x	-	-
	Fleksibel transport													
Osen	service	1	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-
	pluss	1		12	LO		x			x				
Åfjord	service	4	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-
	Pluss	5		12	LO/K		x			x				
Indre Fosen	service	3	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-
	pluss	3		12	LO/K		x	x		x				
Ørland	service	5	09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-
	pluss	5		12	K		x	x		x				
*	en avgang kjøres kun fredager for ukependling													
**	Kjøres ikke alle dager													
	Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres													
	Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort													

8.2.6 Region Trøndelag Sør

Region Trøndelag sør består pr 2018 av 6 kommuner; Oppdal, Rennebu, Røros, Holtålen, Midtre Gauldal og Melhus.

Antall innbyggere i Region Trøndelag sør ved utgangen av 2017 var 40 569 hvor Melhus har flest innbyggere. Forventet befolkningsvekst frem mot 2035 er 18 % i regionen.

Frem mot 2035 vil andelen eldre over 70 år gå fra 13 % til 17 %.

I 2017 bodde det 20 053 sysselsatte (15-74 år) i Region Trøndelag sør, hvilket gir en sysselsettingsprosent på 68 %. Av disse pendlet 40 % (8 035 personer) ut av egen kommune for å jobbe.

Videregående skoler ligger i Melhus, Midtre Gauldal, Oppdal og Røros.

Kommunene har egne legekontor og innbyggerne i Røros, Holtålen, Midtre Gauldal og Melhus er tilknyttet St. Olavs hospital i Trondheim. Innbyggerne i Oppdal og Rennebu er tilknyttet Orkdal Sjukehus – St. Olavs hospital som ligger på Orkanger.

Trondheim er en viktig handelsdestinasjon for hele regionen, spesielt fra Melhus og Midtre Gauldal. Fra Rennebu reiser også mange til Oppdal, Støren og Orkanger for handel, mens mange fra Holtålen reiser til Røros for detaljhandel.

I tillegg til markedsanalyser i regi av AtB er det gjennomført to møter med regionrådene for å få innspill og ha dialog rundt fremtidens mobilitetstilbud. Alle detaljer som omhandler regionen er å finne i vedlegg 2, Utvikling i Trøndelags kommuner.

- Det er ønskelig å etablere Støren som et kollektivt knutepunkt for regionen
- Ønsket tilrettelagt park and ride på Støren
- Behov for flere pendler-parkeringsplasser på Melhus
- Ønsket bedre tilbud inn til Trondheim
- Nye planlagte bommer mellom Støren og Trondheim og i Soknedal, og det forventes at dette påvirker reisemønsteret
- Ønsket utvidet takstsone fra Ler til Støren
- Regionen ønsker at eldre skal kunne bo hjemme lengst mulig
- 5 vgs. i regionen og det er viktig med god transport til disse
- Melhus kommune ønsker fleksibel transport til ungdom på Hølonda
- Stor reisestrøm til Trondheim, spesielt fra Melhus og Midtre Gauldal
- Viktig med et godt pendlertilbud til Trondheim
- Ønske om pendlerbuss inn til Røros
- Holtålen, Midtre Gauldal og Rennebu jobber aktivt for å tiltrekke seg både næringsliv og bosetting
- Nødvendig med bedre samarbeid mellom buss og tog
- Felles billettløsning for buss og tog er sentralt
- Ønsket kollektivtilbud til Hedmark
- Fleksibel transport er ønsket
- Ønske om transport både til hyttebeboere og lokale innbyggere
- Et sømløst tilbud er viktig

8.2.6.1 Region Trøndelag sør alternativ 1

Støren – Melhus – Trondheim

Stekningen Støren – Melhus- Trondheim er en av Intercity og er omtalt nærmere i pk 8.1 Melhus kommune har i tillegg lokal linje 501 Hesttrøa – Melhus skysstasjon og 504 Holønda – Melhus skysstasjon.

Det er flere lokale linjer som kun kjører skoledager som er forlenget til Melhus skysstasjon for å legge til rette for interntrafikk i kommunen. Eksempelvis fra Rødde, Kvål og Øysand til Melhus skysstasjon.

Oppdal – Rennebu – Midtre Gauldal og Melhus

Kollektivtilbudet Oppdal – Støren / Trondheim består av tog og linje 480 Oppdal – Støren.

Linje 480 har funksjon som arbeidspendling Oppdal – Støren og Støren – Oppdal, handel og skoleskyss. Tilbudet med jernbane er 5 avganger på hverdag og 3 avganger på lørdag og søndag. Fra Oppdal går det 4 regiontog fra Oslo og ett lokaltog. Mellom Oppdal og Støren er det kun stopp på Berkåk.

Togtilbudet er derfor ikke telt som frekvens på strekningen Oppdal – Støren. For mer informasjon om utnyttelsen av togtilbudet se kapittel 4 Tilbudet med tog vil være godt dersom man skal reise til store knutepunkt. Eksempelvis Berkåk, Søren, Melhus og Trondheim

De fleste som pendler ut av kommunene Oppdal og Midtre Gauldal pendler til Trondheim, for Rennebu er det fleste som pendler til Oppdal.

Toget legger til rette for arbeidspendling til Trondheim, For pendling Rennebu – Oppdal, legger linje 480 til rette for det.

Innbyggere i Oppdal sokner til St. Olavs Hospital avdeling Orkanger. Det planlegges med overgang til linje 460 Orkanger – Berkåk på Berkåk t/r for reiser mot Orkanger og St. Olavs Hospital avdeling Orkanger.

For reiser videre til Trondheim er det overgang til tog og buss på Støren stasjon. Tog tilbudet Støren – Trondheim har lavere frekvens enn Trønderbanen. Flere avganger på linje 480 vil derfor har overgang til buss på Støren. Dette begrunnes med at linje 480 har flere avganger tilpasset skoleskyss og derfor i mindre grad kan justeres, videre skal tilbudet dekke etterspurte behov slik at avgangene må gå til bestemte tider.

Det planlegges videre med mulighet for å kunne reise Oppdal-Røros t/r per hverdag med overgang på knutepunktet Støren stasjon. Tog og buss i kombinasjon.

For reiser til St. Olavs Hospital har lokaltoget stopp på Marienborg. Intercity linje 340 Støren – Trondheim betjener kun St. Olavs Hospital på avganger som korresponderer med buss fra Røros.

For reiser til Orkanger se Intercity 8.1.1.

Det vil være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter, dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for interntrafikk i kommunen. Eksempelvis Ishol/Drivstua/Strand til Oppdal skysstasjon og Kvalsjordengen/Motun/Åshuset til Berkåk sentrum.

Røros - Holtålen- Trondheim

Innbyggere fra Røros og Holtålen når Intercity på Støren. Fra Røros er det tog eller buss linje 440 Brekken – Røros - Støren.

Kollektivtilbudet mellom Røros og Støren består av tog, linje 440 (Brekken) -Røros -Støren, linje 543 Holtålen – Røros.

Toget har 3 avganger på hverdag og lørdag og 2 avganger på søndag.

