

Nyhetsbrev mars 2019

Oversiktsstudien for kryssing av Stjørnfjorden foreligger

Konsulentselskapet Rambøll har nå ferdigstilt oversiktsstudien for kryssing av Stjørnfjorden, noe som for Fosenbrua AS er et svært viktig skritt framover. Studien er i første omgang oversendt de respektive kommunene som grunnlag for møter med Fosenbrua AS om videre oppfølging.

➤ [Kryssing av Stjørnfjorden - Bru eller tunnel \(Rambøll jan 2019\)](#)

Som kjent ble bunnforhold og fjellforløp i Stjørnfjorden kartlagt med akustikk/lettseismikk sommeren 2018, og med krav til minimums fjelloverdekning på 50 meter vil en undersjøisk tunnel måtte ned på rundt 300 m under havet (muh).

Sammenlignet med andre undersjøiske tunneler er dette relativt dypt. Verdens dypeste undersjøiske veitunnel i dag er Fv.653 Eiksundtunnelen mellom Volda og Hareid på -287 m, mens Rv.13 Ryfast-forbindelsen mellom Stavanger og Ryfylke vil bli den dypeste med -291m når det åpner i 2019.

Ellers er:

- Fv. 714 Hitratunnelen -264m
- Fv. 714 Frøyatunnelen -164m

Med en dybde på 300 meter viser Rambøll's gjennomgang at den vil få en lengde på rundt 14 km for å tilfredsstille dagens krav om maksimal stigning på 5%.

Trafikkanalysene som er utført tyder på at forbindelsen vil få en trafikk på over 2600 kjøretøyer i gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) allerede ved åpning, og 3200 kjøretøyer i ÅDT med ny veg mellom Fevåg og Rissa.

Kravene til undersjøiske tunneler har skjerpet seg i senere år. Trafikktall og lengde betyr at det trolig vil bli stilt krav om at den enten bygges i to løp eller med egen evakueringstunnel. Dette vil ha stor betydning for kostnadene ved tunnelløsningen.

Ellers skisserer studien flere muligheter for kryssing med bru, og det er best å se på studien til Rambøll ovenfor for å se nærmere på de løsningene.

For alle løsningene vises tilknytninger til eksisterende vegnett. Ulike konflikter med lokalsamfunn og miljø er omtalt på et relativt grovt nivå, og det er gjort kostnadsvurderinger for alle skisserte løsninger.

Kostnadene for kryssingen vurderes til mellom 2,1 og 3,3 mrd. kroner inklusive byggherrekostnader og eks. mva. For tunnelen er kostnadene basert på ett løp.

Kostnadene for ny veg mellom Fevåg og Rissa vurderes tilsvarende til mellom 0,9 og 1,1 mrd. kroner avhengig av løsning for fjordkryssingen.

Vi mener oversiktsstudien gir et godt grunnlag for å arbeide videre med forbindelsen.

Trafikkanalysene tyder på at forbindelse vil påføre ferjesambandet Flakk-Rørvik ubetydelig mertrafikk. For Fosen betyr den at Bjugn, Indre Fosen, Åfjord og Ørland vil danne ett stort felles bo- og arbeidsmarked, noe som vil ha svært stor betydning for videre utvikling på Fosen.

Vennlig hilsen

Olav Ellevset
Daglig leder Fosenbrua AS
Post@fosenbrua.no
Mobil: +47 952 19459