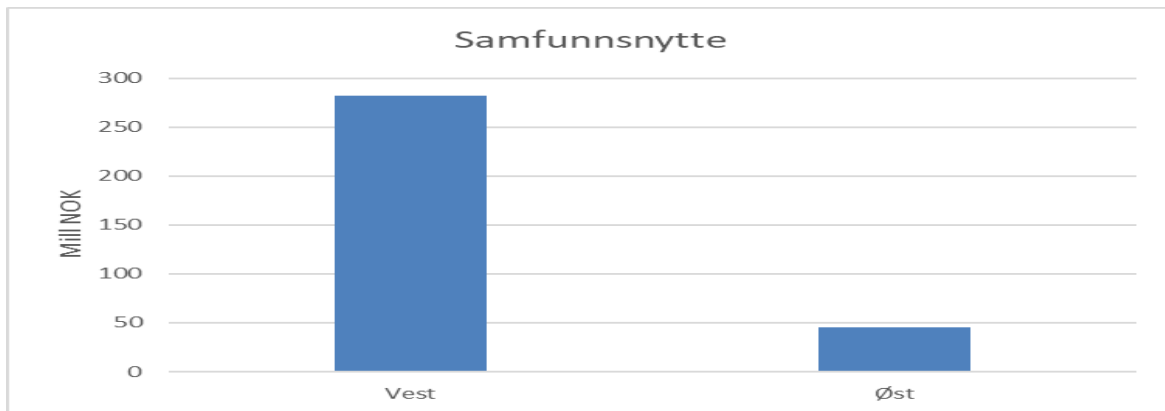


Vedlegg 1 Figurer

Figur 1



Figuren viser forskjellen i samfunnsnytte mellom de to alternativene. Vestalternativet gir en netto samfunnsnytte på 237 mill kr (282 mill kr – 45 mill kr) (jfr. konsulentrapporten).

Figur 2 Knarrlagsund bru - hvilket alternativ scorer best?

TEMAER*	ØST	VEST
Trafikksikkerhet		X
Framkommelighet		X
Risiko – beredskap og transportsikkerhet		X
Netto samfunnsnytte (kostnad- og nytteeffekt)		X
Gjennomføringstid	X	X
Blanding av anleggstrafikk og normal trafikk i byggeperioden		X
Hva gir mest synergier? (nærings- og befolkningsutvikling)		X
Kjøre- og tidskostnader inkl. kjøreavstand		X
Pris	X	X