Avgangene dekker arbeidspendling i begge retninger. Jernbanens flatedekning vurderes som god selv om toget har 18 stopp og buss har 132 stopp. Toget stopper blant annet på Støren, Melhus og Marienborg, for arbeidsreiser og reiser til St. Olav.

Linje 440 kjører i frekvens med toget for å gi et bedre tilbud på strekningen Røros -Støren.

På Støren er det overgang til tog, intercity linje 340 Støren - Trondheim og linje 480 Støren - Oppdal.

Strekningen Holtålen – Røros er viktig med tanke på videregående opplæring på Røros, arbeidspendling og handel mellom de to kommunene. Det er tilrettelagt for studie og arbeidspendling i begge retninger.

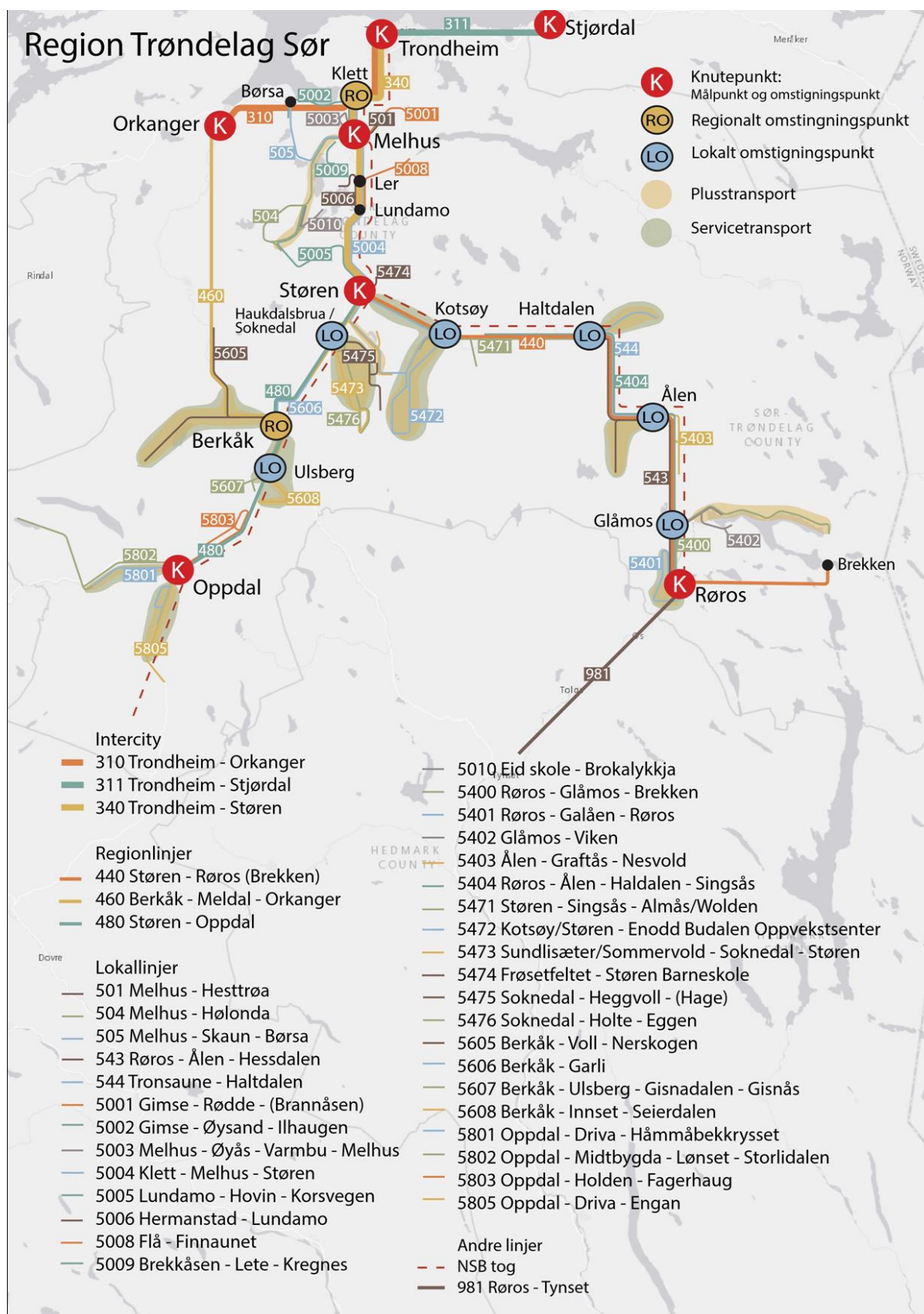
Linje 543 legger til rette for arbeidspendling mellom Holtålen og Røros. Linjen betjener strekningen Haltdalen – Røros skystasjon – Håg møbler.

De fleste som utpendler fra Røros pendler til Os i Hedmark, dernest til Trondheim.

Linje 440 Brekken – Røros – Støren legger til rette for internpendling fra Brekken til Røros sentrum og til Håg møbler. AtB planlegger samarbeid med alle fylkeskryssende linjer herunder også Hedmark Trafikk for korrespondanse med buss til Os. For mer informasjon om fylkeskryssende trafikk se punkt 6.5.1

Tabell 41: Kollektivtilbudet for Trøndelag Sør

Linje nr	Strekning	Prioriteter			Høyeste				Høy			Lav			
		Buss/ Tog	Åpningstid hverdøg	Antall avganger, hverdøg/ lørdag/søndag	Omsetningspunkt	Skolekysse for barn og unge	Stude- og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, C og D	Stude- og arbeidsreiser, dagpendling for student og voksen, A	Stude- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Stude- og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reise/turisme/arrangement	Handel for voksne	Friddagskvietter/unge voksne og voksne med barn
	Intercity / Region/Lokal linjer														
		Tog	06-21	5/1/2		-	-	x	x	x	x	-	-	-	-
340	Støren - Trondheim	Buss	04-23	32/17/11		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
		Tog	05-21	3/1/3		-	x	x	x	x	x	x	-	-	-
440	(Brekken)- Røros - Støren	Buss	06-19	(2)5/2/2		x	x	x	x	x	x	-	-	-	-
480	Oppdal -Støren		05-21	9/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	-
504	Gåsabakken - Melhus		06-17	4/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
543	Haltdalen - Røros		06-16	3/0/0		x	x	-	x	x	-	x	-	-	-
	Lokal linjer	Kun skoledager													
541	Røros - Brekken		07-15	4/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5001	Rødde - Melhus	x	07-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5002	Tangen - Melhus	x	07-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5003	Bleke - Melhus	x	07-14	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5004	Støren - Melhus - Skjetlein	x	08-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5801	Hammerbekkryssset - Oppdal	x	08-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5802	Lønset - Oppdal	x	07- 15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5803	Holden - Oppdal	x	08-13	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5805	Egan - Oppdal	x	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5400	Brekken - Glåmos - Røros	x	07-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5401	Sundbakken - Galåen -Røros	x	07-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5403	Nesvold -Ålen	x	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5406	Synnergveien - Røros	x	07-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5471	Almåsøy - Støren	x	07/15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5472	Lillebudal - Støren	x	08-15	1/0/0		x	-	-	x	x	-	-	-	-	-
5473	Sommervold - Soknedal	x	09-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5474	Småenget - Støren stasjon	x	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5475	Heggvold - Soknedal	x	07-15	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5605	Nerskogen - Å - Voll - Berkåk	x	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5606	Halland Camping - Berkåk	x	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5607	Stalsvangveien -Berkåk	x	08-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
5608	Åshuset - Berkåk	x	07-14	1/0/0		x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	Fleksibel transport	Antall soner													
	service	0	09-14												
Melhus	pluss	1			K	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-
Midtre-Gauldal	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	3			K/LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-
Haltdalen	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss	2			LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-
	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
Røros	pluss	2			K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-
	service	3	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
Rennebu	pluss	2			RO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-
	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
Oppdal	pluss	2			K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-



Figur 42: Kollektivtilbudet i Region Trøndelag Sør

8.2.6.2 Region Trøndelag Sør alternativ 2

I alternativ 2 er det færre avganger og reisemuligheter enn i alternativ 1.

