

STORFJORD
SAMBANDET

...ett ferjeavløysingsprosjekt



Storfjordsambandet sine prioriteringar

Orientering om konseptvalutgreiinga - KVV
Stranda kommune, 29. mai 2024

STORFJORD
SAMBANDET

— eit ferjeavløysingsprosjekt

Moglegheitsrommet



Storfjordsambandet

- ① Delprosjekt 1 - Hole-Engeset
- ② Delprosjekt 2 - Digernes-Magerholm/Storfjorden
- ③ Delprosjekt 3 - Storfjordbrua



STORFJORD
SAMBANDET

– eit ferjeavslutningsprosjekt

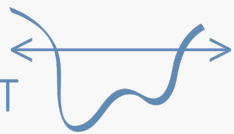


Prioriterar fjordkryssinga Ventar med tilførselsvegane

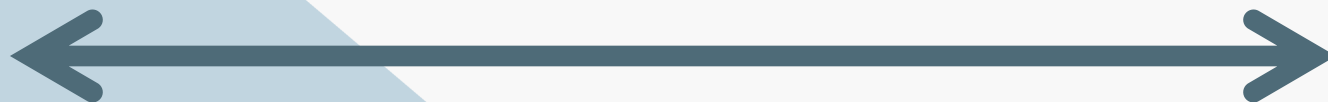
0-alternativet er også anbefalt i KVVU-en