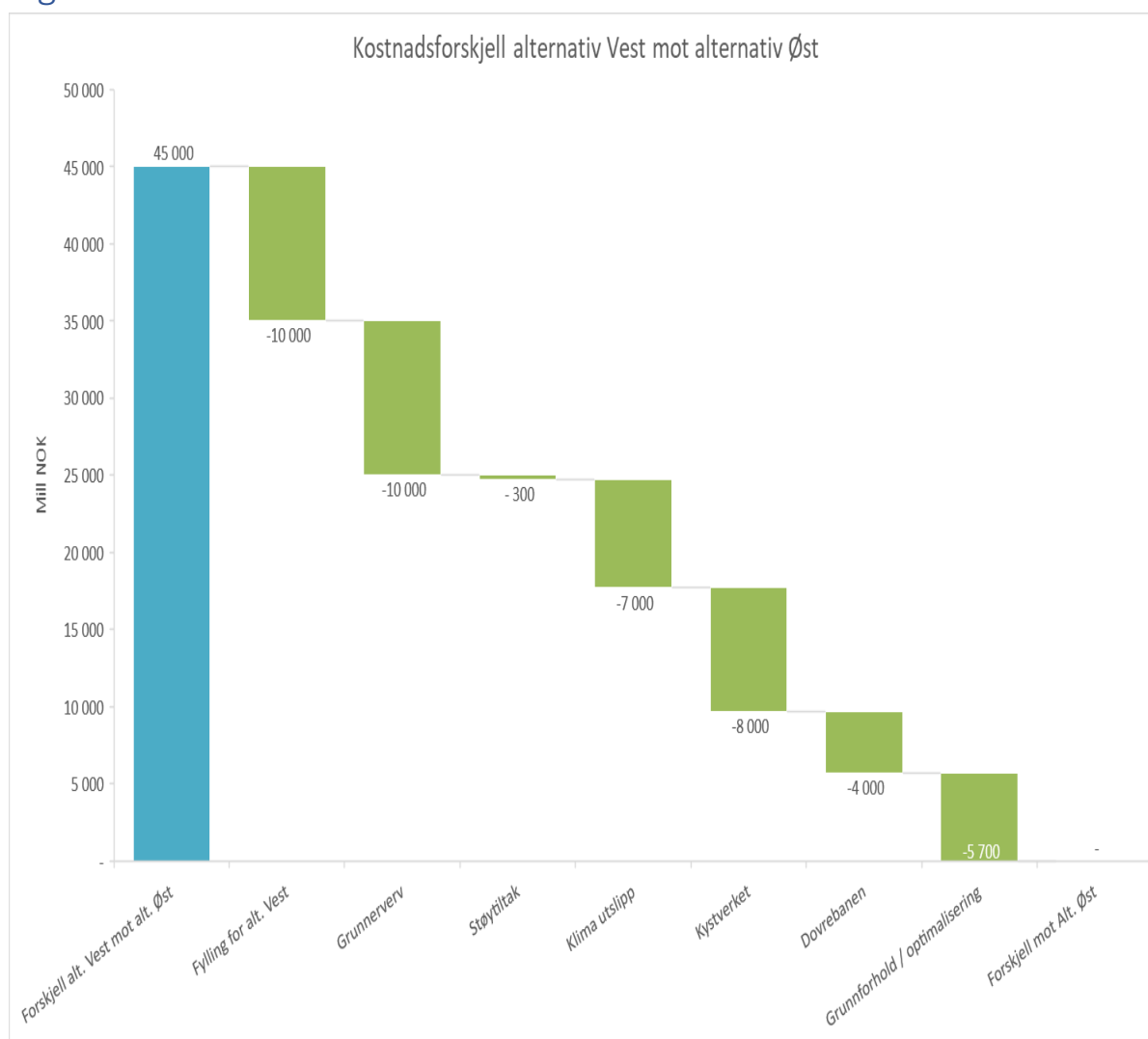
Konklusjon: **Vest er det klart beste alternativet**

*

Jeg, Edvard Ulvan, er som tidligere daglig leder for Lakseveien (NY RV 714 AS) godt kjent med hva som skal vektlegges som beslutningsgrunnlag for prioritering av et veiprojekt. For Lakseveien var det de overnevnte temaene. Siden har nok miljø med CO2-utslipp kommet inn som en ny faktor, mens det før var en del av kjøre- og tidskostnader: Jo, lengre kjøretøyavstand, jo større CO2-utslipp.

Når det gjelder gjennomføringstid, er vi usikker på om det blir noen vesentlig forskjell mellom alternativene da det er lite vurdert i rapporten. For pris kommer Øst best ut i rapporten, men ved en optimalisering av Vest kan forskjellen mellom alternativene bli minimale.

