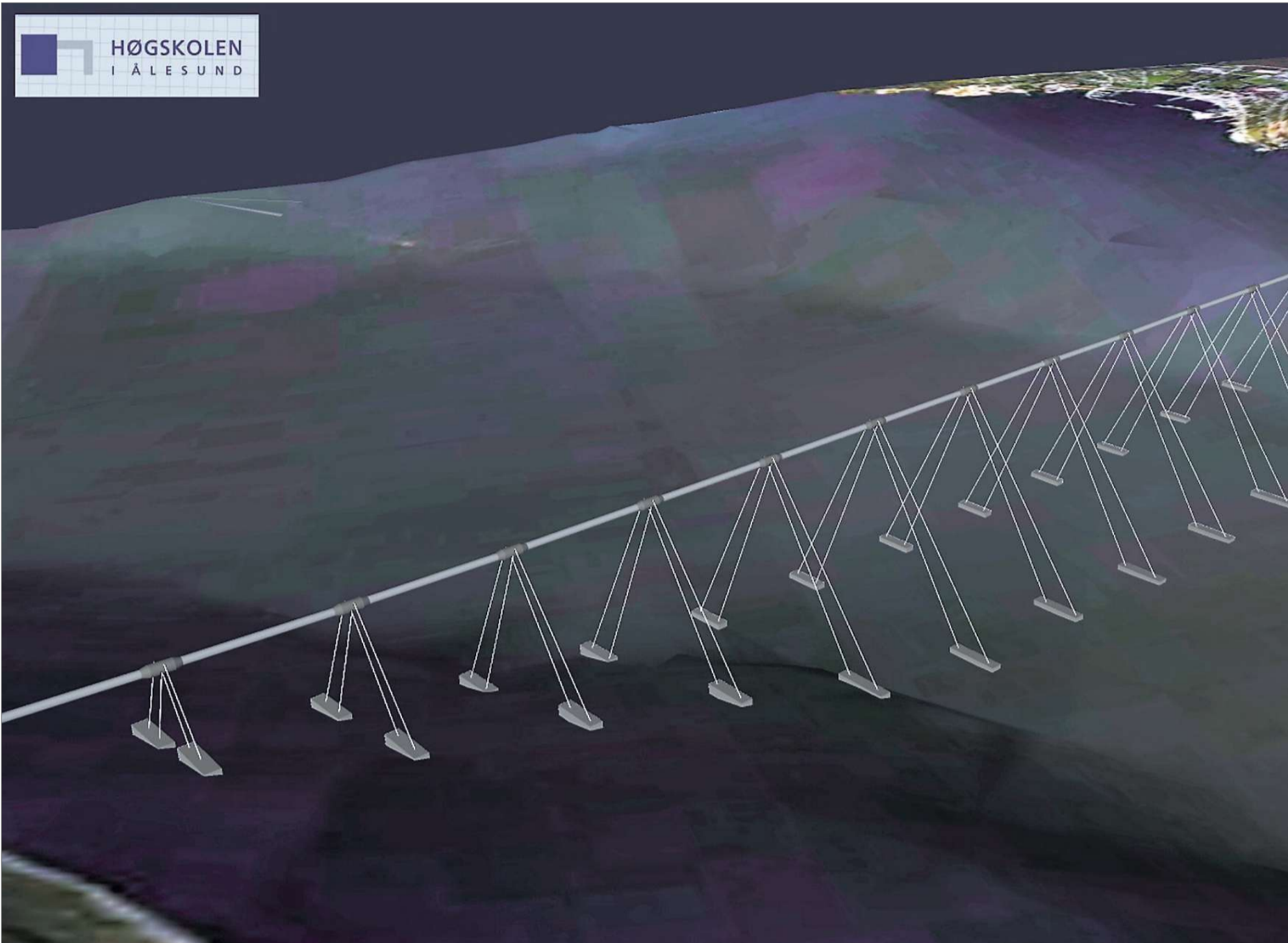




KARL JOHAN VATNE
karl.johan.vatne@smp.no
JAN-PETTER ALBERTSEN
jan.petter.albertsen@smp.no

SVEIN AAM
svein.aam@smp.no
GEIR STRAND
geir.strand@smp.no

INGER OTTERLEI
inger.otterlei@smp.no
PETTER SANDVIK
petter.sandvik@smp.no



Ei nedsenka rørbru på botnen av Sulafjorden vil kunne erstatte ferja mellom Hareid og Sulasund. Denne skissa er utdrag frå ein simulert modell av ei fjordkryssing som professor Harald Yndestad har laga.

Rørbru over Sulafjorden best

Det er både mogleg og for-svarleg å byggje ei rørbru over Sulafjorden. Men prisen er rundt 5,2 milliardar kroner, og byggjetida vil bli mellom fem og seks år.