STORFJORD
SAMBANDET

— en feltnettløysingsprosjekt



Kople innbyggjarar og næringsliv i Stranda, Sykkylven og Ålesund

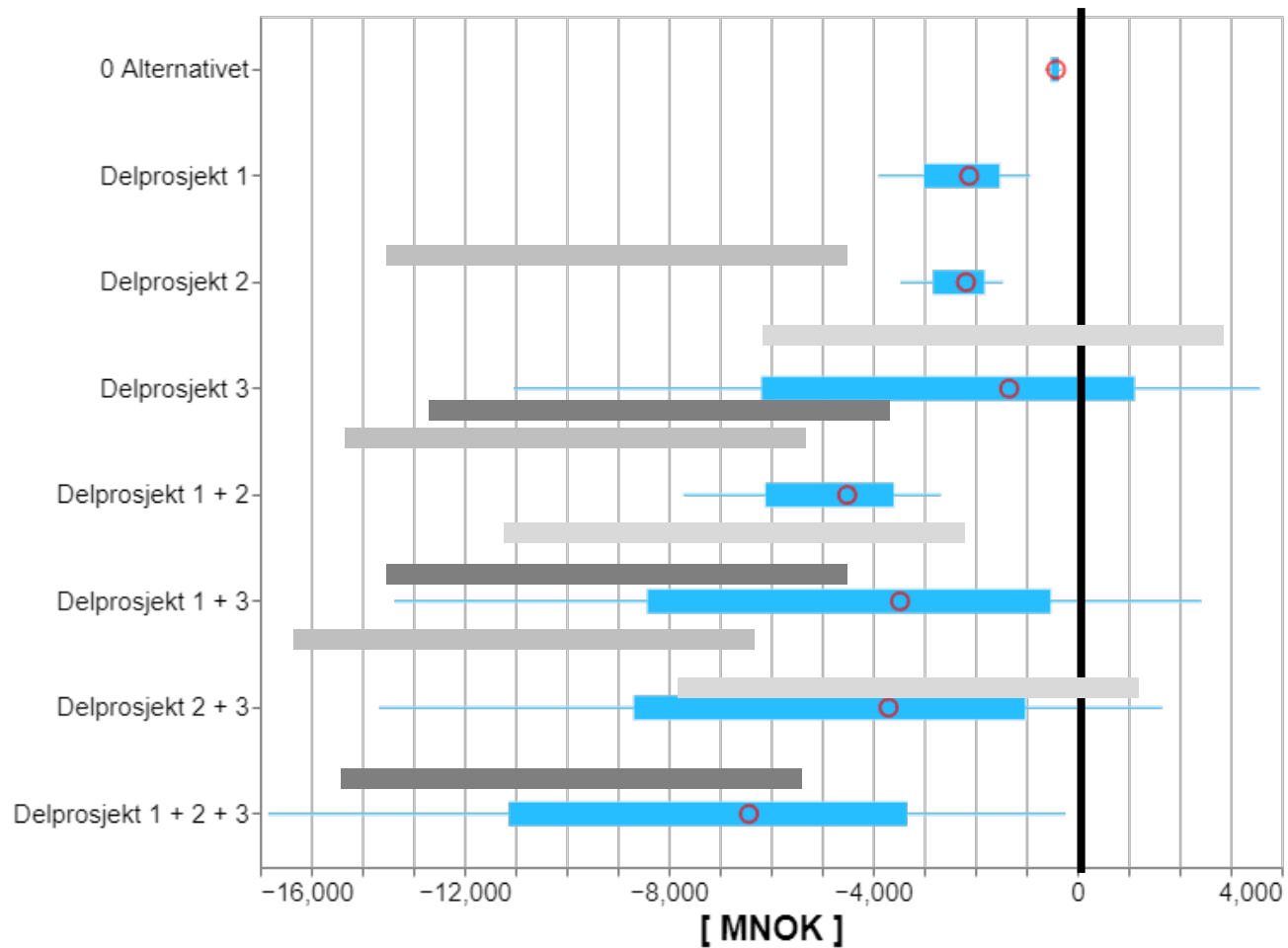




Nytteeffekt

6-10 milliard kroner

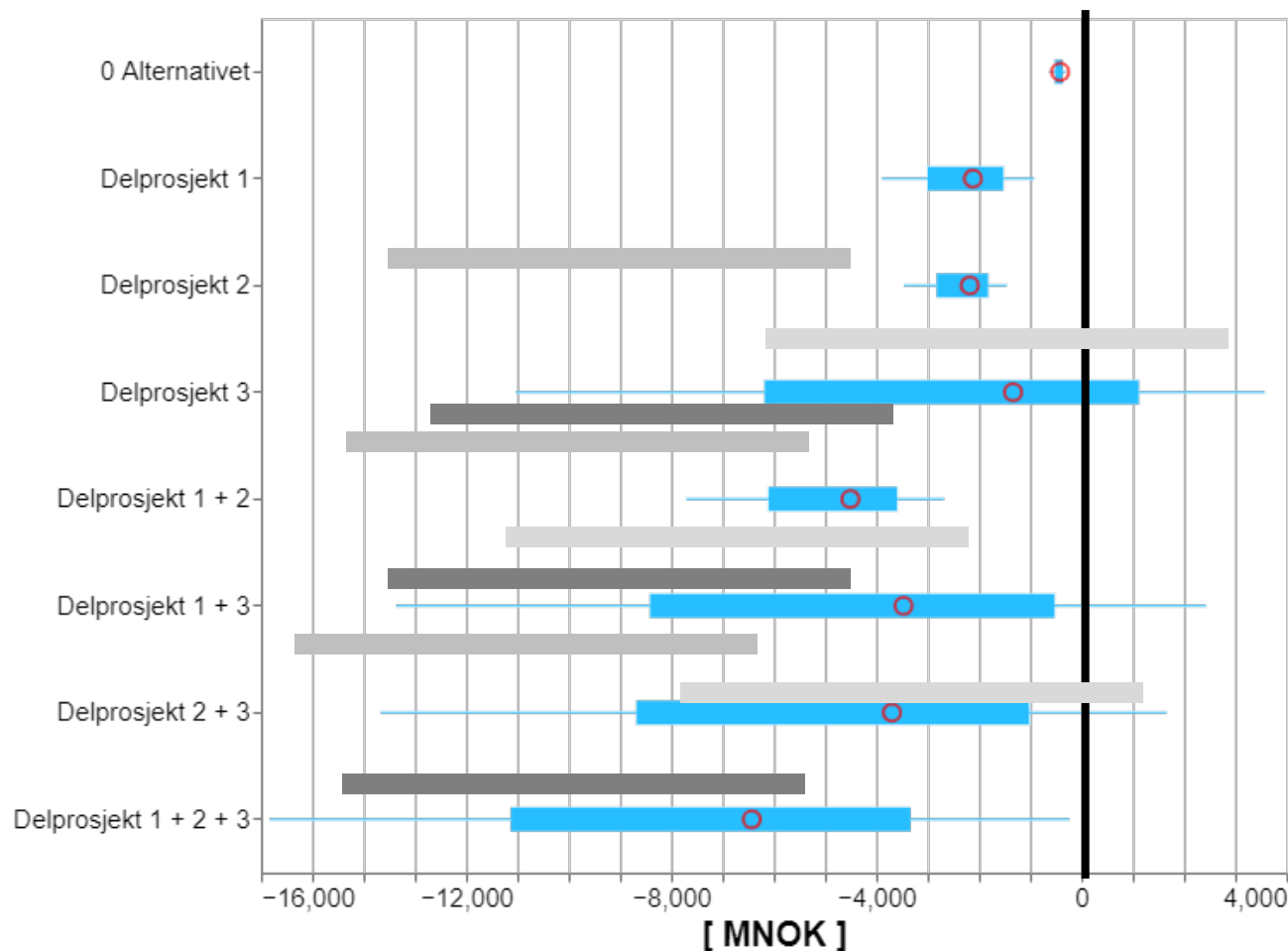
Funn i KVVU



Sammenliknbare prosjekt – kun for illustrasjon



Funn i KVVU



Sammenliknbare prosjekt – kun for illustrasjon



– Dette fylket har bestilt nye og dyrere ferjer uten å ta hensyn til økonomien. Vi har hatt råd til å kjøpe Skoda, men så har vi bestilt Mercedes, sier Frank Sve. FOTO: RICHARD NERGAARD

– Vi hadde råd til Skoda, men bestilte Mercedes

Ferjene holder på å knekke nakken på økonomien til fylkeskommunen. – Vi har visst det i flere år at ferjene koster mer enn vi har råd til. Skal vi fortsette med dagens ferjetilbud, må vi velge bort mange andre ting, sier Frps gruppeleder Frank Sve.

RICHARD NERGAARD
richard.nergaard@r.no



FOTO: RICHARD NERGAARD

Økonomien til Møre og Romsdal fylkeskommune er under press. Tirsdag skal fylkestinget bestemme hvor det skal spares 90 millioner kroner i kostnader i år.

– Her er drøsses av forskjellige prosjekt som fylkeskommunen bruker penger på, og som ikke er nødvendige. Det skal vi si stopp. Vi tar ned 55 årsverk i administrasjonen, sier Frank Sve (Frp).

Den største hodepinen er driften av ferjene på fylkesvegsambandene. For å holde dagens ferjetilbud bruker fylkeskommunen hvert år over 200 millioner kroner av oppsparte midler - disposisjonsfondet. Fylkesutvalget har sagt nei til å øke ferjekostene, også på samband der bilene fraktes gratis i dag.

– Det er et problem at det sitter folk i Oslo og bestemmer at ferjene skal være gratis, og så følger det ikke penger med til fylkeskommunen som driver ferjene. Vi har heller ikke mulighet til å kreve

betaling på gratisferjene, for da blir vi trukket av departementet i overføringer til Møre og Romsdal, forklarer Høyres gruppeleder Monica Molvær.

Frank Sve mener politikerne i Møre og Romsdal i flere år har vært fullstendig klar over at ferjetilbudet koster mer enn fylkeskommunen har råd til.

– Dette fylket har bestilt nye og dyrere ferjer uten å ta hensyn til økonomien. Vi har hatt råd til å kjøpe Skoda, men så har vi bestilt Mercedes, sier Sve.

– Hva blir konsekvensen hvis fylkeskommunen skal fortsette med dagens ferjetilbud?

– Da må vi velge bort andre ting. Vi ønsker at staten skal forstå at det trengs en ny måte å regne kostnader for ferjedrift, men en slik ferjenøkkel er ikke dagens regjering interessert i å lage. Da må vi vente til etter 2025 og se om statens finansiering av fylkesvegferjene blir bedre, sier Frank Sve.

Monica Molvær mener det er viktig at Møre og Romsdal har et godt ferjetilbud.

– Næringslivet er helt avhengig av godt og stabilt ferjetilbud. Mange pendlere bruker ferjene. Og næringslivet er også avhengig av arbeidskraft utenfor sin egen kommune. Vi må holde på ferjetilbudet, mener hun.

– Hvor lenge kan Møre og Romsdal fylkeskommune fortsette å bruke av sparepengene for å holde dagens ferjetilbud?

– Kommer ikke regjeringen oss i møte med bedre finansiering av ferjedriften, må vi se på tjenesteproduksjonen på nytt, sier Monica Molvær.

SELGE - KJØPE - LEIE?

Bestill dine rubrikannonser på torg.rbnett.no

Torget

Ønskes kjøpt

TING OG TANG

ØNSKES KJØPT

Beitepusser

Brukt men god beitepusser ønskes kjøpt. PS! Selv har jeg rundbøller til salgs. TIL GODT BUD

Stilling

Arbeid utføres



ARBEID UTFØRES

Dugger vinduene dine?

Molde Glasservice AS. Vi tar mål og skifter ut dine utette vindusruiter til moderne energiglass. Dette gjøres uten å skifte hele karmen. Her er det penger å spare på strømnregning! Kontakt oss for måltaking og beforing.

