

## Nyhetsbrev august 2019

### Planlegging av Stjørnfjord-kryssinga

Endelig rapport for oversiktsstudien for [kryssing av Stjørnfjorden](#) forelå i mars i år, og det er konsultentselskapet Rambøll som har utført studien.

#### Felles bo- og arbeidsmarked

Dette var et svært viktig skritt framover for arbeidet til Fosenbrua AS. Forbindelsen vil knytte sammen Bjugn, Indre Fosen, Ørland og Åfjord i ett felles bo- og arbeidsmarked. Disse kommunene har et samlet folketall på over 23000, og har vel 11,500 arbeidsplasser.

En utredning fra Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) i 2013 viste at arbeidsmarkeder med over 10,000 arbeidsplasser med stor sannsynlighet vil vokse i kraft av sin egen størrelse. Dette vil derfor kunne bidra til å snu en langvarig trend med nedgang i folketallet på Fosen.

En forbindelse over Stjørnfjorden vil dermed bidra til at en del vekstmekanismer på Fosen kommer i gang, og som ytterligere kan forsterkes når forbindelsen over Trondheimsfjorden kommer. En annen sak er at det er gode sjanser for at en forbindelse over Stjørnfjorden kan finansiere seg selv, og dermed avlaste resten av prosjektet betydelig økonomisk.

Studien ble oversendt de respektive kommunene Bjugn, Indre Fosen og Ørland, og 23. april ble det holdt et møte mellom kommunene og selskapet. Det er kommunene som er reguleringsmyndighet, og det tas sikte på at planleggingskostnadene for den formelle planleggingen etter plan- og bygningsloven tas av kommunene i fellesskap.

#### Omfang og løsninger

Oversiktsstudien gir grunnlag for å vurdere omfang og løsninger for

kryssingene, og Rambøll skisserer kostnadene for kryssing og tilknytninger til eksisterende vegnett på begge sider av fjorden til å ligge mellom 2,1 og 3,3 milliarder kroner inkl. 10 % byggherrekostnader, men eksklusive merverdiavgift.

Den laveste kostnaden knytter seg til en rundt 14 km lang tofelts undersjøisk vegtunnel, men trafikkmengde og tunnallengde tilsier at det kan bli stilt krav om egen rømningstunnel eller et ekstra tunnellop. I så fall vil tunnelalternativet bli dyrere enn de rimeligste brukryssingene mot Karlsenget i nord som ligger på rundt 2,6 mrd. kroner. Kryssinger rettet mot Austråttveien lenger vest vurderes tilsvarende til å ligge rundt 3,3 mrd. kroner.

Dersom dagens fylkesveg mellom Rissa og Fevåg skulle erstattes med en nokså rett trase basert på tunneler, vil det koste mellom 0,9 og 1,1 mrd. kroner avhengig av tunnel- eller bruløsning over fjorden. Rimeligste bruløsning og ny veg mellom Fevåg og Rissa vil dreie seg om 3,7 mrd. 2018-kroner eks. mva.

### Én planprosess

Siden forbindelsen ikke inngår i noen av dagens kommuneplaner, var det også enighet om at det kunne være mest effektivt å gå direkte over på en kommunedelplan eller områdereguleringsplan. Det viktige her er at dette betyr bare én planprosess, men siktemålet er at planen likevel skal være detaljert nok for anbudsutlysning av prosjektet. Typisk tid for slike planer anses som 2-3 år, og tilnærmingen kan spare prosjektet for flere år i planleggingstid. I Norge er dette hittil bare prøvd for ny E6 fra Stjørdalen og nordover.

Trafikkanalysene tyder på at ny forbindelse over Stjørnfjorden vil påføre ferjesambandet Flakk-Rørvik ubetydelig mertrafikk, og dette forventes å bety at frykten for mer trafikk i Trondheim fra Fosen blir mindre.

### Prosjektgruppe for Stjørnfjordkryssinga

Nå venter vi bare på at de tre kommunene skal få oppnevnt sine medlemmer i en felles prosjektgruppe for Stjørnfjordkryssinga, så skulle vi kunne ta fatt på neste fase.

Ellers har Bjugn kommune bevilget penger til å fullføre prognosearbeidet for folketall og trafikk på Fosen fram til 2060, så da skulle det siste større faglige arbeidet også komme på plass før arbeidet med finansiering kan starte for fullt.

Vennlig hilsen

Olav Ellevset

Daglig leder Fosenbrua AS

[www.fosenbrua.no](http://www.fosenbrua.no)

[post@fosenbrua.no](mailto:post@fosenbrua.no)

Mobil: +47 952 19459