Reisende fra Røros - Støren vil ha færre reisemuligheter med linje 440 i alternativ 2 sammenlignet med alternativ 1. Det samme vil gjelde for Oppdal - Støren. Tilbudet reduseres formiddag og kveld og vil gi færre reisemuligheter til Støren med videre reise mot Trondheim og det vil gi mindre mulighet for reiser til Røros.

Intercity tilbudet Støren – Trondheim reduseres. For mer informasjon se 8.1.2

Tabell 42: Rutetilbudet for Region Trøndelag Sør. Alternativ 2

Prioriteter			Høyeste										Høy		Lav		
Linje nr	Strekning		Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/ lørdag/søndag	Omsetningspunkt	Skolekys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, dagpenning for student og voksen, C og D	Studie og arbeidsreiser, ukedagpenning for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn		
	Intercity / Region/Lokal linjer	Buss/ Tog															
340	Støren - Trondheim	Tog	06-21	5/1/2	-	-	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-
		Buss	05-23	19/8/4	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	x	-	-
440	(Brekken) - Røros - Støren	Tog	05-21	3/1/3	-	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-
		Buss	06-19	(2)3/2/1	x	x	x	x	x	x	x	-	-	-	-	-	-
480	Oppdal - Støren		05-19	7/1/1	x	x	x	x	x	x	x	x	-	-	x	-	-
504	Gåsbakken - Melhus		06-17	4/0/0	x	x	-	x	x	-	x	-	x	-	-	-	-
543	Haltdalen - Røros		06-16	3/0/0	x	x	-	x	x	-	x	-	x	-	-	-	-
	Lokal linjer	Kun skoledager															
541	Røros - Brekken		07-15	4/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5001	Rødde - Melhus	x	07-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5002	Tangen - Melhus	x	07-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5003	Bleke - Melhus	x	07-14	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5004	Støren - Melhus - Skjetleim	x	08-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5801	Hammerbekkrysset - Oppdal	x	08-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5802	Lønset - Oppdal	x	07- 15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5803	Holden - Oppdal	x	08-13	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5805	Engan - Oppdal	x	08-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5400	Brekken - Glåmos - Røros	x	07-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5401	Sundbakken - Gailåen -Røros	x	07-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5403	Nesvold - Ålen	x	08-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5406	Synnergveien - Røros	x	07-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5471	Almåsøy - Støren	x	07-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5472	Lillebudal - Støren	x	08-15	1/0/0	x	-	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5473	Sommervold - Soknedal	x	09-15	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5474	Småenget - Støren stasjon	x	08-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5475	Heggvold - Soknedal	x	07-15	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5605	Nerskogen - Å - Voll - Berkåk	x	08-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5606	Halland Camping - Berkåk	x	07-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5607	Stalsvangveien -Berkåk	x	08-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
5608	Åshuset - Berkåk	x	07-14	1/0/0	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fleksibel transport	Antall soner															
	service	0	09-14														
Melhus	pluss	1			K	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-
Midtre-Gauldal	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
	pluss	3			K/LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-	-
Haltdalen	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
	pluss	2			LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-	-
	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
Røros	pluss	2			K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-	-
Rennebu	service	3	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
	pluss	2			RO	-	x	x	-	-	x	-	-	-	-	-	-
Oppdal	service	2	09-14			-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-
	pluss	2			K	-	x	x	x	-	x	-	-	-	-	-	-
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres																	
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort																	

8.2.7 Orkdalregion

Orkdalsregionene består pr 2018 av 10 kommuner; Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya, Agdenes, Meldal, Orkdal og Skaun, samt Rindal og Halså som ligger i Møre og Romsdal. Rindal blir en del av Trøndelag fra 2019, og Halså blir del av Trøndelag fra 2020. Hemne, Halså og deler av Snillfjord (Vennastranda) blir samme dato slått sammen til kommunen Heim. Agdenes, Meldal, Orkdal og deler av Snillfjord (Krokstadøra) slås sammen til kommunen Orkland. Deler av Snillfjord (Sundan/Hemneskjela) blir del av Hitra kommune.

Antall innbyggere i Orkdalsregionen ved utgangen av 2017 var 43 942 hvor Orkdal har flest innbyggere. Forventet befolkningsvekst frem mot 2035 er 17 % i regionen.

Frem mot 2035 vil andelen eldre over 70 år gå fra 17 % til 19 %.

I 2017 bodde det 22.000 sysselsatte (15-74 år) i Orkdalsregionen. Av disse pendlet 36 % (7 950 personer) ut av egen kommune for å jobbe.

Videregående skoler er i regionen er i Orkdal, Hemne, Hitra, Frøya, Meldal og Surnadal for Rindal og Halså (også Kristiansund eller Tingvoll). I forbindelse med kommunesammenslåingene er det forventet nye reisestrømmer knyttet til videregående skoler.

For randkommunene Skaun, Melhus og Orkdal er Trondheim en viktig handelsdestinasjon. Til Orkdal har man handelsstrømmer fra de omliggende kommunene Meldal, Rindal, Hemne, Snillfjord og Agdenes. Fra Halså reiser mange til Surnadal og Kristiansund for handel. Kommunesammenslåingene vil føre til nye kommunesenter.

I tillegg til markedsanalyser i regi av AtB er det gjennomført to møter med regionrådene for å få innspill og ha dialog rundt fremtidens mobilitetstilbud. Alle detaljer som omhandler regionen er å finne i vedlegg 2, Utvikling i Trøndelags kommuner.

- Orkanger: regionalt knutepunkt i regionen både for arbeid, handel og helse
- Størst befolkningsvekst i nærkommuner til Trondheim
- Regionen er tett knyttet til Trondheim: skole, pendling og handel
- 4 vgs. i regionen: viktig med tilrettelegging for god transport til disse
- Elevstrømmen fra Rindal og Halså forventes endret til Hemne, Meldal og Orkdal ved overgang til Trøndelag fylke
- Handel- og fritidsreiser i Orkanger og Trondheim
- Sterke bånd mellom Hitra og Frøya
- Etablering av Norsk Kylling, Isfjord og Folkehelsesenter i Orkdal
- Infrastrukturprosjekter: Ferje mellom Hitra og Aure, Trøndelagstunellen under Trondheimsfjorden og ny vei mellom Snillfjord og Agdenes – gir nye muligheter for arbeidsmarked
- Ønsker et sømløst tilbud og god korrespondanse
- Ønske om fleksibel transport
- Mål for regionen at eldre skal kunne bo hjemme lengst mulig
- Nødvendig at tilbudet knyttes sammen med hurtigbåt og ferje fra Halså, Frøya, Hitra og Agdenes, regiontog på Berkåk og buss fra Mørebyene mot Trondheim

Frøya og Hitra

Hitra og Frøya når Intercity både via hurtigbåt 800/805 Sandstad – Trondheim og via buss linje 420 Sistranda – Orkanger.