Molde Glasservice AS, kontor@moldeglasservice.no, Tlf: 71252568, Møre og Romsdal, Amtmann Leths gate 21, AnnonsID:296230

KJØP & SALG

Har du bolig til leie? Prøv en annonse på torg.rbnett.no

Kunngjøring

Meter

Temakveld 29.4.: Å leve med hørselstap, og å være yrkesaktiv

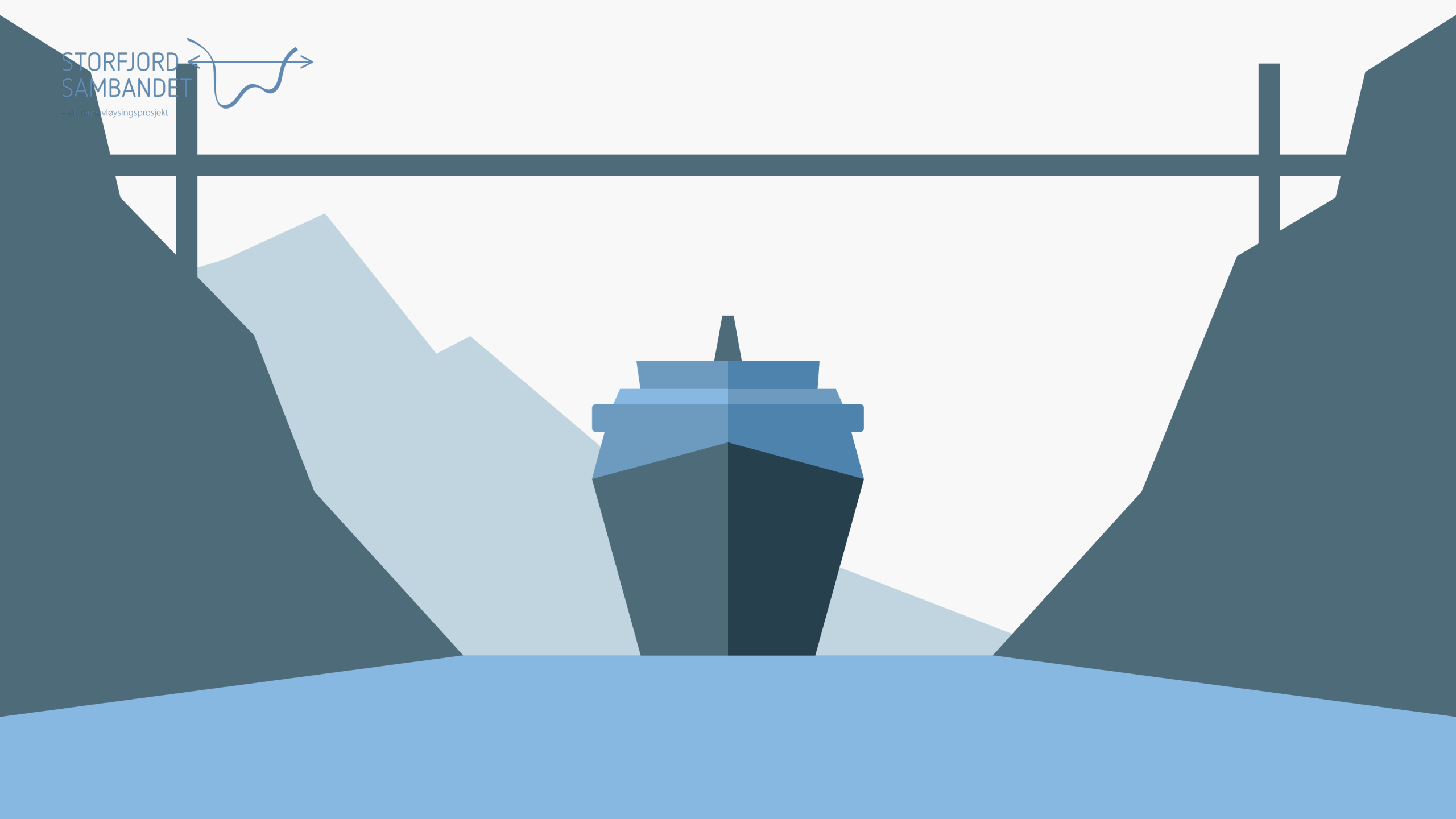
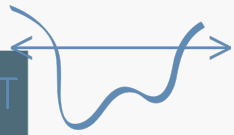
Sted: Romsdalsmuseet, Auditoriet på Krona
Tid: 18.00 -20.00

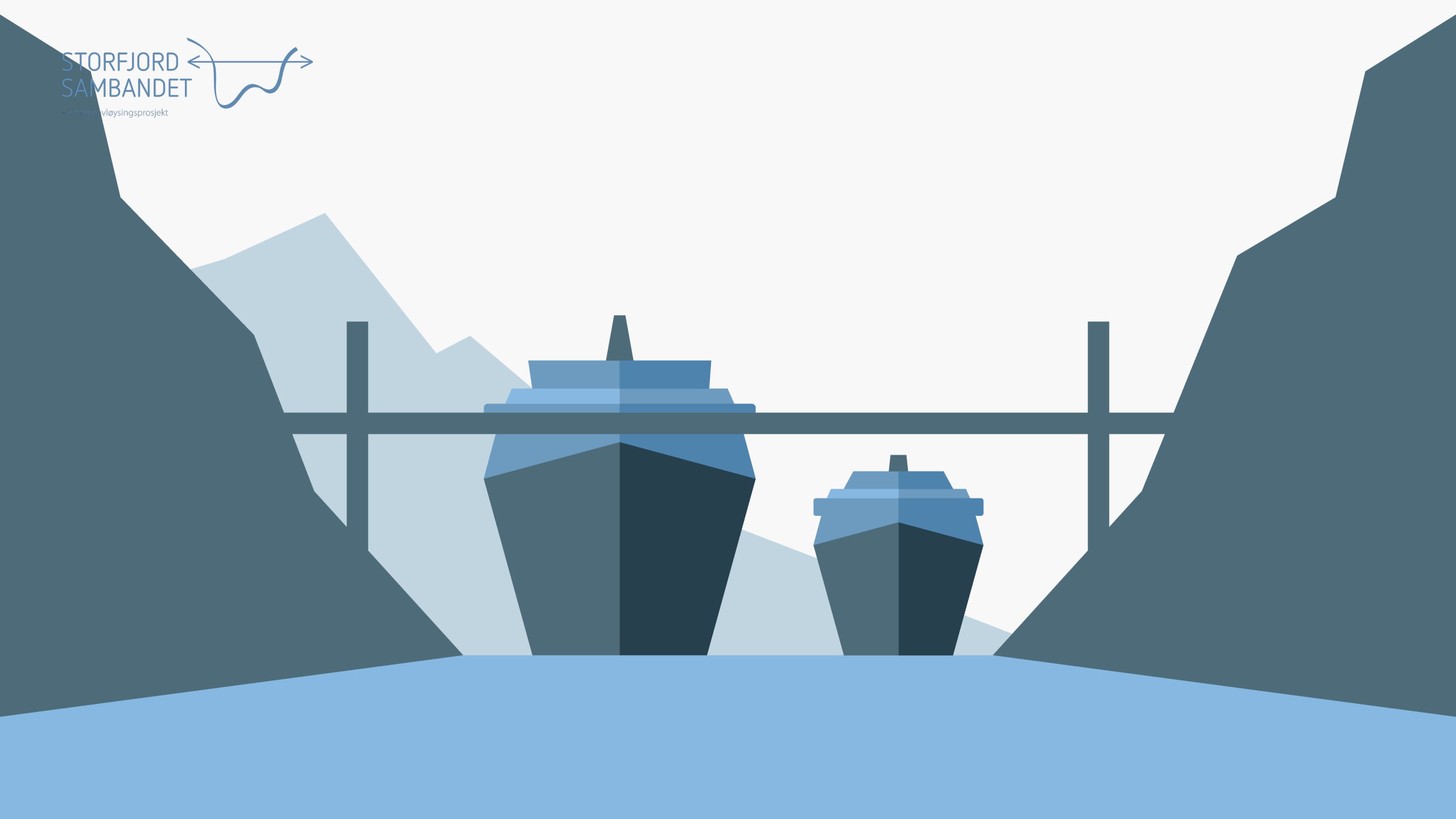
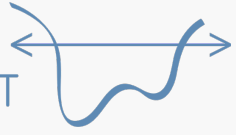
Audiopedagog Martin Hagen fra ILF Rehabilitering snakker om å leve med hørselstap, både som yrkesaktiv og ellev. Han kommer også med tips og råd til hvordan man kan leve et godt liv med nedsett hørsel. Auditoriet er tilrettelagt med mikrofon og teleslynge. Det er bestilt skrivebord. Det blir enkel servering. Arrangementet er gratis og åpent for alle. Ta med en venn og kom!

