

Støtte til forprosjektet «Fergefritt nordre Nordmøre».

Bakgrunn for arbeidet med en ytre kystvei

Det har lenge vært et ønske og mål om å komme et steg nærmere en fergefri ytre kystvei mellom Nordmøre og Trondheim.

Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap (NNBT) har lenge jobbet langsiktig med samferdselsløsninger på nordre Nordmøre og har gjennom årene blant annet fått realisert veiforbindelsen Smøla-Edøy, Imarsundforbindelsen og fergeavkortning til Smøla.

De neste store prosjektene som står for tur er Talgsjøprosjektet og fastlandsforbindelse til Smøla. Dette er hver for seg store prosjekter som krever store investeringer.

I NNBT sin handlingsplan har Talgsjøforbindelsen en høyere prioritet enn fastlandsforbindelsen til Smøla.

Fylkeskommunens prioriteringer av nye fergeavløsningsprosjekter

Det har vært stor usikkerhet rundt hvordan Møre og Romsdal fylkeskommune vil prioritere nye fergeavløsningsprosjekt. En slik avklaring ble gjort da fylkestinget valgte å gjennomføre Nordøyveiprojektet. Med vedtaket signaliserte fylket at de vil fortsette en offensiv politikk for å bygge samferdselsprosjekter som realiserer nye bo- og arbeidsmarkedsregioner. Selv om fylkets økonomiske situasjon som følge av dette er kritisk, vil denne på sikt bedres og rydde rom for fremtidige prosjekter.

Neste store prosjekt ut da er Todalfjordprosjektet.

Utover dette har ikke fylkeskommunen satt opp flere i prioritert rekkefølge, men har satt krav til at prosjekter må være «gryteklare» og selvfinansierende for å komme i posisjon.

Som følge av dette anser styret i NNBT at fergeavløsningsprosjekter på nordre Nordmøre nå er nærmere en mulig realisering, men at dette krever en betydelig innsats for å komme i posisjon.

NNBT's arbeid og vurderinger

Styret i NNBT ønsker å utrede muligheten for å pakke Talgsjøforbindelsen og fastlandsforbindelse til Smøla i ett prosjekt.

Erfaringer fra Nordøyveiprojektet viser at det kan være fordeler å bake inn flere fergestrekninger i samme prosjekt. En oppnår da fergeavløsningsmidler fra to samband, slik at prosjektkostnadene relativt sett blir lavere på grunn av samtidighet og størrelse. Samtidig vil trafikkveksten for de to sambandene gjensidig påvirke hverandre positivt.

Allerede i 1990 ble det utarbeidet en vurderingsrapport på Talgsjø-prosjektet der trasevalg, tunnallengde, dybde og kostnader var sentrale element.

I perioden 2008-2010 ble det jobbet aktivt med prosjektet igjen og grunnundersøkelser (akustikk og seismikk) ble gjennomført i samarbeid med fylkeskommunen og vegvesenet.

Våren 2013 ble konseptvalgutredningen (KVU) sluttført. Dette førte til at man igjen fikk ulike tunneltraser. Det var lange tunneler som var alternativet på daværende tidspunkt.

Høsten 2013 startet arbeidet med konsekvensanalyse for en fergefri Talgsjø. Norconsult AS ble tildelt oppdraget, og utarbeidet en analyse som sier noe om hvilke samfunnsøkonomiske og regionale virkninger en fergefri Talgsjø vil få.

Siden den gang er det skjedd mye innenfor tekniske løsninger for fjordkryssinger. Det er derfor naturlig å gjøre en ny vurdering av hva som er mulig for å realisere en fergefri Talgsjø.

Betydelige samfunnsgevinster

En fergefri Talgsjø vil redusere betydelig reisetiden mellom Aure og Smøla og regionsenteret Kristiansund. Det vil bli et døgnåpent reisetilbud, og dette vil åpne for en større bo-, arbeids- og serviceregion.