Figur 3

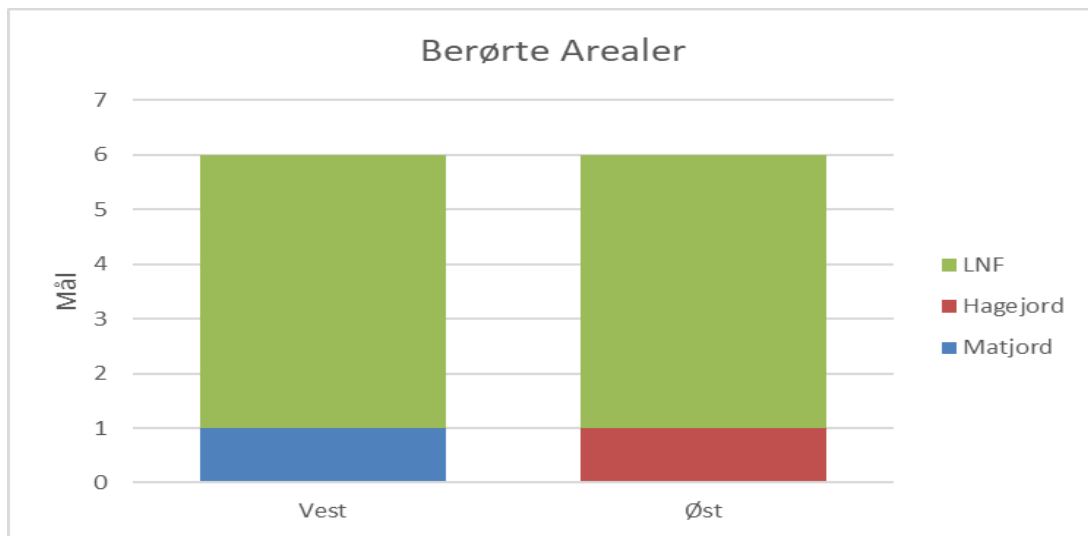


Figuren viser at forskjellen i pris kan bli liten mellom Øst og Vest. Vi har hentet tall fra konsulentrapporten når det gjelder fylling i Vest, grunnerverv, støytiltak, økt klimautslipp med Øst på 2900 tonn CO2 og krav fra Kystverket. Grunnervervkostnadene er ennå ikke kvantifisert i flg. Fylket (opplyst på siste referansegruppemøte) og derfor høyst usikre. 2 eiendommer berøres direkte i Vest, mens 15 -20 eiendommer vil berøres i Øst m.h.t grunnerverv. Derfor skulle kostnadene i Øst bli høyere. Her har vi satt like kostnader for alternativene.

Potensielle tilleggskostnader for Øst:

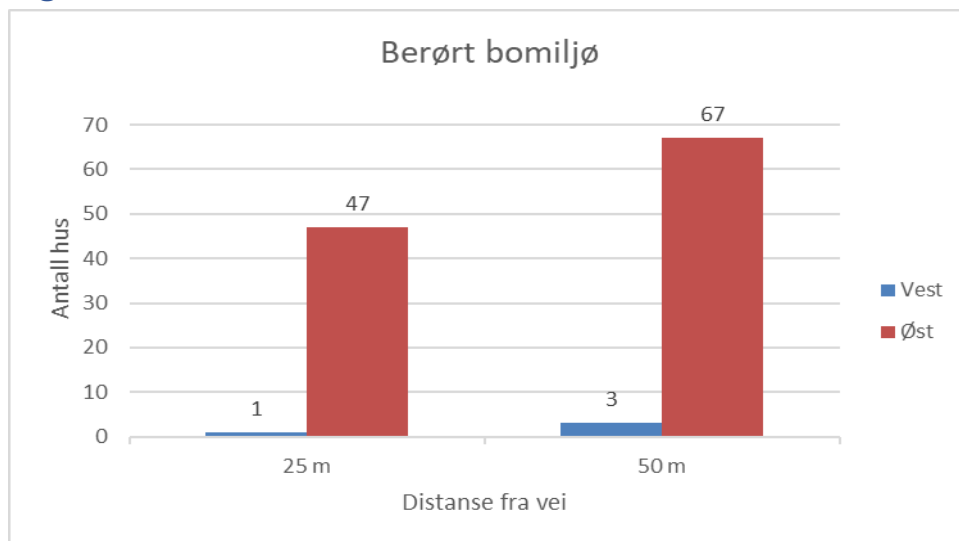
- Kostnadene for tiltak mot trafikkstøy i Øst er priset lavt.
- Uavklarte grunnforhold i Øst vil kunne medføre høyere kostnader.
- Den bratte bakken (Dovrebanen) i sentrum der det er store trafikale problemer med vogntog vinters tid, mener vi må utbedres før eller siden dersom Øst velges (helningen på hele 11% i h.h.t krav om 8%) .
- Videre har stålprisene steget kraftig og skaper stor usikkerhet i prisingen av samvirkebrua (stål og betong) i Øst (se figur 9).Kilde: Norsk stål. Dette kan øke kostnadene med flere 10-talls millioner. Betongprisindeksen er også økende, men det er allerede hensyntatt for bru i Vest (20-30 % økning i enhetspris)

Figur 4



Figuren viser at begge alternativene medfører like store og relativt små naturinngrep.

