

Fra: Fosenbrua AS (post@fosenbrua.no)

Sendt: 06.10.2020 16:01:39

Til: Postmottak Osen kommune

Kopi:

Emne: Pressemelding fra Fosenbrua AS 06-10-20

Vedlegg:

[View this email in your browser](#)



Pressemelding fra Fosenbrua AS (06-10-20)

Det har vært en del innlegg i avisene både for og imot Fosenbru-prosjektene i den senere tid, deriblant en lederartikkel i Adresseavisen 18. september 2020.

Til dels viser det mangel på innsikt i hva prosjektene går ut på, hvordan det arbeides, og i teknisk og faglig grunnlag ellers. Vi har naturligvis en rekke synspunkter på mye av dette, men politiske synspunkter vil vi i liten grad kommentere.

Selv om det har vært jobbet med planer om bru over Trondheimsfjorden i mange år, er det grunnet svært store dybder i fjorden først i disse dager at de teknisk sett vil kunne realiseres.

Det tekniske grunnlaget legges gjennom et stort utviklingsarbeid i regi av Statens vegvesen for Ferjefri E39-prosjektene, samtidig som industrien forbereder rasjonelle og automatiserte produksjonslinjer for bruseksjoner i stål. Kostnadene pr. løpemeter bru går nedover, og er derfor ikke så usikre lenger. Selv om det er over tjue år siden de to flytebruene vi har i Norge ble bygget, vet vi at vi med ny teknologi og nye metoder kan vi bygge moderne

bruer både enklere og relativt sett billigere i dag. Dette kan bidra til å reetablere avansert norsk stålindustri på brusiden. Det er mange år siden norske entreprenører eller verft har bygd større bruer i stål.

Trondheimsfjorden vil være vel en kilometer lengre å krysse enn Bjørnafjorden på E39 sør for Bergen, som planlegges bygd som firefelts motorvei. Hver enkelt fjord har sine egne utfordringer med hensyn til naturlaster som vind, strøm og bølger, bunnforhold for forankringer, samt krav til passasjemuligheter for skip og andre fartøyer. Grunnet det store utviklingsarbeidet som er nevnt ovenfor, er det ikke lenger tvil om at flytende bruer også kan bygges her. Hvorvidt selskapet vil klare å finansiere de store kostnadene, blir et hovedspørsmål i det videre arbeidet.

Fosenbrua AS er opprettet av kommuner, regionråd, banker, næringsliv og enkeltpersoner på Fosen for å arbeide for fastlandssamband til Fosen mellom Flakk og Rørvik. Prosjektene vi jobber med består av kryssing av Stjørnfjorden enten med bru eller undersjøisk tunnel, ny eller utbedret vei mellom Fevåg og Rissa, Stadsbygdunnelen, og bru mellom Flakk og Rørvik. Prosjektene vil redusere reisetiden mellom Trondheim og Ørlandet til ca. 50 minutter.

De er i hovedsak tenkt gjennomført som bompengeprosjekter utenfor offentlige budsjetter, men med lengre nedbetalingstider for å holde bompengesatsene nede. Siktemålet er at satsene ikke overstiger ferjebillettene. Våre prosjekter er ikke relevante for Nasjonal Transportplan (NTP), som på vegsiden bare omhandler statlige veger som riks- og europaveger. På Fosen er det ingen slike veger, og det er derfor ingen vegprosjekter på Fosen som inngår i NTP. For å holde tid og kostnader nede ser vi for oss tilsvarende gjennomføringsmodeller som Nye Veier AS benytter.

Kryssing av Stjørnfjorden er teknisk sett oversiktlig. Denne forbindelsen har størst betydning for Fosen internt, og medfører svært liten trafikkøkning på ferjesambandet Flakk-Rørvik. Forutsatt at planarbeidet etter Plan- og bygningsloven vil ende opp i godkjente reguleringsplaner i Indre Fosen og Ørland kommuner, framstår den som selvfinansierende og kan gjennomføres uavhengig av hovedkryssingen mellom Flakk og Rørvik.