Parallelt med dette jobbes det med etablering av ferge mellom Hitra og Aure. Dette sambandet vil være realisert lenge før ovennevnte samband realiseres. Det er helt på det rene at en samferdselsløsning bestående av fergefri Talgsjøforbindelse, med fastlandsforbindelse til Smøla og ferjeforbindelse til Hitra vil medføre en radikal endring i reisemuligheter og reisemønstre for denne regionen.

Smøla, Aure, Hitra og Frøya er alle sterke havbrukskommuner med en historisk sterk vekst innen sysselsetning avledet fra havbruksnæringen. Denne veksten forventes å fortsette i flere tiår fremover. En tettere kobling mellom disse fire kommunene og inn til regionsentret Kristiansund vil være avgjørende for regionenes utvikling i fremtiden. Dette vil realisere en stor bo- og arbeidsmarkedsregion som vil være attraktiv både for næringsliv og befolkning. Kvernberget flyplass vil samtidig få økt sitt trafikkgrunnlag som følge av at 15-20 tusen innbyggere får en kortere reisevei til flyplassen.

Mulig innvirkning på kommunekartet

Regjeringen varsler en fortsettelse av kommunereformen. Det kan se ut som at målet med at antall kommuner skal reduseres vesentlig skal gjennomføres på sikt.

En realisering av Talgsjøforbindelsen og Edøyfjordsambandet vil åpne muligheten for at kommunekartet kan tegnes på nytt i vårt område.

Med dagens hindringer i nattestengte fjordkryssinger, vil en kommunesammenslåing virke mot sin hensikt.

Ved realisering av disse vegforbindelsene vil situasjonen trolig bli helt annerledes.

Havrettet samarbeid og regionforsterkning

Regiontilhørighet er også på nytt satt på dagsorden på nordre Nordmøre.

I alle tre kommunene som er direkte involverte i dette prosjektet er det en klar og tydelig forventning om at det utredes en mulig fremtidig regiontilknytning til Trøndelag.

Dette samferdselsprosjektet er i tråd med denne retningstilnærmingen: Kristiansund har gjennom historien alltid vært vendt ut mot havet, og en tettere knytning til aktiviteten som skjer utenfor kysten fra Averøy, via Kristiansund, Smøla, Aure og videre til Hitra og Frøya gir gode forutsetninger for vekst i hele regionen.

Kristiansund sin posisjon som regionsenter vil revitaliseres ved en tettere knytning mot områdene ut mot kysten nord for byen.

Mulig selvfinansiering

En trafikkanalyse utarbeidet av Vianova i 2018 utarbeidet på bestilling av NNBT og Samspleis m.fl. viser at det er et godt trafikkgrunnlag for å kunne realisere disse fergeavløsningsprosjektene på nordre Nordmøre som selvfinansierende.

Tellingen for Talgsjøen viser 2800 kjt. ÅDT i 2030, mens for Edøyfjorden viser tellingen en sterk spredning med 400-1400 kjt. ÅDT i 2030.

Både Talgsjøen og Edøyfjorden, har begge relativt stor forskjell mellom Telling 2016 og Basis 2016. Så her vil det være aktuelt med dybdeanalyser av beregningsresultatene for å se hva dette kan skyldes.

En finner av trafikkanalysen at trafikkgrunnlaget og bompotensialet er stort, og en vil kunne realisere dette som et selvfinansierende prosjekt. Det forutsetter at en ser inntjeningen over hele levetiden, 30-40 år. Dette utfordrer dagens tankesett innen selvfinansiering, der en nå forventer inntjening fra år 1.

Det vil være en deloppgave i et forprosjekt å utrede andre finansieringsmetoder for å løse utfordringer med negativ kontantstrøm i første driftsår.

Det finnes mange langsiktige investorer som har 20-30 års-perspektivet i sine plasseringer og som vektlegger sikker og langsiktig avkastning.

Hvordan arbeide med å fremme ytre kystvei - Prosjektbeskrivelse

Det er flere faser og beslutningspunkt et vegprosjekt må gjennom før det er klart til realisering.

Figuren under viser sammenhengen mellom de politiske styringsdokumenter og et vegprosjekts faser.

