

Referat fra møte mellom kommunene Bjugn, Ørlandet, Indre Fosen og Fosenbrua AS

Dato: Tirsdag 23. april 2018 kl 1300-1430

Sted: Bjugn Rådhus, Botngård

Tilstede: Bjugn kommune:
Ordfører Ogne Undertun, varaordfører Hans Eide, rådmann Ådne Røkkum, leder arealbruksenheten Petra Roodbol-Mekkes

Ørland kommune:
Varaordfører Finn Olav Odde

Indre Fosen kommune:
Ordfører Steinar Saghaug

Fosenbrua AS:
Styreleder Ove Vollan, styremedlem Olbert Aasan, daglig leder Olav Ellevset

Videre arbeid med kryssing av Stjørnfjorden

Oversiktsstudien for kryssing av Stjørnfjorden er nå ferdig og oversendt kommunene, og Fosenbrua AS hadde bedt de tre kommunene om et møte for å drøfte opplegget for det videre arbeid.

Innledende orientering

Det ble innledningsvis orientert om status i arbeidet, samt innholdet i oversiktsstudien. Kostnadene for alternativet med undersjøisk tunnel i ett løp er beregnet til 2,1 mrd kroner eks. mva. Grunnet lengde og trafikkmengde vil det trolig bli stilt krav om at den enten bygges med egen rømningstunnel, eller med to løp. Dette vil øke kostnadene med i størrelsesorden henholdsvis 50% og 100%. Lengden på ny veg mellom Fevåg og Rissa vil med undersjøisk tunnel bli noe kortere enn for bru-løsningene, og er beregnet til 0,9 mrd kroner eks. mva.

Bruløsningene varierer mellom 2,6 og 3,3 mrd. kroner eks. mva, der de nordre løsningene er de rimeligste. Strekningen med ny veg mellom Fevåg og Rissa vil med bruløsningene bli noe lengre enn for tunnel, og er beregnet til 1,1 mrd kroner eks. mva.

Oppdaterte trafikkberegninger med kryssing av Stjørnfjorden og ny veg til Rissa først, tyder på at trafikken på ferjesambandet Flakk-Rørvik øker helt ubetydelig med rundt 40 kjøretøyer ÅDT, dvs ca 3%. Dette ligger utenfor nøyaktighetsområdet for slike beregninger, men gir indikasjon på at en kryssing av Stjørnfjorden har en ubetydelig påvirkning av ferjesambandet Flakk-Rørvik.

Drøftinger

Lengden på undersjøisk tunnel er i studien angitt til rundt 14 km, og det ble påpekt at dette kanskje kunne reduseres noe gjennom litt større stigning enn 5% og noe mindre fjelloverdekning enn 50m. For redusert overdekning vil det kreves detaljert undersøkelse av geologien på stedet.

Søndre broalternativer ligger nokså nærme Austrått, og det kan forventes innvendinger på grunn av dette. Det anbefales en utsjekk mot Riksantikvaren. Under møtet ble broalternativet markert med grønn linje uten tunnel under Borgklintan, antydning som det alternativet som kan se ut til å ha minst konflikter på nordsiden av Stjørnfjorden.

Det var enighet om at det snarest nedsettes en prosjektgruppe der de tre kommunene utpeker sine representanter.

Det var enighet om at vi prøver å lage en kommunedelplan eller reguleringsplan, og med bare én planprosess. Planen må være detaljert nok, og gis tilstrekkelig juridisk status for å kunne inngå avtaler med berørte grunneiere.

Kommunene var positive til å dele kostnadene for dette planarbeidet seg imellom.

Det bør avklares med fylkeskommunen om de er interesserte i å delta i prosjektet. Opplegget for dette drøftes nærmere.

Prosjektet bør bli en tverrpolitisk sak for hele Fosen.

Det ble ellers framhevet at næringslivet bør engasjere seg, og bør inviteres til å være representert i prosjektgruppen. Det ville være ønskelig at næringslivet særskilt tar tak i utredninger som går på prosjektenes virkninger for vekst og utvikling i næringslivet.

Rissa 24. april 2019



Olav Ellevset

Daglig leder Fosenbrua AS