Rovdefjordsambandet

TILBAKEBLIKK

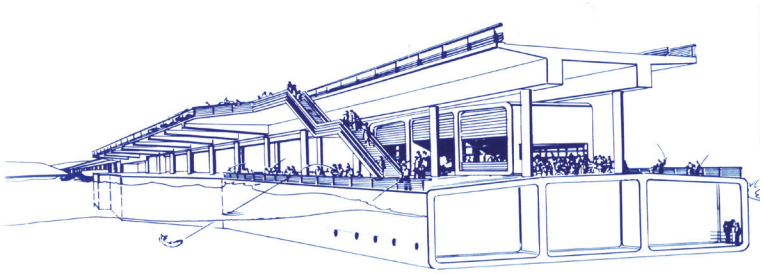




Vegen vidare for Rovdefjordsambandet

Rovdefjordsambandet as har sidan 2011 arbeidt med planar for realisering av eit fergefritt samband over Rovdefjorden.

På 70-80 talet var det også planar om fjordkryssing mellom anna med undersjøisk tunnel frå Øyra til Skogevatnet, 360 m djupne og 14 km tunnel (Sam Lorgen) og flytebru frå Bjørlykkeskjæret til Saudeholmen og høgbru over til Storeneset/ Breivika (Rambøl).
Seinare tok Jon Sætrenes opp tanken om flytebru/høgbru over Rovdefjorden som ein lekk i ferjefri kystveg Stavanger – Trondheim. (Ing. Ragnar Hagen 1982).



Etter dette låg prosjektet stille fram til 2010 då Vanylven kommune var ein av initiativtakarane til å skipe ein felles organisasjon; Kystvegen Ålesund – Bergen med eige styre.
Alle kommunane frå Ålesund til Bergen signerte då på målsettinga om fergefri kystveg.
Kystvegen Ålesund – Bergen arrangerte også årlege kystvegkonferansar. (den siste i Ulsteinvik i 2018)

Då bruselskapet vart stifta i 2011 ynkste ein å sjå på moglegheitene til å bygge ei flytebru kombinert med høgbru etter modell av Norhordalandsbrua som vart opna i 1994. Lengde flytebru og høgbru er i utgangspunktet likt på Rovdefjordsambandet (speilvendt).



I farledsnormalen for skipstrafikk frå Stad og nordover til Ålesund er det delt opp i 3 farleder; ytre utanfor Runde, midtre gjennom Flåværleia med Herøybrua begrensa seglingshøgde på 32 meter og indre, Rovdefjorden – Vardtalsfjorden – Breisundet med krav om 70 meteres seglingshøgd.

På bakgrunn av dette sette Vanylven Utvikling as i 2014 i gong eit forprosjekt for kryssing av Rovdefjorden med flytebru frå Bjørlykkeskjæret til Saudeholmen med ein overgang til nedsenka flytande endeforankra rørtunnel over til Storeneset i Breivika som altnernativ til høgbru. Prosjektet var eit samarbeid mellom Reinertsen AS, Dr.Tech Olav Olsen, Snøhetta og SINTEF.

Med dette som utgangspunkt vart det i forbindelse med kommunedelplan for fjordkryssinga, godkjendt i Sande og Vanylven kommune i 2016, lagt fram alternativ med flytebru + rørtunnel frå Saudeholmen til Storeneset. Dette vart oppfatta som eit pilot-prosjekt der ein ville kunne bygge verdens første, endeforankra nedsenka rørtunnel for biltrafikk.

Etter godkjend kommunedelplan vart det også lagt fram finansierings- og kontantstraumsanalyse, konseptval, trafikkanalyse, nytte/kost anlyse, anslag Sintef i tillegg til oppdatert forprosjekt som då vart oversendt Møre og Romsdal fylkeskommune (2018). Tilbakemeldinga frå fylkeskommunen var;

– eit gjennomslag for Rovdefjordsbandet som teknologiutviklande prosjekt som vil endre føresetnadane for korleis framtidig fjordkryssingar vert løyst – eit pilotprosjekt.



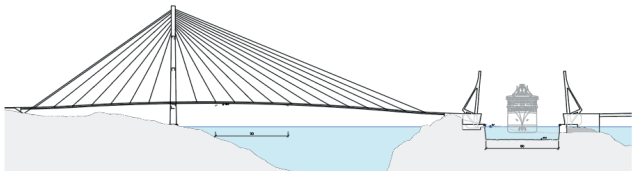
Rovdefjordsambandet har ikkje vore inne på noko prioriteringsliste for framtidige fylkeskommunale fjordkryssingar i MR-fylke. På dette tidspunktet var det Nordøyvegen som hadde fyrste prioritet og Todalsprosjektet låg på andre prioritet.
Av fykesvegbruprosjekt låg det i tillegg 6-7 prosjekt utan prioritering som var under planlegging, der eit av dei var Rovdefjordsambandet.