Den øverste linjen i figuren viser hvilke faser, politiske vedtak og ekstern kvalitetssikring et veiprojekt må gjennom. Den nederste linjen viser de politiske styringsdokumentene.



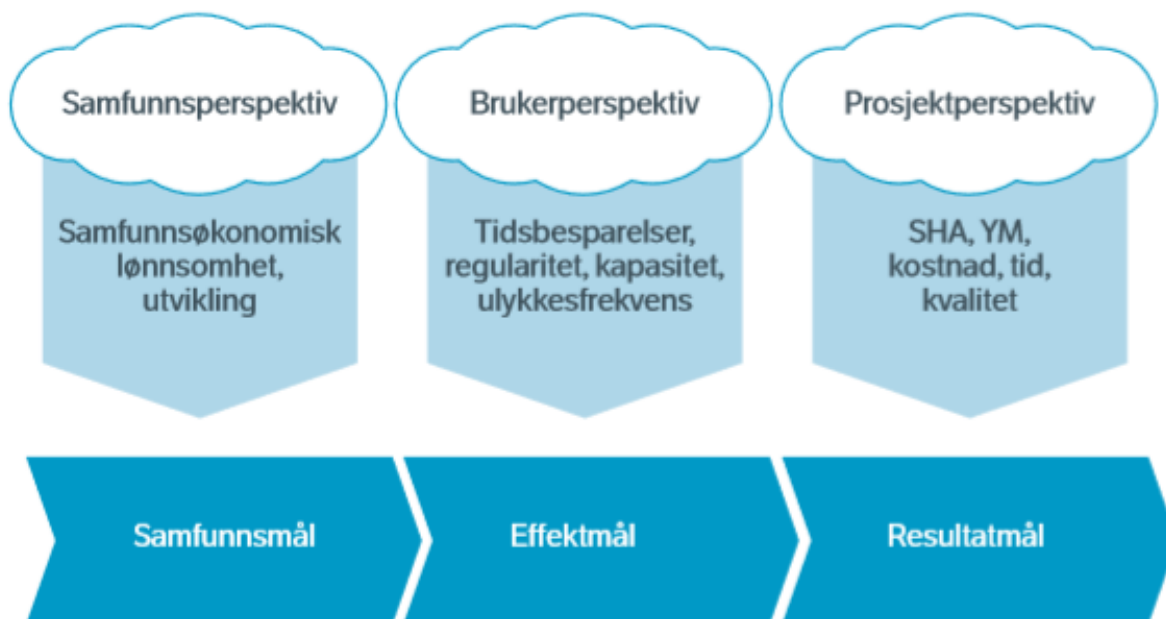
For å jobbe frem en ytre kystvei bør det opprettes et forprosjekt som går over tre år.

Mål

Alle vegprosjekter skal ha definerte samfunns mål, effektmål og resultatmål.

Hovedmålet for dette prosjektet uttrykkes som et «Fergefritt nordre Nordmøre»

Målhierarki for vegprosjekter er illustrert i nedenstående figur.



Nærmere beskrivelse av forprosjektet

Formålet med et 3-årig forprosjekt er følgende:

1. Konkretisere og fastsette de ulike fasene og tiltakene som må gjennomføres før prosjektet kan tenke på en realisering
2. Jobbe for politisk forankring i de berørte kommuner, og et grundig innsalg mot faglige og politiske beslutningstakere.
3. Utrede alternative finansieringsmuligheter/metoder, m.a. sammen med finansieringsmiljøer der langsiktig, sikker avkastning vektet høyere enn avkastning fra første krone og første driftsår.

Ny konseptvalgstudie

Siden den samfunnsøkonomiske analysen ble levert i 2014 har det skjedd ganske mye innen tekniske løsninger for fjordkryssinger. Det er derfor naturlig at kryssingsmulighetene oppdateres gjennom en oversiktlig og oppdatert konseptstudie.

For tunnelen vil den kunne vurdere muligheten for å redusere høydeforskjell og tunnellengde med et annet påhuggsområde på bysiden.

