

Nyhetsbrev fra Fosenbrua AS

November 2019

Teknologisk utvikling

Det pågår fortsatt stor teknisk utredningsaktivitet rundt fjordkryssingene på E39. For oss er det særlig kryssingen av Bjørnafjorden mellom Stord og Os sør for Bergen, og kryssingene av Sulafjorden/Storfjorden mellom Hareid og Sula og Halsafjorden mellom Halså og Kanestraum som er mest relevant.

Det ses i den anledning også på automatiserte produksjonssystemer for bruseksjoner og andre stålkonstruksjoner. Mens det for noen år siden var snakk om 55-60 kr/kg for ferdig bearbeidet og installert stål i bruer, snakkes det nå om at det kan være mulig å komme ned på 35-40 kr/kg. Hovedårsaken er at 80-90% av prisen for ferdig installert stål er bearbeiding og logistikk, og bare 10-20% kommer fra stålprisen på verdensmarkedet. Da ligger det et stort potensial for kostnadsreduksjon i produksjonslinjene og et rasjonelt produksjonssted.

Samtidig er det med lasersveising i langt større grad mulig å kunne bruke sandwich-løsninger i store deler av konstruksjonen slik at stålforbruket reduseres betydelig. Et annet felt er høyfaste stål kvaliteter som i seg selv kan redusere stålforbruket kraftig, men her er det en del produksjonstekniske løsninger som må utvikles.

De to flytebruene vi har i dag i Norge har to kjørefelt og gang- og sykkelbane, og har 7-10 tonn stål pr meter. Utviklingen innenfor produksjonsteknologi vil derfor bety mye for kostnadene også for bru over Stjørnfjorden.

Kryssing av Nordfjorden mellom Anda og Lote i Sogn og Fjordane er et sammenlignbart prosjekt med kryssing av Stjørnfjorden, og det foreligger godkjent kommunedelplan. Prosjektet promoteres av selskapet Nordfjordbrua AS. Kryssingen er kortere, men har langt større krav til seilingshøyde på grunn av cruiseskipene som skal lenger innover i fjorden. Det var nylig et seminar i

Sandane der to konsulentgrupperinger presenterte problemstillinger knyttet til prosjektet, og hvilke løsninger de ser på. Flere opplysninger på www.nordfjordbrua.no, der presentasjoner legges ut under fanen Nyhende.

I presentasjonen for Stad formannskap 15. november ligger det meste av tekniske løsninger som de to konsulentgrupperingene presenterte under seminaret, Det er alt fra rørbru neddykket i sjøen eller ulike flytebruløsninger.

På seminaret viste Prodex AB en animasjon av en automatisert produksjonslinje for produksjon av bruelementer og flytebruseksjoner, og den finnes på linken nedenfor. De har nå etablert norgeskontor i Ulsteinvik, med tidligere ansatte fra Klevenverftet.

<https://vimeo.com/user100198694>

Langsiktige prognoser for folketall og trafikk

Norconsult har startet andre del av arbeidet med langsiktige prognoser for folketall og trafikk for Fosen. Siden vi opererer med en tidshorisont på finansieringen på inntil 40 år, legger vi opp til prognoser fra 2030 framover til 2060.

Første del av arbeidet besto i å innhente og bearbeide grunnlagsdata for alle Fosen-kommunene tilpasset databehovet for modellkjøringene i andre del. [Rapport \(Norconsult\)](#).

Denne andre delen vil være selve prognoseberegningene. Når de første resultater fra kjøringene foreligger, legger vi som for den første delen opp til en samling med deltakere fra kommunene, interesseorganisasjoner med flere der vi kan diskutere forutsetningene de baserer seg på. Det vil da være naturlig å oppdatere hvilke scenarier for utviklingen som alternative beregninger kan basere seg på.

Planlegging av Stjørnfjord-kryssingen

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

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 innbyggere, 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. Det var tilsvarende vanskelig å få vekst med under 4000 arbeidsplasser, mens det imellom der naturligvis var svært variert. 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. Teknisk sett er det ingen spesielle utfordringer med kryssingen, og flytedelen av brua er ikke vesentlig lenger enn den Nordhordlandsbrua har nord for Bergen.

Det videre arbeid med kryssing av Stjørnfjorden betyr formell planlegging etter Plan- og bygningsloven, og det er kommunene som er planmyndighet. Når det politiske landskapet på Fosen er klart, skulle vi kunne komme i gang med dette arbeidet.

Vi hadde et felles møte mellom kommunene rundt Stjørnfjorden 23. april, og dette er nærmere omtalt i forrige nyhetsbrev i august. Der er innholdet i oversiktsstudien og kostnadsvurderingene også nærmere omtalt.

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

Vennlig hilsen

Olav Ellevset
Daglig leder Fosenbrua AS
www.fosenbrua.no

post@fosenbrua.no

Mobil: +47 952 19 459