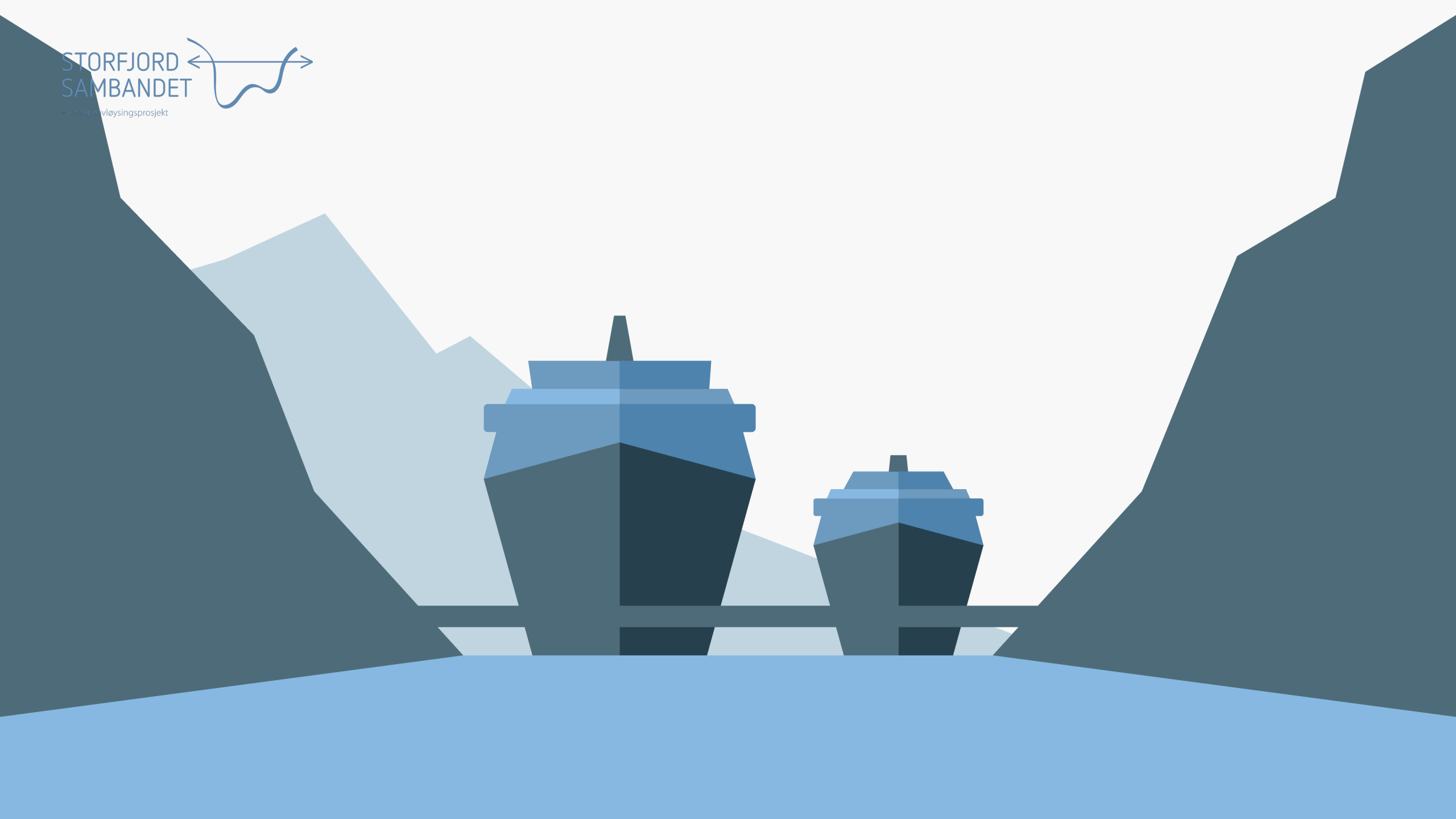
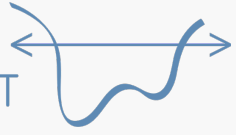
Se også ILF.no, vår Facebookside og DetSkjer i RB. For kontakt ring 932 31 451