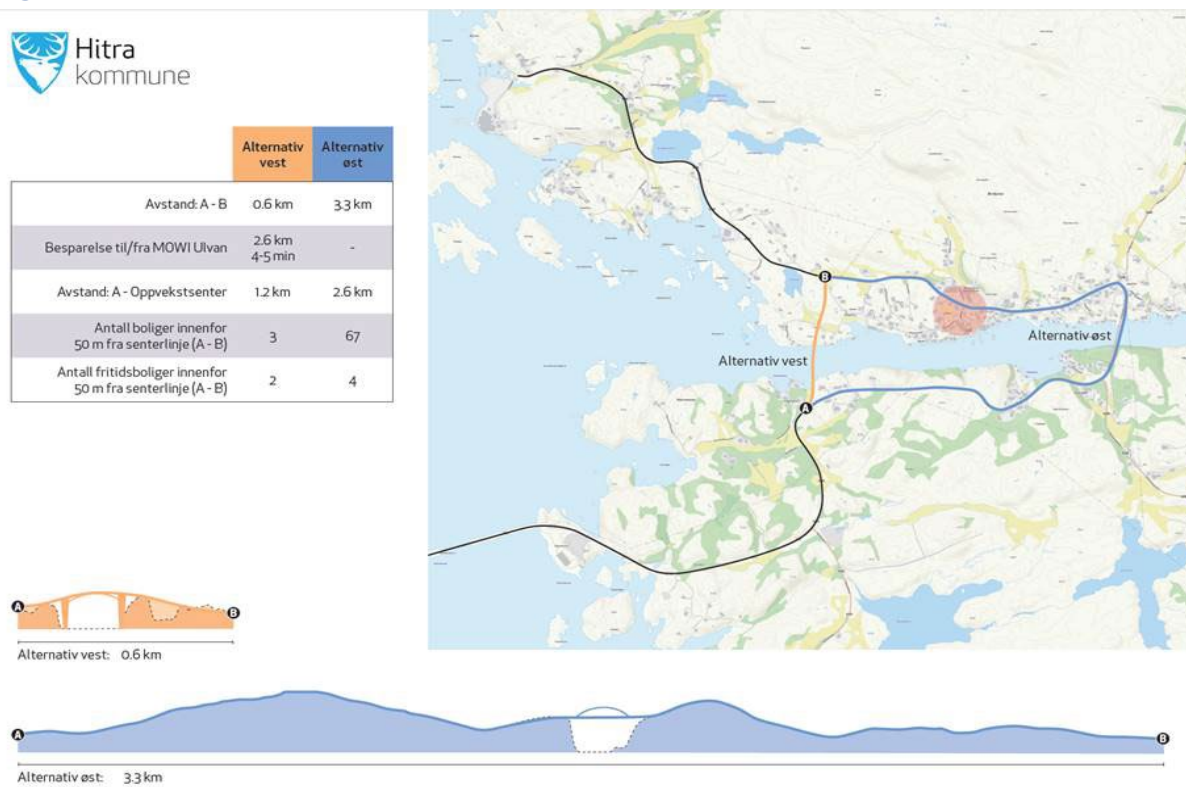
Figur 5



Kilde: Hitra kommune

Figuren viser at 94% av boligene langs aktuell trasé berøres negativt av Østalternativet (trafiksikkerhet, støy, bomiljø osv.). Dette gir en pekepinn på folks preferanser for Vest eller Øst. To undersøkelser er i tillegg gjort for å lodde folkemeningen. Den ene inkluderte de som bor og har sterk tilknytning til Knarrlagsundet (bare de over 18 år). Totalt 245 personer inngikk med spørsmål om å stå med navn på liste (listene ble innlevert til Hitra kommune). 84% av de foretrakk Vestalternativet. Den andre undersøkelsen vektet fastboende høyere, og resultatet ble ca 75 % for Vest. Vi har med bakgrunn av det foran presentert at ca 80 % støtter Vest.