VEG. I går presenterte dr. ing. Bernt Jacobsen ein studie under seminaret som Sunnmøre Vegin-vest og Aalesunds Handelsfor-ening arrangerte på Høgskolen i Ålesund.

Jacobsen arbeider i Norwegian Submerged Floating Tunnel Company AS (NSFTC)/Cowi, og har laga ein rapport i samarbeid med høgskulen og SINTEF. Sist-nemnde har gjort simuleringar av dei store kreftene frå bølgen.

Miljømessig gunstig. Høgskule- lektor Vemund Aarskog har re- kna på miljøkonsekvensane. Dei

viser mellom anna at ein ved rør- bualternativet slepp ut under halvparten så mykje CO2 som om ferjer skulle trafikere sam- bandet.

Aarskog rangerer rørbru som det beste, deretter fjelltunnel og til slutt ferje som i dag.

Strekninga er ei av dei mest vêrharde i heile landet der ei slik løysing kan vere aktuell. Storha- vet står rett på, og bølgen bryt kraftig. Trass i dette, vil det ikkje vere nødvendig å gå djupare enn 80 meter. Då er det teke omsyn til den såkalla hundreårsbølgen på 30 meter.

Ei slik rørbru må forankrast til botnen med strekkstag for kvar 250 meter.

Sulafjorden er 450 meter djup. Ein ordinær vegtunnel må difor heilt ned på 600 meter for å vere forsvarleg.

Upløgd mark. Bernt Jacobsen fortel det ikkje er bygt liknande

nedsenka rørbuer nokon annan stad i verda. Derfor er dette langt på veg oppløgd mark.

Det einaste prosjektet under bygging er ei 100 meter lang rør- bru i Kina. Men det er eit langt lettare prosjekt enn Sulafjorden.

Jacobsen viser til at Norge har den teknologiske kompetansen som skal til, bygt på erfaringar frå Nordsjøen og frå senketunnelar.

Kan bli eksportvare. – Dersom vi lukkast med rørbru over Sula- fjorden, er dette teknologi Norge kan eksportere og attpåtil tene pengar på.

Svein Gjølseth (Ap) meiner li- kevel ein undersjøisk tunnel er den mest realistiske løysinga.

Kostar halvparten. – Den vil kos- te berre halvparten av det ei rør- bru kostar. Med dagens trafikk vil ein undersjøisk tunnel vere sjølvfinansierande. Tunnel

under havbotnen er også tryg- gare slik eg ser det, seier Gjøl- seth.

Han merkar seg at ei rørbru vil verte utsett for enorme krefter og derfor vil liggje i grenseland for kva som er mogleg.

Gjølseth tek eit aldri så lite at- terhald:

– Dersom det vert sett krav om å byggje undersjøisk tunnel med to løp av omsyn til tryggleiken, kan det hende at desse to alterna- tive vil nærme seg i pris.

Ordførar Bjørn Tømmerdal i Ålesund tek til orde for å få til eit fastlandssamband mellom Hareid og Sula. Men han er tvilande til om det er rett å gå for ei uprøvd løysing som det knytter seg så stor usikkerheit til.

Tømmerdal fryktar også at ei rørbru først kan bli realisert langt fram i tid.