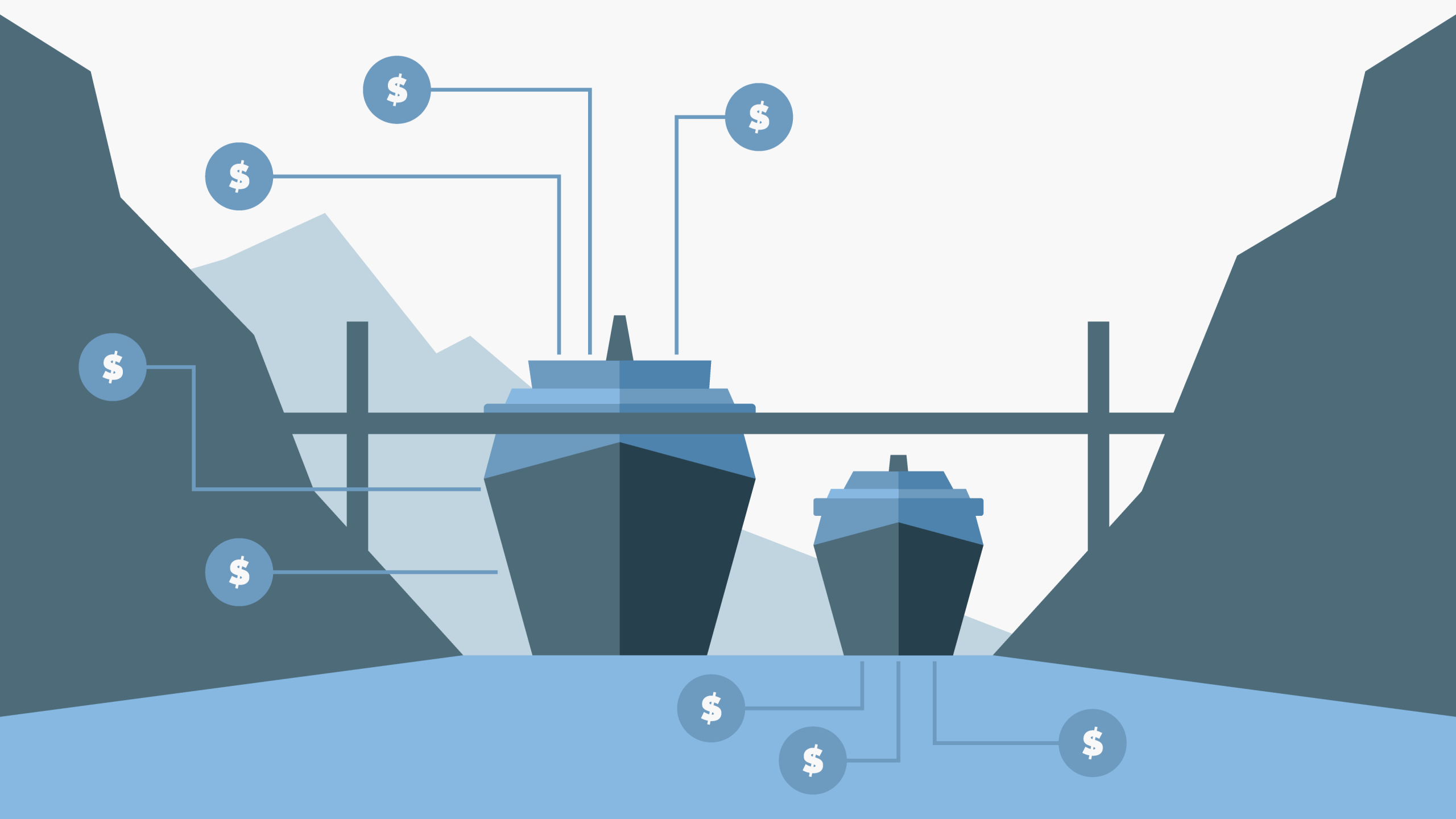
STORFJORD SAMBANDET

— en fjordavløsningsprosjekt









Konseptet som er lagt til grunn

NOK 8 – 12 milliard

To-felts flytebru over Storfjorden med ein høgbru-del

I følge Nyss:
«reiarlaget til «Iona» som opplyste at
skipet har ei seglingshøgde på 62 meter, noko som
gjer at det mellom anna kjem seg under Askøybrua i Bergen
som har ei seglingshøgde på 63,5 meter»

MS «Iona»
72 meter ifølge
Stranda Hamnevesen

Låg flytebru

Ca. 50 + meters seglingshøgde

Storebælt: 65 meter
Øresundbrua: 57 meter

Mogleg å rekne prosjektet heim i dag



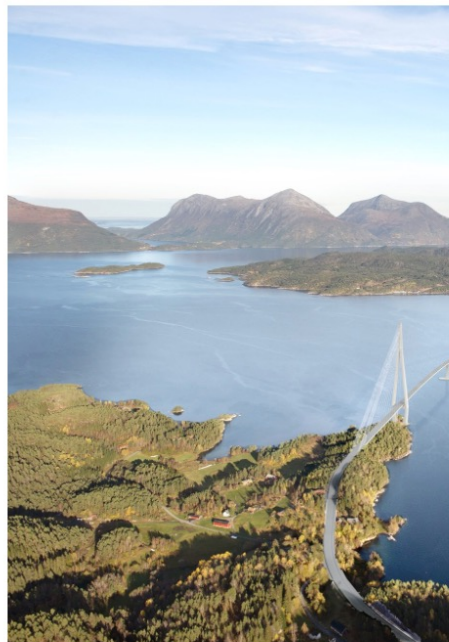
Låg flytebru

Ca. 30 + meters seglingshøgde

– Ønsker man rask realisering må man tåle kostnadene



Flytebru «billigst» over Halsafjorden: Vil koste 11,6 milliarder!



Anslag gjort etter Statens vegvesens metode viser at en flytebru vil bli billigste løsning over Halsafjorden. Det er 1,8 milliarder kroner å spare i forhold til billigste hengebruløsning.

 For abonnenter

Eller billig og billig: I 2012 mente LMG Marin at det kunne bygges en flytebru over Halsafjorden til 2,2 milliarder kroner. 12 år senere er den anslåtte prisen oppe i 11,6 milliarder kroner for en 2,6 km lang bru.

Det får styreleder Ola Rognskog i Halsafjordsambandet til å reagere.

– Det vi føler på er at dette byggherreanslaget er veldig høyt i forhold til det entreprenører regner som reell kostnad. Vi kommer derfor til å jobbe for å sannsynliggjøre at den faktiske prisen er vesentlig lavere, sier Rognskog til Tidens Krav.