Kollektivtilbudet for Frøya og Hitra kommune består av linjene 420 Frøya – Orkanger, 422 (Dyrøy) Sistranda – Fillan (Sandstad), 521 Fillan - Fjellværøya, 820/825 Øyrekken og 800/805 Kristiansund – Sandstad – Trondheim.

Linje 422 dekker buss reiser fra Frøya til Trondheim med overgang til Intercity linje 310 på Orkanger skystasjon. For mer informasjon om Intercity se 8.1. Linjen legger til rette for reiser til St. Olavs Hospital avdeling Orkanger, arbeid og studie reiser, handel og ukependling.

Linje 422 er et høyfrekvent rutetilbud for reiser mellom Frøya og Hitra. Linjen dekker arbeid og studiependling, handel og korrespondanse med hurtigbåt mot Øyrekken på Dyrøy og Trondheim på Sandstad.

Lokal linje 521 Fillan – Fjellværøya har som formål å legge til rette for transport til Fillan for overgang til linje 422 for videre overgang til/fra hurtigbåt på Sandstad. Linjen er også tiltenkt handel på Fillan.

For ukependling er det busstilbud Sistranda - Trondheim med overgang fra linje 420 til intercitylinje 310 på Orkanger eller man kan reiser med hurtigbåt 800/805 til eksempelvis Brekstad eller Trondheim. For videregående opplæring ved «grønn næring» i Åfjord er det mulig å ukependle Frøya – Åfjord. Det legges også til rette for ukependling Åfjord – Frøya for samme formål.

Det vil være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for interntrafikk i kommunen. Eksempelvis fra Avløs/ Dyrøy/Titran til Sistranda og Værøyseter/Knutshaug/Beknes til Fillan.

Heim – Orkanger

For innbyggere i Heim kommune vil inngangen til Intercity være med linje 470 Hemne – Orkanger med overgang til Intercity linje 310 Orkanger – Trondheim på Orkanger skystasjon. For mer informasjon om Intercity se 8.1

Kollektivtilbudet for Heim kommune består av linje 470 (Aure) -Kyrksæterøra – Orkanger, linje 475 Halså – Kyrksæterøra og linje 561 Tannvikvågen – Slørdal.

Linje 470 betjener reisestrømmen mellom (Aure) Hemne – Orkanger. For videre reise til Trondheim er det omstigning til Intercity på Orkanger skystasjon.

Det planlegges med korrespondanse med buss tilbud fra Møre og Romsdal fylkes kommune på Aure. For mer informasjon om fylkeskryssende samarbeid, se 6.5.1

Linje 470 betjener St. Olavs Hospital avdeling Orkanger. For reiser til Meldal eller videre til Berkåk er det overgang til linje 460 Orkanger – Meldal(-Berkåk) på Orkanger skyss stasjon.

Linje 475 tilrettelegger for skyss Halså - Kyrksæterøra med korrespondanse til linje 470 for videre transport til Orkanger. Omstigning på Stormyra/ Kyrksæterøra. Linjen tilpasses videregående opplæring på Kyrksæterøra

Det vil være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for interntrafikk i kommunen. Eksempelvis Gjengstø/Storoddan/Ytre Snillfjord til Kyrksæterøra.

Orkladal, Rindal og Skaun

Kollektivtilbudet i Orkladal, Rindal og Skaun består av Intercity linje 310 Fannrem – Orkanger – Trondheim, linje 410 (Fannrem) Orkanger - Fv 800 - Trondheim, linje 421 Valset – Orkanger, linje 460 (Berkåk) – Meldal – Orkanger, linje 465 Rindal - Meldal, linje 511 Skaun – Børse, 515 Ilhaugen- Buvika, Bybuss linje 510 Gjølme – Grønnøra – Orkanger skysstasjon, Ferge 870 Brekstad – Valset og hurtigbåt 800/805 Kristiansund – Trondheim.

Kollektivtilbudet Orkanger -Trondheim er nærmere beskrevet under Intercity pk 8.1, I tillegg trafikkerer linje 410. Det planlegges med nattbuss tilbud på samme strekning som linje 410.

Lokal linjene 511 Skaun – Børse og 515 Ilhaugen – Buvika mater til Intercity linje 310 i begge retninger på hverdag.

Det planlegges også med lørdag og søndagstilbud på disse linjene.

Linje 421 Værnes – Orkanger legger til rette for reiser Værnes – Lensvik – Orkanger, men også reiser til og fra Brekstad. Blant annet for videregående opplæring. For korrespondanse med hurtigbåt 800/805 planlegges det med tilbud om fleksibel transport.

Linje 460 dekker daglige arbeids og studiereiser til Orkanger, men også handel, fritid og ukependling. Det planlegges også med 3 avganger til Berkåk.

For videre reiser til Trondheim er det overgang til Intercity linje 310 på Orkanger skyss stasjon. For mer informasjon se 8.1

Det vil være mulig å reise med buss til og fra Berkåk i korrespondanse med tog til Oslo på Berkåk. Hverdag og søndag.

Linje 464 dekker reiser fra Rindal til Meldal vgs. med overgang til linje 460 på Meldal for videre reiser til Orkanger. Det planlegges med at linjen tilpasses videregående opplæring i Meldal og Orkanger.

I Orkladal kommune vil det også være flere lokale linjer som kun kjøres skoledager som planlegges forlenget inn til Orkanger skysstasjon. Blant annet reiser fra Ustan, Grøtte/ Vormstad, Krokstadøra, Bjørnbet og Damtjønna til Orkanger skysstasjon, Skjøtskift bru, Svorkmo og Moflata til Meldal. Og Larsgård/Sterten til Lensvik. Tilbudet er åpent for alle og tilrettelegger for bedre interntrafikk i kommunen.