Dei prosjekt som kan dokumentere sjølvfinansiering skulle då lyftast opp på priortet for realisering.
MR-fylke har utarbeidt ei; Prosedyre for prosess og kvalitetssikring av «sjølvfinansierande prosjekt for å sikre lik framgang for realsiering av vegprosjekt. Prosjektfasene er delt opp i; behov, konseptvalg, utvikling av konsept, førebu gjennomføring, gjennomføring og tilslutt drift og vedlikehald. I forbindelse med dette bestilte Rovdefjordsambandet i 2019 ei ekstern kvalitetsikring (KS1) som vart utarbeidt av Møreforsking/ Marstrand. Konklusjonen i rapporten er *at Rovdefjordsambandet som enkelståande prosjekt ikkje har nok trafikkgrunnlag til å være sjølvfiansierande.*

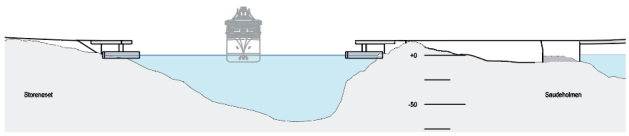
Rapporten vart oversendt til MR-fylke som gjorde eit vedtak i samferdselsutvalet; *Alternativet med bru skal leggast til grunn ved det vidare arbeidet med kryssing av Rovdefjorden.*
Tilbakemeldinga gjekk då på å utarbeide alternative kostnadsreduserande løysingar for prosjektet.

I 2020 starta Rovdefjordsambandet med utarbeiding av alternative kostnadsreduserande løysingar på kryssing av Rovdefjorden. For å få realisert prosjektet som sjølvfinansierande måtte byggekostnadane ned med 30%. Selskapet hadde på dette tidspunktet ein tett dialog med Kystverket om moglegheitene for å få nedsett seglingshøgde frå 70 til 45 meter gjennom Rovdefjorden. Det var samtidig inngått eit samarbeid med Prodtex/Dr. Tech Olav Olsen om teknologiløysingar som kunne opne for løysingar med kravet med 70 meters seglingshøgde.

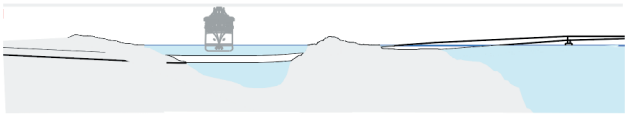
Vidareutvikling av forprosjektet vart i 2021 presentert med 5 forslag for vidare vurdering;



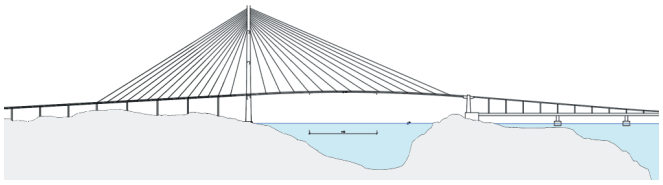
- skipskanal med heve/senkebru gjennom Saudeholmen, høgbru Saudesundet, seglingshøgde 37 m.



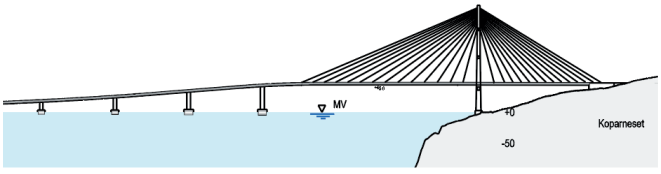
- svingbru i Saudesundet



- rørbru utan kulvert på Saudeholmen



- 45 m høgbru over Saudeholmsundet



- ny trasse med flytebru/høgbru (45 m) forankra i Koparneset

Eit detaljert kostandsestimat er utarbeidt for alle alternativa.

I møter med Kystverket i denne perioda kome det fram at det framleis er behov for ei konsekvensvurdering på seglingshøgde gjennom Rovdefjorden for å kunne ta stilling til om å få reudsert seglingshøgda frå 70 til 45 meter.

I 2022 engasjerte Rovdefjordsambandet Norconsult, etter kravspesifikasjon frå Kystverket, til å levere ein rappport og ei vurdering av skipstrafikken i Rovdefjorden. Konklusjonen frå rapporten viser at trafikken gjennom Rovdefjorden dei siste fem åra (2018-2022) synte at med den totale trafikkgjennomstrøyminga på om lag 15 000 skip var andelen av skip med seglingshøgde over 45 meter kun var 5 passeringar som var cruisesskip som det ikkje var mogeleg å verifisere seglingshøgde på.