Slik er det planlagte flytebru-alternativet over Halsafjorden, sett fra Tingvoll-siden. Brua er planlagt som en kombinasjon av en 1.750 meter lang flytebru og en 870 meter lang skråstagbru med et høyeste punkt på 60 meter. Den endeforankrede flytebrua skal hvile på 17 pongtonger i stål eller betong Foto: Oivind Leren

Grunnlag for investeringskostnader

Scenario 1 - Aas-Jakobsen

Storfjordbrua (Presentasjon møte på Storfjorden Kulturhus, Aas - Jacobsen 14.09.2010)

	2008	2016
Kostnadselement, bru	Kostnad	Kostnad
Kostnad spesifiserte arbeider	2,588	3,053
Påslag for uforutsette og ikke spesifiserte arbeider	259	305
Entreprensekostnad	2,847	3,359
Påslag for mva	285	336
Byggekostnad	3,131	3,694
Påslag for prosjektering, grunnunders., byggeledelse	313	369
Prosjektkostnad	3,444	4,064
Påslag administrative kostnader	69	81
Totalkostnad bru inkl. mva	3,513	4,145
Fratrekk mva	-285	-336
Totalkostnad bru eksl. mva	3,229	3,809

Kostnadselement, tilførselsveg		
Kostnad spesifiserte arbeider	615	748
Påslag for uforutsette og ikke spesifiserte arbeider	61	75
Entreprensekostnad	676	823
Påslag for mva	68	82
Byggekostnad	744	905
Påslag for prosjektering, grunnunders., byggeledelse	74	91
Prosjektkostnad	818	996
Påslag administrative kostnader	8	10
Totalkostnad tilførselsveg inkl. mva	826	1,006
Fratrekk mva	-68	-82
Totalkostnad tilførselsveg eksl. mva	759	924

Totalkostnad, bru og tilførselsveg eksl. mva **4,733**

Alle tall i MNOK

Anslag fra Aas –Jakobsen (datert 2008)

Fra: Arne Roen <Aroen@americanbridge.net>
Sendt: torsdag 4. mai 2017 08:11
Til: Harald Espeland <harald@vekstistordal.no>
Kopi: Oddmund Langlo <Oddmund.Langlo@nordang.no>
Emne: SV: Storfjorden

Harald.

Storfjordbrua vil få verdas lengste hovudspenn med 2300 m og svært høge brutårn, 320 m.
 Ei enkel samanlikning med andre store bruer indikerer ein byggekostnad i storleik kr 10 mrd. og det er knytta mykje usikkerheit til den.

Merk at kostnaden ikkje inkluderer dimensjonering og konstruksjon av brua.

Denne brua blir mykje større enn Julsundet med sine 1624 m hovudspenn.
 Kostnadane aukar ikkje proporsjonalt når ein kjem opp i så store bruer.
 Vind blir ein kritisk faktor for bygging av tårn og montering av kabelsystemet.
 Det vil også gå med mykje tid på å mobilisera og flytta arbeidsfolk på brua.

Som eit eksempel kan me nemna den nye brua over Dardanellene i Tyrkia har eit kostnadsoverslag på USD 2,6 mrd = NOK 22 mrd.
 Denne brua har hovudspenn nett over 2000 m men mykje fleire køyrefelt. I tillegg er grunnarbeidet komplisert og brua vert dimensjonert for jordskjelv.

Vonar at dette er til hjelp og nærare kjem me nok ikkje utan eit omfattande arbeid.

Best regards

Arne Røen
 American Bridge Norway AS



[One of Americas 10 safest companies.](#)



17. mars 2016
 Deloitte Financial Advisory



Nygård må gå, og han kan ta hele NTPen med seg

LEDER
Christian Senning Andersen
christian.andersen@ringblad.no

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård delet ut milliardprosjekt til hjembyen, prioriterer politikk framfor lagrå og lyver om E16. Han må gå, og han kan ta hele NTP-ordningen med seg ut døra.

Hvert år rangerer Transparency International Norge de minst og mest korrupte landene. På bunn av indeksen for 2023, med 11 poeng, ligger Somalia. Det er altså verdens mest korrupte land, og det blir bare verre. I 2022 fikk landet 12 poeng på indeksen. Med 11 poeng i 2023 har altså landet blitt enda mer korrupt.

Se for deg at du sitter i Norge og leser nyheten om at samferdselsministeren i Somalia har lansert en ny dobbeltsporet toglinje til sin egen hjemby. En toglinje til 23 milliarder kroner, som ikke er planlagt eller regulert, som mange er motstandere av og som kommer på bekostning av et annet, ferdig planlagt jernbaneprojekt som vil korte reisetiden og bidra til å bygge deler av landet sterkere, og som allerede har ført til at familier er drevet ut av hjemmene sine.

Hva hadde du tenkt?

Få reagerer
Norge er på fjerdeplass på den samme korrupsjonsindeksen, med 84 poeng. Vi forventer ikke at de med målt og posisjon misbruker dette til egen vinning, vi tror ikke korrupsjon

forekommer. Kanskje er det derfor så få reagerer og knapt hever et øyenvryn når samferdselsminister Jon-Ivar Nygård tar tog til sin egen hjemby Fredrikstad sammen med finansminister Trygve Slagsvold-Vedum og statsminister Jonas Gahr Støre for å fortelle nyhetene om at dobbeltspor til Fredrikstad får plass i Nasjonal transportplan (NTP)?

Jeg kaller ikke Nygård korrupt. Det er ikke hans feil at det er mulig å hilse hjem med en NTP, selv om jeg mener det er toppen av uklokskap at Nygård, som tidligere Fredrikstad-ordfører, fronter forslaget om dobbeltspor til sin egen hjemby. Var han opptatt av troverdighet, hadde han latt Vedum eller Støre fronte det, laftet hendene i været og sagt; «jeg står for nær dette, og kan ikke være den som fronte det», jeg forholder meg bare til at andre mener dette er et fornuftig prosjekt å prioritere.

Det ville gitt dobbeltsporet til plankebyen en helt annen troverdighet, men slik tenkte ikke Nygård. Han hilse hjem, og da er vi tilbake til poenget: Det er ikke hans feil at han foreslår noe som i en annen sammenheng ville blitt oppfattet som korrupsjon.

Det er selve Nasjonal transportplan det er noe galt med.

Mens Tonje Brenna måtte møte i kontrollkomiteen fordi hun har bevilget penger via statsbudsjettet til Utøya AS, der Brennans eksmann og to venner ikke i styret, trenger ikke Nygård svare for hvorfor han legger inn et milliardprosjekt til

sin egen hjemby. Som han som tidligere Fredrikstad-ordfører både har forsvart, kjempet og grått for – i hvert fall er det lett å forestille seg at han gråt da han i 2019 kalte daværende samferdselsminister Knut Arild Hareides prioritering av Ringeriksbanen foran dobbeltspor til Fredrikstad for det største togrevnet i norsk historie.

Trenger ikke å svare

Det er ikke noe kontrollkomite som undersøker hvordan NTPen kan bli til. Nygård trenger ikke svare for hvorfor han ikke lytter til lagrådene om hva man bør prioritere når. Han trenger ikke svare for hvorfor han trosser alle råd og all fornuft og splitter et prosjekt som er planlagt som et fellesprosjekt, med vei og bane. Han trenger ikke engang å svare på hvordan han kan love en ny europavei gjennom Hole og Ringerike når han må vite at det krever en ny reguleringsplan, og trolig derfor ikke er realistisk å kunne love før hele planleggingsjobben er gjort på nytt.