Det er Norconsult som har oppdraget med å vurdere utviklingen i folketall, arbeidsplasser og trafikk på Fosen framover til 2060, med og uten Fosenbru-prosjektene gjennomført. Dette er krevende, og på dette området ligger vi noe etter skjemaet. Men vi regner med at foreløpige vurderinger kan foreligge i løpet av dette året. I arbeidet inngår det også hvordan persontrafikkreisene mot Trondheim kan påvirkes i lys av nullvekstmålet for persontrafikken med personbil i Byvekstavtalen. Arbeidet er særlig krevende siden det går så langt framover som til 2060, men det hersker liten tvil om at vekst på Fosen generelt sett vil avlaste Trondheim både med hensyn til befolkning, arbeidsplasser, trafikk og arealkonflikter.

Arbeidet vil danne det beste faglig grunnlaget for finansieringsevnen til prosjektene, og vi vil deretter ferdigstille en tillyst rapport som belyser tilnærming til prosjekter og gjennomføring. Rapporten vil bli oversendt kommuner, fylkeskommune og andre organer som utøver myndighet som berøres eller kan ha betydning for tiltakene.

Faste samband vil påvirke utslipp av CO2 sammenlignet med fortsatt ferjedrift, noe som også ble berørt på konferansen. I tilknytning til Ferjefri E39-prosjektene er det tidligere gjort et stort arbeid på dette området, og som tyder på at det er svært gunstig å avløse ferjesamband. Dette arbeidet er under oppdatering nå, og ventes avsluttet i løpet av året.

Mens det er god vekst i hele omlandet til Bergen, ser det ut som om det her oppe råder frykt for at bro over Trondheimsfjorden skal påføre ekstra regional vekst i og rundt Trondheim som det største bysenteret i Midt-Norge. At det på sikt skal være mulig å forhindre vekst på Fosen ved å gå imot prosjektene det her er snakk om, virker lite realistisk.

Tirsdag 22. september ble det arrangert en meget godt besøkt Fosenbru-konferanse på Ørland kultursenter på Brekstad. Ved siden av at selskapet presenterte status på en del av sitt arbeid, ble det fra veiselskapet Nye Veier AS gitt en innføring i den tilnærming de har til gjennomføring av prosjekter på det statlige veinettet, Statens vegvesen orienterte om arbeidet med det store E39 Bjørnafjordprosjektet i Hordaland, og to uavhengige konsulentgrupper orienterte om det arbeidet de hver for seg har gjort for Nordfjordkryssinga i Vestland fylke. Deltakerne fikk også innblikk i hvordan laserveise-roboter vil framstille bruelementer og seksjoner «urørte av menneskehender» i en svært effektiv produksjonslinje som er under etablering.

Ved NTNU har virkninger av fastlandssamband vært gjenstand for flere doktorgradsprosjekter, og deler av dette ble presentert av en av de som har utført forskningsarbeidet. Vi fikk også en grundig gjennomgang av hvor avgjørende ferjeavløsningsprosjektene rundt Bergen har vært for utviklingen der.

Distrikts- og regionalminister Linda Hofstad Helleland holdt et innlegg om distrikts- og regionalpolitikken, hvilke muligheter som gis gjennom de virkemidler som finnes, og hva prosjektene kan bety for Fosen og området rundt.

På denne linken vil interesserte finne program og presentasjoner fra konferansen:

<https://fosenbrua.no/fosenbrukonferansen-ble-arrangert-pa-orland-kultursenter/>

På vår webside www.fosenbrua.no er det også mulig å følge med og orientere seg om arbeidet ellers, samt registrere seg for vårt nyhetsbrev.

Så ses vi kanskje til en ny Fosenbru-konferanse i neste år?

Vennlig hilsen,

Ove Vollan (styreleder) og Olav Ellevset (daglig leder) i Fosenbrua AS

www.fosenbrua.no

post@fosenbrua.no



Copyright © 2020 Fosenbrua AS, All rights reserved.

You are receiving this email because you opted in via our website.

Our mailing address is:

Fosenbrua AS
Rådhusveien 13, 7100 Rissa
Rissa, 16 7100
Norway

[Add us to your address book](#)

Want to change how you receive these emails?

You can [update your preferences](#) or [unsubscribe from this list](#).