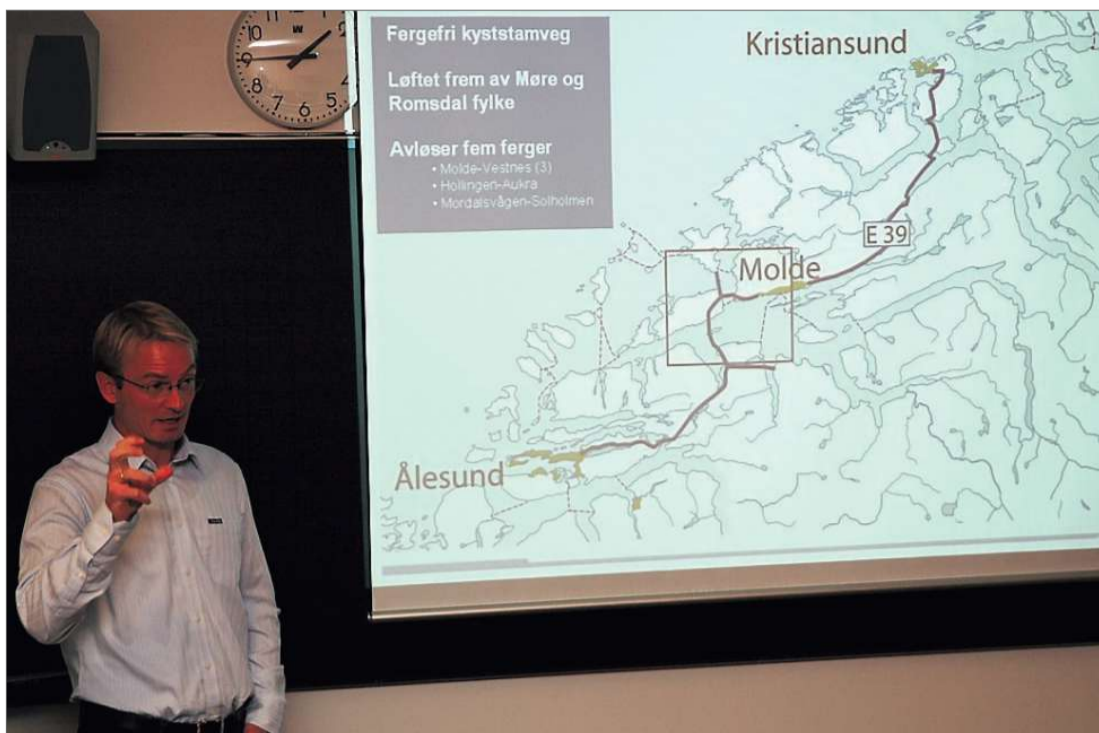
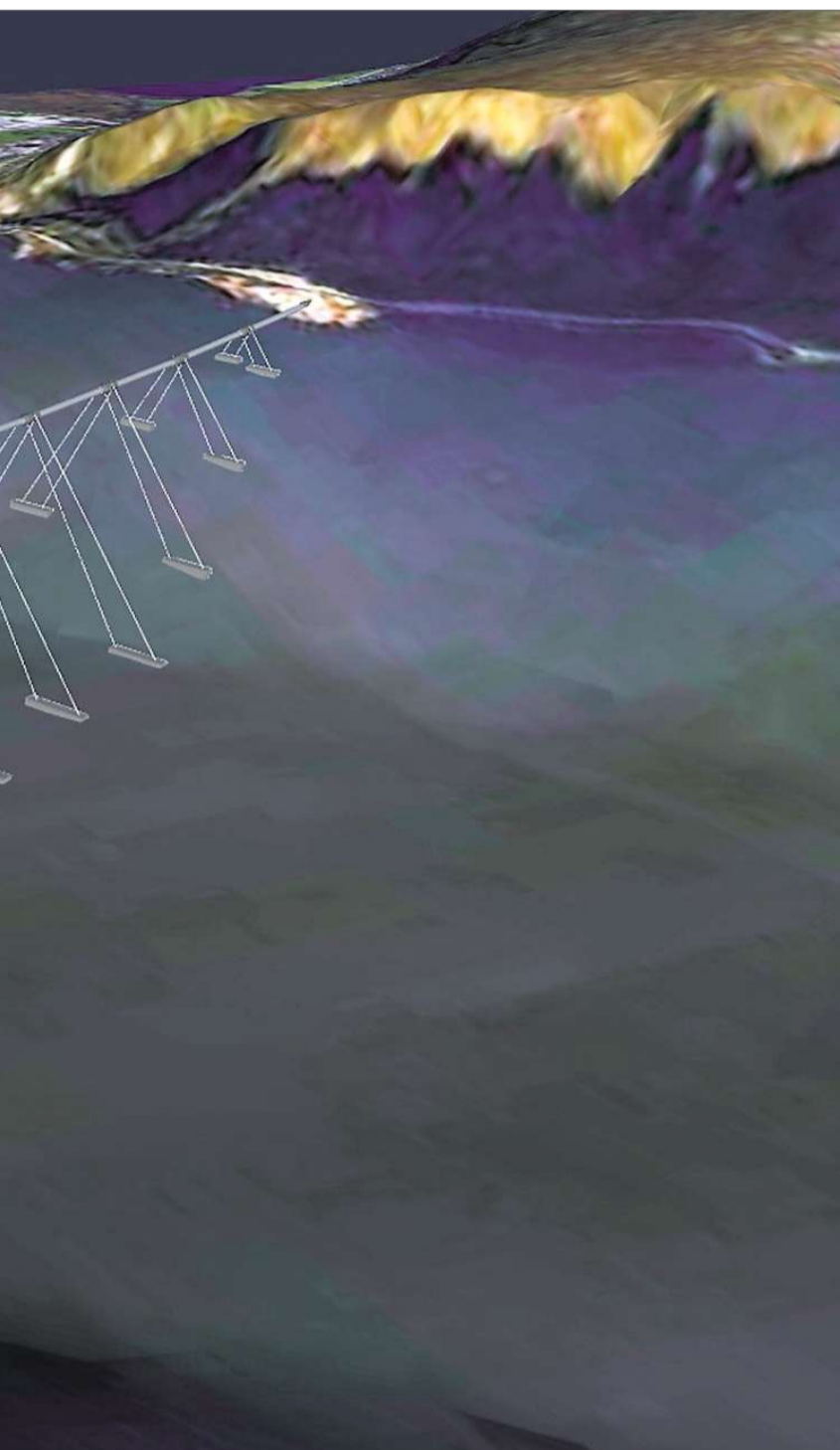
Per Waagan meiner derimot at vil må vere visjonære og våge å gjere noko heilt nytt.