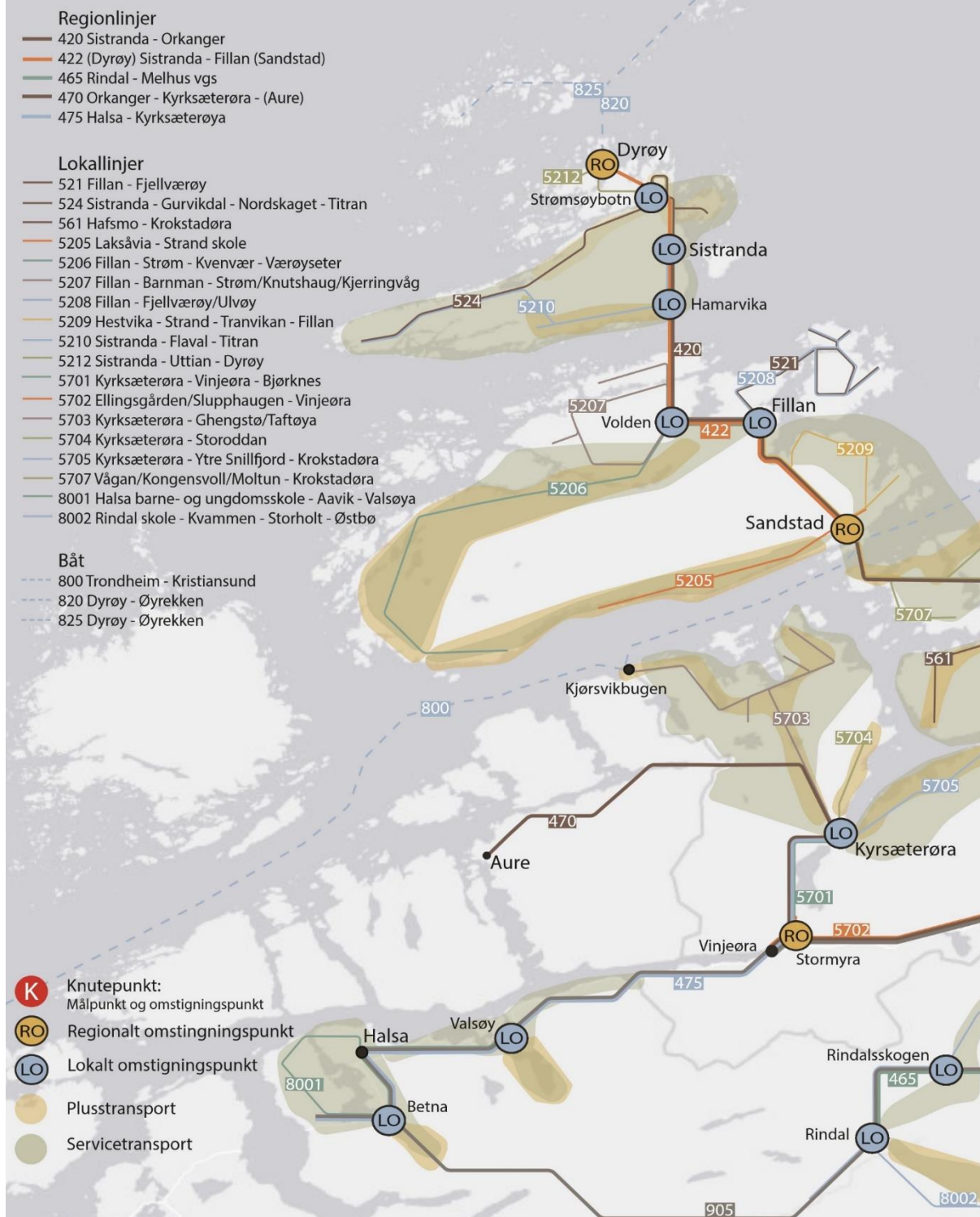
Orkanger skysstasjon vil bli ett stor knutepunkt med korrespondanse med linjer fra Frøya, Heim, Berkåk og Lensvik. Det vil også være korrespondanse mellom ulike lokale linjer.

Det vil være flere lokale linjer som kun kjører skoledager som kjører til og fra lokale senter dette fordi skolen naturlig ligger der eller at avganger er forlenget for å legge til rette for interntrafikk i kommunen. Eksempelvis Storholt/Setra til Rindal og Svinsås/Garberg/Grut til Meldal.

Tabell 44: Rutetilbud Orkanger region alternativ 1

Prioriteter							Høyeste			Høy			Lav		
Linje nr	Strekning	Buss/ Tog	Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/ lørdag/søndag	Omsetningspunkt	Skolekryss for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie- og arbeidsreiser, D	Handel og offentlige service- og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie- og arbeidsreiser, lørdag for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge voksne og voksne med barn
Intercity/ Region/Lokal linjer															
310	Fannrem - Trondheim		04-23	65/24/13		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
410	Fannrem - Trondheim		05-22	25/15/13		x	x	x	x	x	x	-	-	x	
420	Sistranda - Orkanger		05-19*	3*/1/1		x	x	x	-	x	x	x	-	-	
422	Sistranda - Fillan		06-18	9/1/2		x	-	x	-	x	-	x	-	x	
421	Valset - Orkanger		06-15	2/0/0		x	x	-	-	-	-	-	-	-	
460	(Berkåk) - Meldal - Orkanger		05-20	(3)8/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
465	Rindal - Meldal		06-16	1/0/0		x	x	-	-	x	-	-	-	-	
470	(Aure) - Kyrksæterøra - Orkanger		05-21	(1)6/1/2		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
475	Halsa - Kyrksæterøra		06/15	1/1/1		x	-	x	-	-	x	-	-	-	
511	Skaun - Børse		05-21	4/1/1		x	x	x	x	-	x	-	-	x	
515	Buvika - Ilhaugen		06-21	6/1/1		x	x	x	x	x	x	-	-	x	
521	Fillan - Fjellværyøya		10-13	(1)/0/0		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
561	Hafsmo - Slørdal - Krokstadøra		10-12	(1)/0/1		-	-	x	-	x	-	-	-	-	
4101	Fannrem - Trondheim, nattbuss		01-02**	0/1/1		-	-	-	-	-	-	-	x	-	
Lokal linjer, skoledager															
421	Valset - Orkanger	x	06-17	1/1		x	-	-	-	-	-	-	-	-	
505	Melhus - Skaun - Børse	x	07-15	1/1		x	-	-	-	-	-	-	-	-	
521	Fillan - Fjellværyøya	x	10-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
524	Sistranda - Titran	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
561	Hafsmo - Slørdal - Krokstadøra	x	08-17	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5100	Meldal - Storås - Follo	x	07-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5101	Løften/Lsupphaugen - Grøtte skole	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5102	Orkanger - Gjølme - Svorkdalen/Bjørnhet	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5103	Grøtte - Vormstad	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5104	Ustand - Grøtte skole - Orkanger (Kastbakkan)	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5108	Meldal vgs - Krokstadøra	x	06-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5110	Orkdal vgs - Skaun/Råbygda	x	07-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5111	Børse - Elgåsen/Grønneset	x	08-14	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5201	Grostrand - Lensvik - Larsgård	x	08-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5206	Fillan - Strøm - Kvenvær - Værøyseter	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5207	Fillan - Barman - Strøm/Knutshaug/Kjerringvåg	x	06-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5208	Fillan - Fjellværyøya/Ulvøya	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5209	Hestvika - Strand - Tranvikan - Fillan korr til Sunde	x	06-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5210	Sistranda - Flatval - Titran	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5212	Sistranda - Uttian - Dyrøt	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5701	Kyrksæterøra - Vinjeøra - Bjørknes	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5703	Kyrksæterøra - Gjengstø/Taftøya	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5704	Kyrksæterøra - Storodden	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5705	Kyrksæterøra - Ytre Snillfjord - Krokstadøra	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5707	Vågan/Kongensvoll/Moltun - Krokstadøra	x	08-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
Fleksibel transport															
Orkland	service		09-14	4		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss			4	K/LO	-	x	x	x	-	x	-	-	-	
Skaun	service		09-14	0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	pluss			0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Heim	service		09-14	5		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss			5	RO/LC	-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Rindal	service		09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss			2	LO	-	x	-	-	-	-	-	-	-	
Hitra	service		09-14	3		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss			3	LO	-	-	x	-	-	x	x	-	-	
Frøya	service		09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss			2	LO	-	-	x	-	-	x	x	-	-	
* Siste avgang hverdag kjøres kun dag 5 for ukependling															
** nattbuss kjører 1 avgang natt til lørdag og 2 avganger natt til søndag															

Orkdalsregion (Vest)



Figur 43: Kollektivtilbudet i Orkdalregion (vest), alle alternativ. Kartet viser buss og tog tilbud samt soner for Service- og Plussfleks.

