

Sunnmørsposten

<http://www.smp.no>

Forside

Utskriftsdato: torsdag, 28. september 2006 kl. 08:28



Jan Kåre Aurdal og Frank Sve holder en plakatt over planene mellom seg. - Denne bør vi forstørre og henge opp slik at alle bilister kan se det, sa Frank Sve.

Vil at vi skal kjøre over Storfjorden innen ti år

Innen ti år mener Storfjordsambandet, med Frank Sve og Jan Kåre Aurdal i spissen, at vi skal kunne kjøre over Storfjorden i fast kjørbart samband. - Dette er ikke lenger virkelighetsfjerne vyer, men realistiske planer, sier Frank Sve.

Skrevet av: Elisabeth Solvang (onsdag, 27. september 2006 14:45)



Vemund Årskog fra Høgskolen i Ålesund lanserte dykket rørbrø som et reelt alternativ.

Stranda-ordføreren er styreleder i Storfjordsambandet, som har som hovedmål å sikre fast kjørbart samband over Storfjorden mellom Ørsneset og Magerholm. Storfjordsambandet har støtte fra elleve kommuner i regionen, i tillegg til 44 næringslivsbedrifter.

I dag presenterte sambandet sine siste planer om å nå målsetningene sine.

- Det som er sikkert er at både reiselivet og næringslivet i regionen vil tjene stort på å få på plass kjørbart samband over fjorden. Dette er ikke bare noe som angår kommunene Sykkylven og Stranda, det angår hele regionen, sa Jan Kåre Aurdal, som er nestleder i sambandet og ordfører i Sykkylven kommune.

Han påpekte at ferjesambandet mellom Magerholm og Ørsneset er Norges tredje største.

- Selv med fire ferger i timen er det kontinuerlig kø på begge sider av fjorden. Nå er det på tide at vi får dette på plass, sa han.

Bompenger

Styret i Storfjordsambandet mener at realismen i planene om å få til et fast kjørbart samband har endret seg drastisk de siste årene.

- De første planene kom i 1988, men da var verken økonomien eller teknologien til å gjennomføre et slikt prosjekt på plass. Nå er forutsetningene helt forandret, påpekte Sve, og la til:

- Uansett hvilken løsning vi går for vil prisen på et et slikt vegprosjekt ligge rundt to milliarder kroner. Med tanke på at vi, dersom vi bruker seks prosent bergningsrente, sparer 1,1 milliard på å kutte ut ferjesambandet, er dette i aller høyeste grad økonomisk realistisk å få på plass.

Resten av finansieringen mener Sve og Aurdal at de i stor grad skal dekke inn gjennom støtte fra kommunene, fylkeskommunen, næringslivet - og bompenger. Frp-politikeren Sve avviser at dette strider med partipolitiske prinsipper.

- Nei, det vil ikke bli større kostnader for bilistene enn det allerede er i dag gjennom ferjebilletten, sier han.

Tre alternativer

Om økonomien skulle være hundre prosent på plass, vil bygging av kjørbart veg over fjorden likevel føre med seg en del praktiske utfordringer.

På Storfjordsambandets presentasjon i dag forklarte de at det er tre ulike alternativer til hvordan vegen skal bygges.

- Vi kan bygge bro, vi kan bygge flytetunnel eller vi kan bygge undersjøisk tunnel, sa Frank Sve.

Brosymfoni

Høgskolelektor Vemund Årskog fra Høgskolen i Ålesund var blant faginstansene som deltok på presentasjonen. Høgskolen har samarbeidet med Storfjordambandet om å utrede mulighetene for bro eller flytetunnel over fjorden.

Begge disse alternativene byr på utfordringer. Bro er teknisk vanskelig fordi det er snakk om en relativt lang strekning og dyp fjord.

- En norsk forsker har imidlertid kommet fram til en kombinasjonsløsning av tre kjente måter å bygge bro på. Dette kalles Brosymfonien, og er en aktuell løsning for Storfjorden, sa høgskolelektoren.

Han lanserte også flytetunnel, eller flytende neddynket rørtunnel, som et alternativ.

- Med de teknologiske løsningene vi har i dag er dette løsbart. Det ville i så fall blitt den første eller andre tunnelen i verden av denne typen, og det ville satt Norge på kartet som kunnskapsnasjon, sa Årskog.

Dypt

Han var ikke den eneste som snakket om verdensrekorder under presentasjonen. Også senior ingeniørgeolog Bent Aagard fra Sweco Grøner mente at det kjørbare sambandet kan sette rekorder.



- Vi bør ha et fast kjørbart samband over Storfjorden innen ti år, sa Frank Sve på presentasjonen.

Firmaet har utredet muligheten for å bygge undersjøisk tunnel. Konklusjonen hans var at det er teknisk gjennomførbart, men at noen verdensrekorder må settes.

Verdens hittil dypeste undersjøiske tunnel blir Eiksundsambandet, med en maksimaldybde på 287 meter. Tunnelen over Storfjorden måtte gått helt ned til 550 meter.

Innen ti år

Styret i Storfjordsambandet er uansett ivrige etter å sette i gang.

- Nå har vi bestemt oss, dette skal gjennomføres, sa Sve entusiastisk.

Han sa at Storfjordsambandet allerede innen et år vil ta en avgjørelse med hensyn til hvilken løsning de vil gå for. Neste høst skal nasjonal transportplan revideres, og da mener Sve og Aurdal at planene må innlemmes.

- Vi vil nå gjøre alt for å påvirke sentrale politikere, sa Sve.

Han håper at det ikke blir lenge til sunnmøringene kan kjøre over Storfjorden.

- Hvis jeg sier fem til ti år så er ikke det urealistisk, absolutt ikke, avsluttet han.