Konseptstudien bør også inneholde flytebruløsninger. For flytebruløsninger bør behovet for bølge- og vinddata for fjorden vurderes, og om det kan være aktuelt å gjennomføre en simulering av eksponering for en konstruksjon. Lokalisering kan vurderes både utenfor og innenfor den korridoren ferga benytter i dag.

En slik konseptstudie ventes å ligge på rundt 5-700,000 kroner eks. mva., med evt. simulering av vind- og bølgedata.

Politikk

Prosjektet må selges inn på prioriteringslisten til fylket.

Et solid og gjennomarbeidet prosjekt vil være avgjørende for fylkets vurderinger.

Forutsatt at prosjektet kan fremvise selvfinansiering i den aktuelle nedbetalingsperioden vil det være enklere å oppnå høy prioritet.

Prosjektet må gis god profilering, det må satses på bred informasjon, og det må forventes tverrpolitisk jobbing med prosjektet «Fergefritt nordre Nordmøre».

Finansieringsmuligheter

I dag er det to ulike økonomiske ordninger for fastlandsforbindelser som erstatter fergesamband.

Fergeavløsningsordningen gir økonomisk kompensasjon for fylkeskommunale fergesamband som erstattes helt med fastlandsforbindelse.

Fergeavkortningsprosjekter får liknende støtte gjennom en annen ordning for vegforbindelser som erstatter deler av et fergesamband.

I prosjektperioden vil det være behov for å jobbe opp mot både regjering og Storting for å endre rammebetingelsene for finansiering av vegprosjekt i mer gunstig retning.

Organisering

Forprosjekt foreslås ledet av en styringsgruppe på 4 medlemmer; hhv.

- 1 representant fra hver av kommunene Aure, Kristiansund og Smøla
- 1 Representant fra Møre og Romsdal Fylkeskommune samferdselsavdelingen

Forprosjektet forutsettes å engasjere en prosjektleder i 50-100% stilling

I forprosjektet vil det være naturlig å knytte til seg en Ressursgruppe satt sammen av fagpersoner innenfor de ulike fagfeltene som prosjektet berører.

Økonomi

Nordre Nordmøre Bru- og tunnelselskap har satt opp en beregning av aktuelle kostnader for å realisere et 3-årig forprosjekt.

NNBT søker på dette grunnlag om tilslutning og støtte fra kommune Aure, Smøla, Kristiansund til forprosjektet «Fergefritt nordre Nordmøre»

Utgifter.	år 1	år 2	år 3	Sum
Prosjektledelse	500 000	500 000	500 000	1 500 000
Konseptvalgstudie	700 000			700 000
Andre Utgifter	200 000	150 000	150 000	500 000
Sum Utgifter:	1 400 000	650 000	650 000	2 700 000
Inntekter:				
Aure	466 667	216 667	216 667	900 000
Smøla	466 667	216 667	216 667	900 000
Kristiansund	466 667	216 667	216 667	900 000
Sum Inntekter:	1 400 000	650 000	650 000	2 700 000

Kostnadene deles likt mellom de tre eierkommunene i selskapet. Det kan komme behov for ytterligere analyser.

Dersom det blir behov for ytterligere analyser/kartlegginger vil finansieringen avklares fortløpende.

Fra forprosjekt til neste fase i arbeidet med «Fergefritt nordre Nordmøre»

Når det er foretatt valg av trasé sammen med vegvesenet/fylkesadministrasjonen vil prosjektet være klar for neste fase.

Forslag til vedtak:

1.kommune gir sin tilslutning til NNBT`s arbeid med å realisere «Fergefritt nordre Nordmøre» i hht. de planer som er fremlagt for et 3-årig forprosjekt.
2.kommune støtter forprosjektet i samsvar med fremlagt budsjett og finansieringsplan fra kommunene Aure, Smøla og Kristiansund. Beløpet kr. finansieres ved
3. kommune oppnevner (NN) som sin representant i styringsgruppen for forprosjektet til «Fergefritt nordre Nordmøre».