Han trenger ikke svare på hvor mye det vil koste samfunnet. Nygård trenger heller ikke stå til ansvar for den lidelsen familiene som har gått fra sine hjem for å gjøre plass til Ringeriksbanen og ny E16 må gå gjennom. Han trenger ikke ta ansvar for at innbyggerne i Hole – slik Nygård nå legger opp til – må tale to lange og støvende byggeperioder fordi E16 og Ringeriksbanen splittes.

Nygård er tatt i flere legner, og har ingen tillit igjen. Han har utnyttet muligheten NTP gir til å drive valgkamp og score po-

eng der hans parti har flest velgere. Han har falt for fristelsen til å la trafikksekkerhet og utvikling av landet vite for populisme. Derfor må han gå. Han kan ta med seg NTP når han går, for vi trenger en reform i planlegging av samferdselsprosjekter. Lagrådene gir sine råd basert på fornuft og fakta, men til syvende og sist betyr de lite – i noen tilfeller nesten ingenting. Til Politikk kvarter i NRK sa Nygård at «lagrådene ligger i bunn, også er det litt politikk på toppen».

NTPen er nå som en marsipankake smudd på hodet, der marsipanlokket ligger i bunn og representerer lagrådene. På toppen ligger resten av kaka, politikken, som det slettes ikke er «litt» av. Politikken ligger tykt oppå. Den smaker dessverre ikke noe godt og er til å bli kvalm av.

At politikk styver de overordnede linjene og hvilke prioriteringer som skal gjøres i fremtiden, er rett og rettferdig. At politikk kan brukes til å skrote et gryteklart prosjekt som allerede har påvirket menneskers liv og hele samfunn og som allerede har vært politisk avgjort, kan vi ikke akseptere lenger. Det burde ikke vært mulig, men slik er altså NTP slik den er innrettet nå.

Kan fortsatt bygge opp egen troverdighet

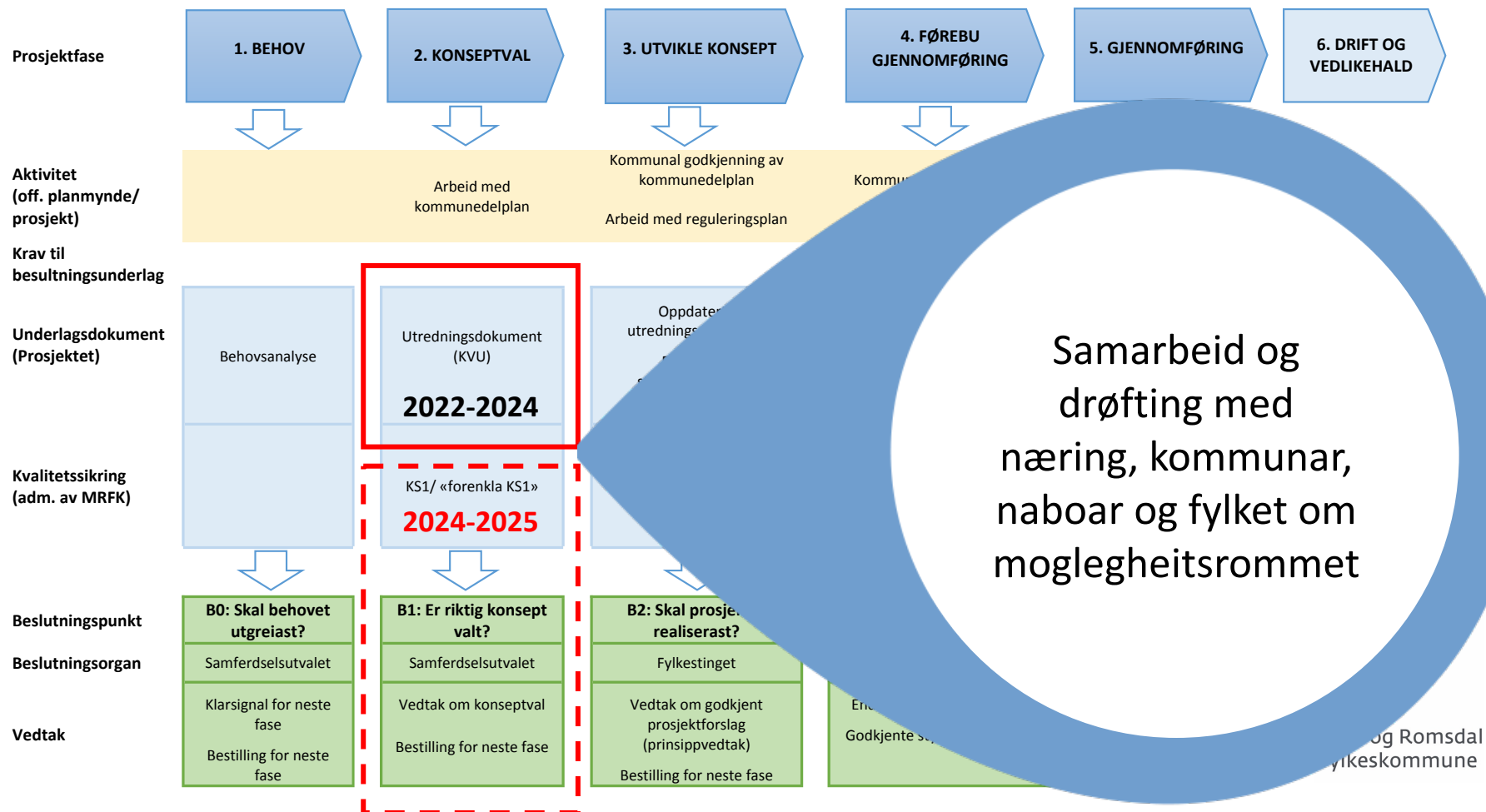
Regjeringspartiene forhandler i disse dager om NTP. Ringeriksbanen har falt ut, og tilbake ligger altså en E16 som det er høytt usikkert om kan bygges i traseen den og banen er planlagt i overhodet.

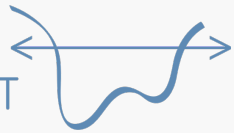
Se for deg at du sitter i Norge og leser nyheten om at samferdselsministeren i Somalia har lansert en ny dobbeltsporet toglinje til sin egen hjemby. En toglinje til 23 milliarder kroner, som ikke er planlagt eller regulert, som mange er motstandere av og som kommer på bekostning av et annet, ferdig planlagt jernbaneprojekt som vil korte reisetiden og bidra til å bygge deler av landet sterkere, og som allerede har ført til at familier er drevet ut av hjemmene sine.