*I rapporten om skipstrafikken i Rovdefjorden er dette skipet **MS Misida** med ei lengde på 165 m, bredde på 24 m, høgde over vannlinja < 40 m (dimensjonerande fartøy) vurdert i øvre sjikt for skipstrafikken som kan ansjåast som ein del av alminnelig ferdsel i den indre kystleda på Vestlandet.*

I forbindelse med utarbeiding av ny kommunedelplan har Kystverket bede om ei ny konsekvensvurdering av nedsett seglingshøgde og kva påvirkning dette vil ha for hamnene i Rovdefjorden, Vartdalsfjorden, Storfjorden (indre fjordbasseng)

I 2025 er det gjort ei ny vurdering av kostnadsestimat på ei flytebru frå Bjørlykkeskjæra til Saudeholmen med ei høgbru på 45 meter seglingshøgde. Kostnader på P85 låg då på **kr. 3,4 mrd.** (ca 30% opp frå estimatet i 2019)

Samtidig har Rovdefjordsambandet brukt kontanstraumsanalysa som MR-fylke har utvikla for å dokumentere sjølvfinansiering.
Utfordringa i denne modellen er at ”pukkel-effekten” (negativ finansiering) som vil oppstå dei 8 til 10 første åra vil føre til eit behov for ekstern finansiering utanom bompengelån.
I møter med MR-fylke, ved samferdselsavdelinga, har Rovdefjordsambandet foreslått om bruk av framtidige kraftinntekter som ei mogeleg inntektskilde for å unngå ”pukkel-effekta.
MR-fylke som vegeigar var positive til tankane rundt dette og oppfordra selskapet til å presentere dette forslaget overfor eigarkommunene, noko som bruselskapet seinare har orientert kommunestyra i Sande og Vanylven om.
Ei eventuell restfinansiering (framtidige kraftinntekter) kan ikkje bruselskapet ta stilling til. Dette må avklarast med eigarkommunene.

Status i dag med dei trafikktal som er på sambandet Årvik – Koparnes og Larsnes – Åram (+øyane etter at realisering av Sande Fastlandssamband) og framskriving av auka trafikk etter opning av brusamband vil det måtte leggast til grunn fylgjande:

- fergavløysingsmidlar (40 år)	1,4 mrd
- bompengar/bompengelån (30 år)	1,4 «
- restfinansiering*	0,6 «
	3,4 mrd

* *må hentast frå andre inntekstkilder (eks.framtidige kraftinntekter)*

Dette vil gje ein bompengetakst på køyertøy:
< 3,5 t frå kr. 120,- til 150,-
> 3,5 t. kr. 500,-



Status Rovdefjordsambandet 04/26

På generalforsamlinga i selskapet 25. mars i år vart det oppe fylgjande sak:

”Rovdefjordsambandet AS har orientert dei største aksjonærane, Vanylven kommune og Sande kommune, om at selskapet ser at bruprosjektet over Rovdefjorden ikkje er sjølvfinansierande i tråd med fylkeskommunen sine krav.

Talmaterialet på kostnad, ferjeavløysingsmidlar og stipulerte bompengeinntekter viser at selskapet må ha eksterne tilskot på omlag kr 30 mil. pr år for å finansiere pukkeleffekten dei første åra.

Styret har orientert både Vanylven og Sande kommunar om korleis ei slik ekstern finansiering kan realiserast, men det er utanfor styret i Rovdefjordsambandet sitt mandat å gjennomføre ei slik løysing. Berre kommune-styra har mandat til ei slik medfinansiering.

På denne bakgrunn ber styret dei to største kommunale aksjonærane vurdere å velge eit styre på komande general-forsamling med representantar frå den kommunale organisasjonen om ein ynskjer å gå vidare med selskapet. Grunnen kan vere at ein ynskjer å sjå på alternative kryssingar eller andre ting som gjer at selskapet kan eksistere ei tid framover.

Styret er av den meining at tunnel mellom Skredestranda og Gursken bør det arbeidast vidare med uavhengig av om Rovdefjord-brua vert sett på vent. Ein tunnel her vil redusere reisetida betydeleg.

Generalforsamlinga viser til dei tekniske løysingane som no er valgt for kryssing av Rovdefjorden med eit fast samband mellom Vanylven og Sande kommuner.
Ein må arbeide vidare og målretta å få på plass ei finansieringsløysing slik at Rovdefjordsambandet kan realiserast.

Noverande styre i Rovdefjordsambandet:
Paul Sindre Vedeld, *styreleiar*
Annika Brandal, Olav Myklelbust, *styremedlemmar*

www.rovdefjordsambandet.no