Orkdalsregion (Øst)



Figur 44: Kollektivtilbudet i Orkdalregion (øst), alle alternativ. Kartet viser buss og tog tilbud samt soner for Service- og Plussfleks.

8.2.7.1.1 Bytilbud

Orkdalregion planlegges med en Bybuss linje. Bybusslinjen søker å treffe områder i Orkanger hvor det er størst internttrafikk. Eksempelvis store boligfelt, arbeidsplasser, kjøpesenter og eller andre steder hvor innbyggere samles. Videre søker bybusslinjen sømløs korrespondanse mot Intercity, region linjer og eller lokale linjer. Dette for å sikre flest reisemuligheter.

For å legge til rette for et velfungerende Bytilbud må tilbudet utvikles i takt med byen.

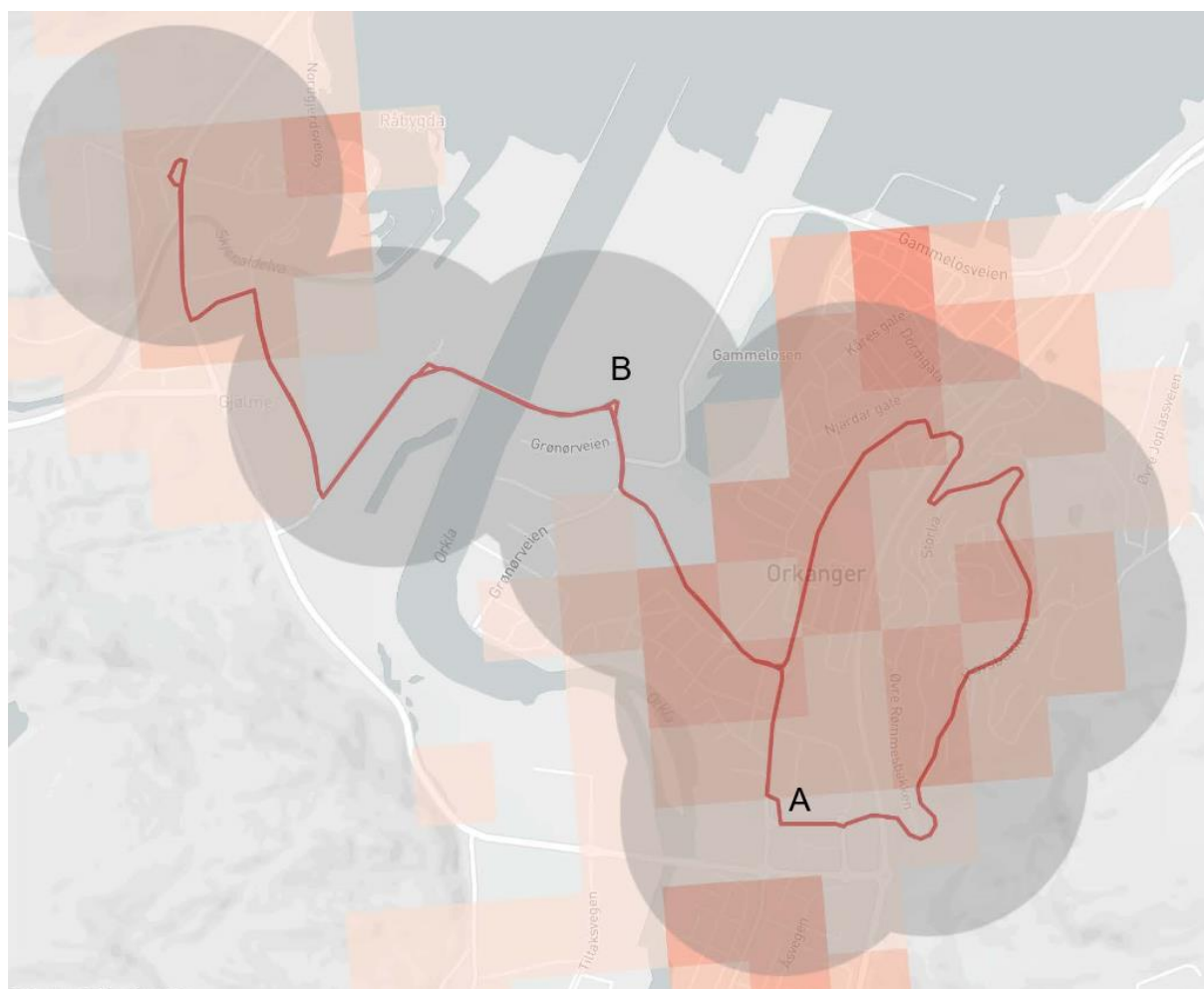
AtB ønsker tett samarbeid med Orkanger kommune med tanke på bo og arealplanlegging, infrastruktur tiltak og informasjonsarbeid.

Orkanger er forventet å vokse fra 12 107 personer i 2021 til 13 011 innbyggere i 2031, en økning på 7,5 %. Orkanger fikk 15. oktober 2018 lokal linje 510 Orkanger skysstasjon – Hovsbakken, noe som har vært et sterkt ønske fra kommunen over mange år. Bylinjen vil være en forlengelse av dagens lokal linje.

Bylinje 510 «Orkanger – Gjølme» betjener Hovsbakken boligfelt, Grønnøra og Gjølme. Viktige målpunkt for linjen er Isfjord Norway AS, Norsk Kylling AS og øvrige arbeidsplasser. Linjen er en bidragsyter til arbeidspendling Trondheim/ Støren – Orkanger. Aksen Støren - Orkanger er blitt relevant ettersom Norsk kylling vil flytte fra Støren til Orkanger. Totalt dekker Bylinjen i Orkanger cirka 3 880 personer, 1 850 boliger, 1 040 ansatte og 360 virksomheter innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Dette er vist i Figur 45. Figuren viser at flere av de viktigste boligfeltene dekkes, samt viktige målpunkt som:

- A: Orkanger skysstasjon
- B: Industriområdet

Bylinjen er planlagt med avgang hver halvtime i rush. Utenom rush og på lørdag legges det legges opp til Byfleks som dekker alle innbyggere i Byfleks-området definert i Figur 46. For mer informasjon om Byfleks se 6.2



Figur 45: Kartutsnitt som viser befolkningstetthet til Bylinje 610 innenfor en radius på 500 meter fra stoppestedene. Blå farge indikerer radius på 500 meter og rød farge indikerer befolkningstetthet



Figur 46: Kart over Bybuss tilbudet i Orkanger. Kartet viser fast Bybuss trasè. Byfleks område er farget grønn

8.2.7.2 Orkdalregion alternativ 2

I alternativ 2 er det færre avganger og reisemuligheter enn i alternativ 1.
For planlagt tilbud med Intercity linje 310 se 8.1.2

Linje 410 har redusert frekvens og åpningstid på kveld hverdag og helg i alternativ 2 mot alternativ 1. Kapasiteten vil ivaretas, men det vil være færre avganger å velge blant over hele døgnet.