Ras frå Åkerneset. Også eit kjemperas som vil lage tsunami vert trekt fram i debatten.

Ingeniør Bernt Jacobsen trur ikkje at ei flodbølge laga av ras frå Åkerneset vil gjere så stor skade på djupt vatn. Det vil over- raske han om det vert noko stort problem.

– Det er først og fremst på djupner under 200 meter at slike bølger er farlege. Frykta for ei flodbølge må ikkje få setje ein stoppar for dette prosjektet.

Ifylgje Jacobsen er det temme- leg enkelt og rimeleg å køyre mo- dellforsøk ved SINTEF, slik at ein får eksakt kunnskap om kor- leis eit ras frå Åkerneset vil verke inn på ei rørbru over Sulafjor- den.



Det er nå stipulert en pris på seks milliarder kroner for å bygge Møreaksen. Helge Orten, daglig leder i selskapet og ordfører i Midsund, er ikke i tvil om den store betydningen denne forbindelsen kommer til å få. FOTO: PETTER SANDVIK

Kan starte på Møreaksen om fire år

Første del av fastlandsforbindelsen mellom Sunnmøre og Romsdal kan bli påbegynt allerede i 2012.

SAMFERDSEL. Det opplyser Helge Orten, daglig leder i Møreaksen AS og ordfører i Midsund.

Aukra-Midsund. Ortens optimisme skyldes at kommunene Aukra og Midsund nå er kommet godt i gang med ideen om å bygge bru mellom de to kommunene.

Prosjektet er anslått å koste om lag 700 millioner kroner, og Orten mener det er vilje til å gå sammen om prosjektet.

Ettersom brua er definert som del av den framtidige Møreaksen, kan en dermed snakke om start på dette kjempeprosjektet alt i 2012.

Rentefrie lån. Selskapet selv opererer med en foreløpig pris. Den sier at bru mellom Aukra og Midsund, bru over Julsundet, tunnel mellom Midsund og Nerås i Vestnes samt tilførselsveger kan komme til å koste et sted rundt seks milliarder kroner.

Døgntrafikken er satt til 2.880 biler med en årlig trafikkvekst på under en prosent, mens nedbetalingstid er satt til 20 år med ei rente på åtte prosent. Inntektene over 20 år er stipulert til 2,3 milliarder kroner.

Men to forhold kan endre regnestykket dramatisk: Dersom staten innfører rentefrie lån til vegbygging, på linje med blant annet skolebygg, vil inntektene som skal forsvare byggingen stige til 5,3 milliarder.

Renteutgiftene vil altså spise betydelig av den totale kaka.



Julsundet kan være godt egnet som pilotprosjekt for rørbru, mener stortingsrepresentant Svein Gjelseth (Ap), her i samtale med dr. ing. Bernt Jacobsen som har utredet hva rørbru innebærer. FOTO: JAN-PETTER ALBERTSEN

Større vekst. Dersom det legges inn større vekst i trafikken, for eksempel lik den man har på ferjestrekningen Vestnes-Molde, vil regnestykket bli enda gunstigere.

Trasévalget sjalter ut fem ferger: Vestnes-Molde, Solholmen-Mordalsvågen og Aukra-Hollingsholm. Det man i dag betaler for å reise med ferjene blir hetende bompenger.

Trasévalg. Under møtet på Høgskolen i Ålesund i går kom det imidlertid fram at rekkene ikke er sluttet når det gjelder trasévalg.

Ordfører Bjørn Sandnes i Haram etterspør en analyse der også en forbindelse fra Haram til Midsund er med.

– Det må bli kjent hva det koster og hvordan det vil virke inn på trafikken og totalprosjektet, sier Sandnes.

Må samle oss. – For å bringe prosjektet videre er det helt avgjørende at vi nå makter å samle oss, sier stortingsrepresentant Svein Gjelseth (Ap).

Han mener det bør være mulig å få til en låneordning for vegene på lik linje med det man har for blant annet skolene. Gjelseth tror dette vil komme i forbindelse med framleggelsen av Norsk Transportplan neste år.

Pilotprosjekt. Gjelseth mener også at strekningen mellom Midsund og fastlandet, det vil si Julsundet, kan være godt egnet for en rørbru.

– Her er det kortere enn mellom Hareid og Sula. Jeg tror det er en fordel å lansere et slikt pilotprosjekt på det best mulig egnete stedet.

«Nå er det helt avgjørende at vi makter å bli enige»

SVein GJELSETH

for miljøet



Ordførarane Bjørn Tømmerdal og Knut Støbakk med Per Waagan i midten.