Hva hadde du tenkt?

Moglegheitsrommet

Prosedyre for prosess og kvalitetssikring av «sjølvfinansierende prosjekt»

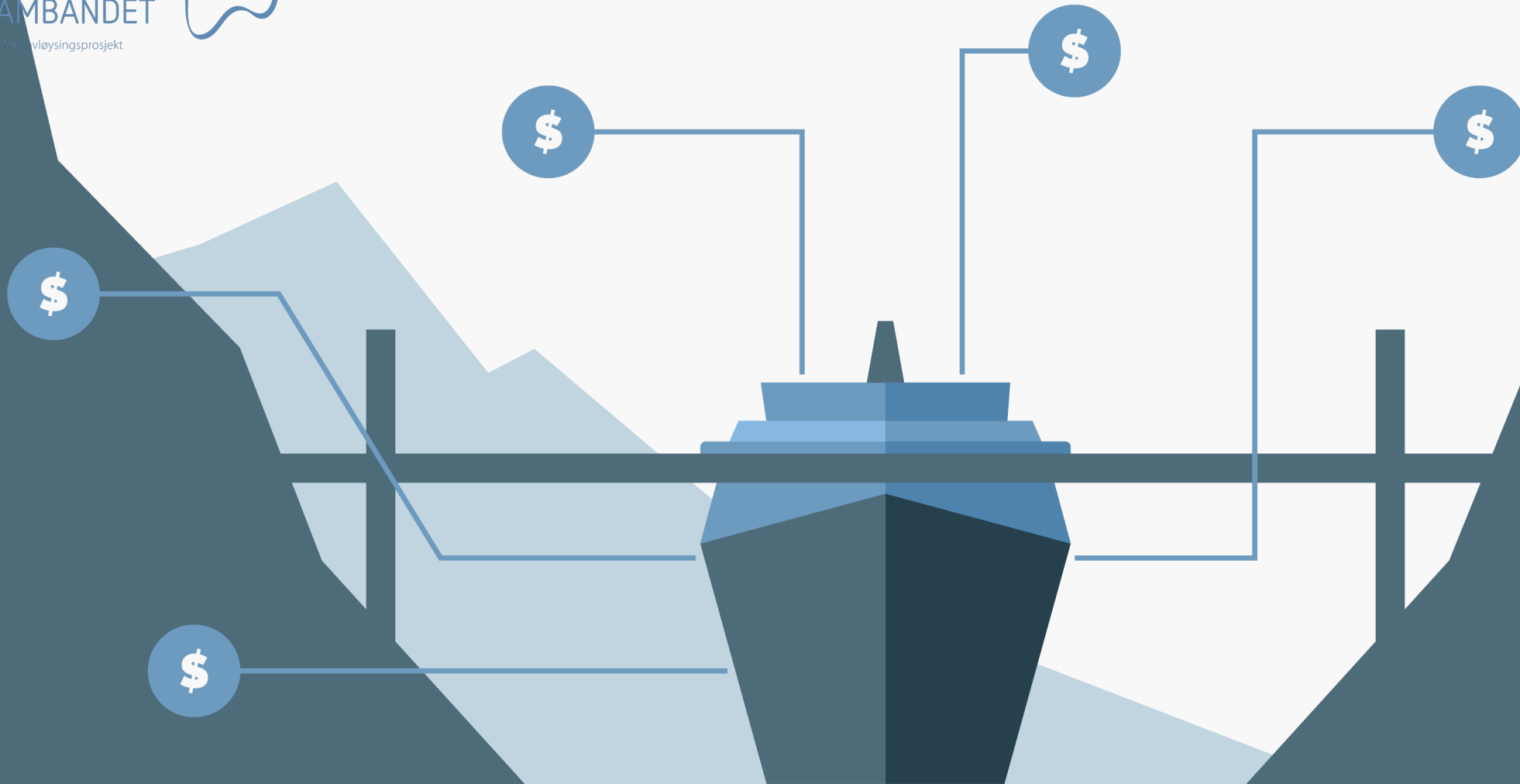
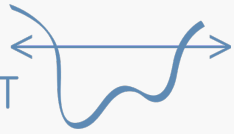




**0-alternativet er
ikkje eit alternativ**



Vil vi ha fjordkryssinga?

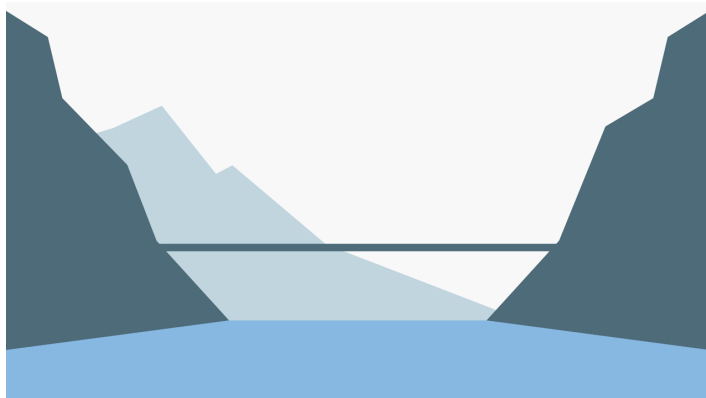


Må alle skip passere?

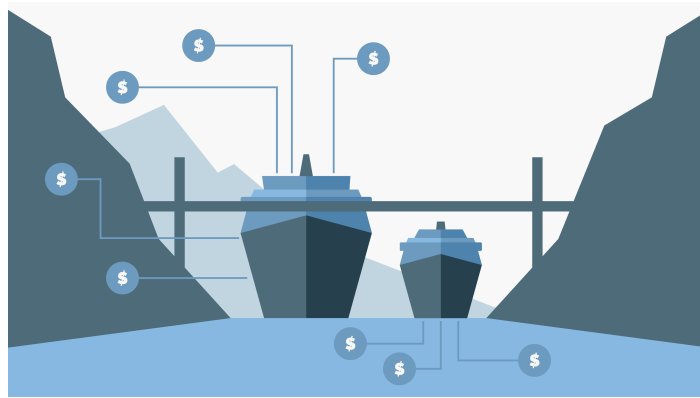


Finst det løysingar når vi er klar?

Vil vi ha fjordkryssinga, og om ja – vil vi utforske moglegheiter for å kostnadsoptimalisere konseptet?



Utfordre kommunane Stranda, Sykkylven og Ålesund om dei står bak behovet for fjordkryssinga



Utforske / utfordre behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere



Utforske / utfordre prosjektmetodikk og framtidige tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei realistisk samfunns-økonomisk løysing

STORFJORD
SAMBANDET

— eit ferjeavløysingsprosjekt

Moglegheitsrommet



STORFJORD SAMBANDET

– eit ferjeavløysingsprosjekt