Linje 422 opprettholder korrespondansene mot hurtigbåt på Dyrøy og Sandstad. Det er fortsatt mulig å pendle Frøya - Hitra, men tilbudet er redusert mot alternativ 1.

Linje 460 planlegges med et lavere tilbud på kveld samt redusert tilbud til Berkåk. Korrespondansen med tog på Berkåk for videre reise til Oslos er redusert i alternativ 2. Det vil fortsatt være mulig å reise på søndager, men hverdager er det kun korrespondanse i en retning.

Linje 470 er redusert med et lavere tilbud kveld og i rush. Det er fortsatt mulig å pendle, men tilbudet er redusert.

Linje 511 og 515 er redusert med et lavere tilbud på kveld.

Linje 521 Fjellværøya planlegges med redusert mulighet for skyss til Fillan. 2 dager per uke mot 3 i alternativ 1.

Bybuss tilbud alternativ 2. Bybuss tilbudet har lik frekvens i rush som alternativ 1, men åpningstiden er redusert.

Tabell 45: Rutetilbud Orkanger region alternativ 2

Prioriteter				Høyeste				Høy				Lav			
Linje nr	Strekning	Buss/ Tog	Åpningsstid hverdag	Antall avganger, hverdag/lørdag/søndag	Omsetningspunkt	Skoleskys for barn og unge	Studie og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Studie- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Studie og arbeidsreiser lokalt for student og voksen	Reiseliv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge voksne og voksne med barn
Intercity/ Region/Lokal linjer		Buss/ Tog													
310	Fannrem - Trondeheim		04-21	35/10/7		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
410	Fannrem - Trondeheim		05-22	17/8/5		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
420	Sistranda - Orkanger		05-19*	3*/1/1		x	x	x	-	x	x	x	-	-	
422	Sistranda - Fillan		06-18	8/1/2		x	-	x	-	x	-	x	-	x	
421	Valset - Orkanger		06-15	2/0/0		x	x	-	-	-	-	-	-	-	
460	(Berkåk) - Meldal - Orkanger		05-20	(2)7*/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
465	Rindal - Meldal		06-16	1/0/0		x	x	-	-	-	-	-	-	-	
470	(Aure) - Kyrksæterøra - Orkanger		05-21	(1)5/1/2		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
475	Halsa - Kyrksæterøra		06/15	1/1/1		x	-	x	-	-	x	-	-	-	
511	Skaun - Børse		05-16	3/1/1		x	x	x	x	-	x	-	-	x	
515	Buvika - Ilhaugen		06-17	4/1/1		x	x	x	x	x	x	-	-	x	
521	Fillan - Fjellværoya		10-13	(1)0/0/0		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
561	Hafsmo - Slørdal - Krokstadøra		10-12	(1)0/1		-	-	x	-	x	-	-	-	-	
4101	Fannrem - Trondeheim, nattbuss		01-02**	0/1/1		-	-	-	-	-	-	-	x	-	
Lokal linjer, skoledager		Kun skoledager													
421	Valset - Orkanger	x	06-17	1/1		x	-	-	-	-	-	-	-	-	
505	Melhus - Skaun - Børse	x	07-15	1/1		x	-	-	-	-	-	-	-	-	
521	Fillan - Fjellværoya	x	10-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
524	Sistranda - Titran	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
561	Hafsmo - Slørdal - Krokstadøra	x	08-17	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5100	Meldal - Storås - Follo	x	07-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5101	Løften/Lsupphaugen - Grøtte skole	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5102	Orkanger - Gjølme - Svorkdalen/Bjørnhet	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5103	Grøtte - Vormstad	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5104	Ustand - Grøtte skole - Orkanger (Kastbakkan)	x	08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5108	Meldal vgs - Krokstadøra	x	06-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5110	Orkdal vgs - Skaun/Råbygda	x	07-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5111	Børse - Elgåsen/Grønneset	x	08-14	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5201	Grostad - Lensvik - Larsgård	x	08-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5206	Fillan - Strøm - Kvenvær - Værøyseter	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5207	Fillan - Barman - Strøm/Knutshaug/Kjerringvåg	x	06-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5208	Fillan - Fjellværoya/Ulvøya	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5209	Hestvika - Strand - Tranvikan - Fillan korr til Sunde	x	06-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5210	Sistranda - Flatval - Titran	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5212	Sistranda - Uttian - Dyrøt	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5701	Kyrksæterøra - Vinjeøra - Bjørknes	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5703	Kyrksæterøra - Gjengsta/Taftøya	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5704	Kyrksæterøra - Storodden	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5705	Kyrksæterøra - Ytre Snillfjord - Krokstadøra	x	07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5707	Vågan/Kongensvoll/Moltun - Krokstadøra	x	08-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
Fleksibel transport		Antall soner													
Orkland	service		09-14	4		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss		4	K/LO		-	x	x	x	-	x	-	-	-	
Skaun	service		09-14	0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	pluss		0			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Heim	service		09-14	5		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss		5	RO/LO		-	x	x	-	-	x	-	-	-	
Rindal	service		09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss		2	LO		-	x	-	-	-	-	-	-	-	
Hitra	service		09-14	3		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss		3	LO		-	-	x	-	-	x	x	-	-	
Frøya	service		09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
	pluss		2	LO		-	-	x	-	-	x	x	-	-	
* Siste avgang hverdag kjøres kun dag 5 for ukependling															
** nattbuss kjører 1. avgang natt til lørdag og 2. avgang natt til søndag															
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres															
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort															

8.2.7.3 Orkdal region alternativ 3

I alternativ 3 er det færre avganger og reisemuligheter enn i alternativ 2.
For planlagt tilbud med Intercity linje 310 se 8.1.3

Linje 410 er redusert på formiddag hverdag.

Linje 421 har i alternativ 3 færre avganger mellom Valset og Orkanger. Det er ingen reisemulighet med buss Orkanger – Valset på morgen med retur ettermiddag.

Linje 420 har i alternativ 3 ingen lørdagsavgang til Orkanger. Lørdagstilbud for innbyggere på Frøya og Hitra vil være hurtigbåt 800/805 Sandstad -Trondheim og 820/825 Dyrøy – Øyrekken.

Linje 460 er ytterligere redusert fra alternativ 2. Tilbudet er redusert formiddag og kveld.

Linje 470 er ytterligere redusert fra alternativ 2. Tilbudet er redusert formiddag og kveld.
Tilbudet fra Halså er tilpasset videregående opplæring på Kyrksæterøra, med færre avganger vil det vil i alternativ 3 derfor ikke kunne legges til rette for korrespondanse fra Orkanger til Halså.

Linje 511 og 512 er ytterligere redusert. Det vil bli færre avganger i rush og det vil ikke tilbys skyss på lørdager.

Bybusstilbud i alternativ 3 har lik frekvens i rush som alternativ 1 og 2. I alternativ 3 planlegges det ikke med Byfleks. Det vil således ikke være tilbud utenom rush på hverdag. Det planlegges ikke med tilbud på lørdag.

Tabell 46: Rutetilbud Orkanger region alternativ 3

Prioriteter						Høyeste				Høy			Lav			
Linje nr	Strekning			Åpningstid hverdag	Antall avganger, hverdag/ lørdag/søndag	Omstigningspunkt	Slekestyas for barn og unge	Skule og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, C og D	Skule- og arbeidsreiser, ukependling for student og voksen, A	Skule- og arbeidsreiser, løst for student og voksen, D	Handel og offentlig service - og tjenestetilbud	Handel for unge lørdag	Skule- og arbeidsreiser, løst for student og voksen	Reiselv/turisme/arrangement	Handel for voksne	Fritidsaktiviteter, unge, voksne og voksne med barn
Intercity/ Region/Lokal linjer		Buss/ Tog														
310	Fannrem - Trondeheim			04-20	33/10/7		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
410	Fannrem - Trondeheim			05-21	16/8/5		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
420	Sistranda -Orkanger			07-20*	2*/0/1		x	x	x	x	x	x	x	-	-	
422	Sistranda - Fillan			08-18	6/1/2		x	-	x	-	x	-	x	-	x	
421	Valset - Orkanger			06-15	1/0/0		x	x	-	-	-	-	-	-	-	
460	(Berkåk) - Meldal - Orkanger			05-17	(2)5*/1/1		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
465	Rindal -Meldal			06-16	1/0/0		x	x	-	-	-	-	-	-	-	
470	(Aure) - Kyrksæterøra - Orkanger			05-21	(1)4*/1/2		x	x	x	x	x	x	x	-	x	
475	Halsa - Kyrksæterøra			06/15	1/0/1		x	-	x	-	-	x	-	-	-	
511	Skaun - Børsa			05-17	2/0/1		x	x	x	x	-	x	-	-	x	
515	Buvika - Ilhaugen			06-17	4/0/2		x	x	x	x	x	x	-	-	x	
521	Fillan - Fjellværyøya			10-13	(1)0/0/0		-	-	-	-	x	-	-	-	-	
561	Hafsmo - Slørdal - Krokstadøra			10-12	(1)0/1		-	-	x	-	x	-	-	-	-	
4101	Fannrem - Trondeheim, nattbuss			01-02**	0/1/1		-	-	-	-	-	-	-	x	-	
Lokal linjer, skoledager		Kun skoledager														
421	Valset - Orkanger	x		06-17	1/1		x	-	-	-	-	-	-	-	-	
505	Melhus - Skaun -Børsa	x		07-15	1/1		x	-	-	-	-	-	-	-	-	
521	Fillan - Fjellværyøya	x		10-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
524	Sistranda - Titran	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
561	Hafsmo - Slørdal - Krokstadøra	x		08-17	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5100	Meldal - Storås - Follo	x		07-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5101	Løften/Lsupphaugen - Grøtte skole	x		08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5102	Orkanger - Gjølme - Svorkdalen/Bjørnset	x		08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5103	Grøtte - Vormstad	x		08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5104	Ustand - Grøtte skole - Orkanger (Kastbakkan)	x		08-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5108	Meldal vgs - Krokstadøra	x		06-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5110	Orkdal vgs - Skaun/Råbygda	x		07-15	1/1		x	-	-	x	x	-	-	-	-	
5111	Børsa - Elgåsen/Grønneset	x		08-14	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5201	Grostad - Lensvik - Larsgård	x		08-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5206	Fillan - Strøm - Kvenvær - Værøyseter	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5207	Fillan - Barman - Strøm/Knutshaug/Kjerringvåg	x		06-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5208	Fillan - Fjellværyøya/Ulvøya	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5209	Hestvika - Strand - Tranvikan - Fillan korr til Sunde	x		06-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5210	Sistranda - Flatval - Titran	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5212	Sistranda - Uttian - Dyrøt	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5701	Kyrksæterøra - Vinjeøra - Bjørknes	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5703	Kyrksæterøra - Gjengste/Taftøya	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5704	Kyrksæterøra - Storoddan	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5705	Kyrksæterøra - Ytre Snillfjord - Krokstadøra	x		07-16	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
5707	Vågan/Kongensvoll/Moltun - Krokstadøra	x		08-15	1/1		x	-	-	-	x	-	-	-	-	
Fleksibel transport		Antall soner														
Orkland	service			09-14	4						x					
	pluss			4	K/LO	-		x	x	x	x	-	x	-	-	-
Skaun	service			09-14	0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pluss			0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heim	service			09-14	5		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss			5	RO/LO	-		x	x	-	-	x	-	-	-	-
Rindal	service			09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss			2	LO	-		x	-	-	-	-	-	-	-	-
Hitra	service			09-14	3		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss			3	LO	-	-	-	x	-	-	x	x	-	-	-
Frøya	service			09-14	2		-	-	-	-	x	-	-	-	-	-
	pluss			2	LO	-	-	-	x	-	-	x	x	-	-	-
* Siste avgang hverdag kjøres kun dag 5 for ukependling																
** nattbuss kjører 1 avgang natt til lørdag og 2 avganger natt til søndag																
Redusert tilbud fra alternativ 1 til alternativ 2. Tilbud i aktuell celle reduseres																
Tilbudet fra alternativ 1/2 til alternativ 3 faller bort																

9 BEGREPSLISTE

Begrep	Beskrivelse
RSP 2021	
Mobilitet	Fra Trøndelag fylkeskommunes samferdselsstrategi: «Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud».
Mobilitetstilbud	I arbeidet med regionanbud 2021 legges det i hovedsak vekt på det fylkeskommunale mobilitetstilbudet som skal anbudsutsettes; buss og småbil (drosje) utenom Stor-Trondheim. Det tas også hensyn til øvrig offentlig, privat og kommersielt mobilitetstilbud som tog, båt, bil, etc. slik at mobilitetstilbudet for den enkelte innbygger blir best mulig.
Rush retning	Med rush retning menes den retning det er mest trafikk morgen og ettermiddag. Ved angivelse av åpningstid i rush retning angis første avgang inn til sentrum morgen og siste avgang ut av sentrum kveld.
Daglig avgang	Daglig er hver ukedag, ikke lørdag og søndag.
Pendleravgang	Minimum en avgang med ankomst by eller regionalt senter mellom kl 6.00-8.00, med retur mellom kl 15.30-17.00.
ITS	Individuelt tilrettelagt skoleskyss