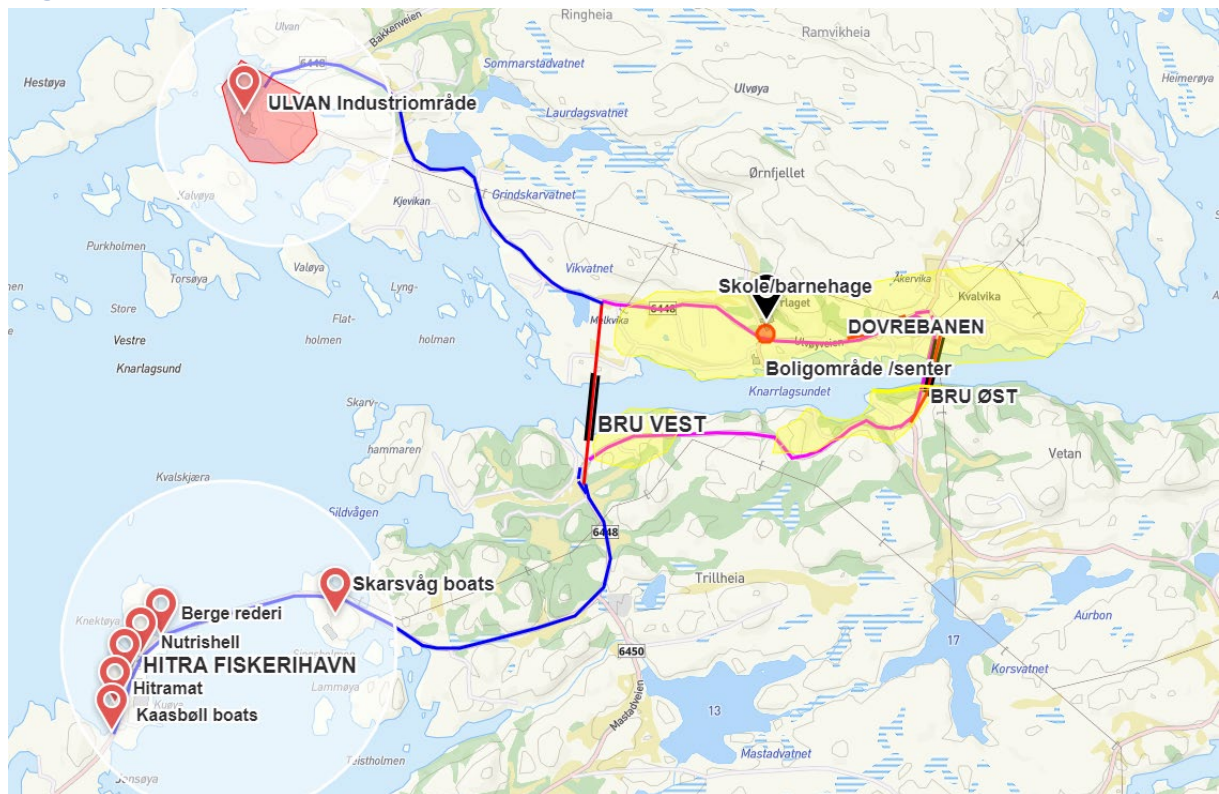
Figur 6



Kilde: Hitra kommune

Figuren viser hvor alternativene for Vest og Øst ligger, lengdeprofil av veien for Øst (3,6 km) og Vest (0,6 km). Det blir bedre framkommelighet med 1,4 km kortere vei til oppvekstsenteret (sentrum av Knarrlagsund) med Vest. Ulvan industriområde ligger i enden av veien i Vest, mens den røde sirkelen er oppvekstsenteret. I tabellen er det også angitt antall berørte hus og hytter.

Figur 7



Figuren viser hvor alternativene for Vest og Øst ligger, lengdeprofil av veien for Øst (3,6 km) og Vest (0,6 km), Det blir 1,4 km kortere vei til oppvekstsenteret (sentrum av Knarrlagsundet) med Vest. Ulvan industriområde ligger i enden av veien i Vest, mens den røde sirkelen er oppvekstsenteret. I tabellen er det også angitt antall berørte hus og hytter.

Figur 8:



HØRINGSUTKAST

Verdiskapingsstrategien

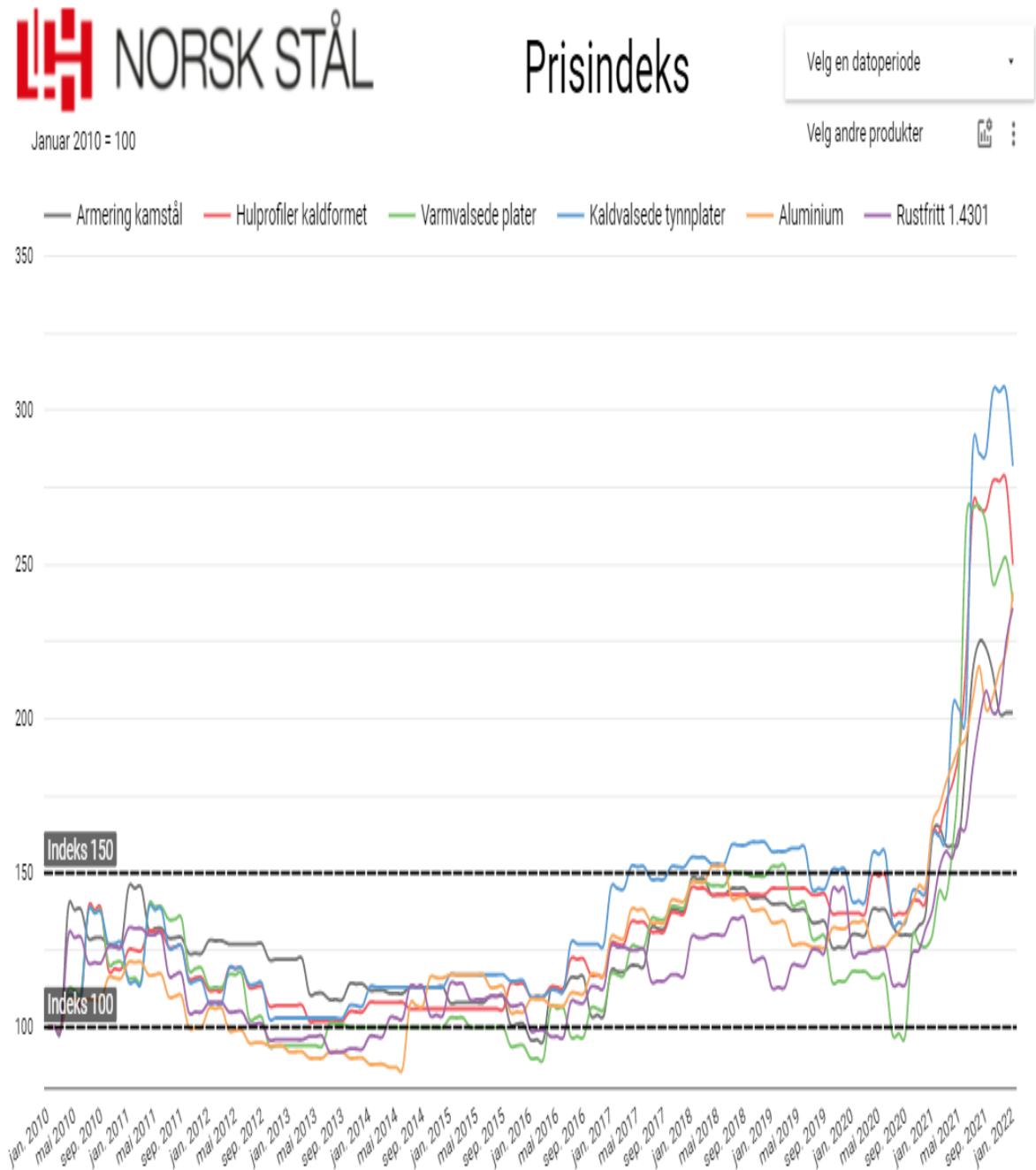
Regional strategi for verdiskaping i Trøndelag 2022-2025



Kilde: Trøndelag fylkeskommune (med bilde Ulvan industriområde)

- Trøndelag Fylkeskommune har igangsatt arbeidet med en Verdiskapingsstrategi 2022-2025 der spesielt attraktive industriområder som i Ulvan blir viktig
- Innlegget fra tidligere fiskerisjef og regiondirektør Alf Albrigtsen med tittelen «Knarrlagsund bru dreier seg om noe langt mer enn å krysse sundet», er også viktig i denne sammenhengen (hans avisinnlegg er vedlagt)
- Karl Almås, som bygde opp og ledet Sintef OCEAN og har ledet flere perspektivanalysearbeider, har bidratt til å framheve viktigheten av Ulvan industriområde og har også et innlegg som bygger oppunder hvor strategiske viktig Hitra/Frøya regionen er for framtidige havnæring og tilgangen på attraktive landarealer/ industriområder (vedlagt)
- Vedlagte brev fra Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) er ikke minst viktig også her med fokus på infrastruktur (vedlagt)

Figur 9



Figuren viser store variasjoner i stålprisen som gir stor usikkerhet i prisingen av samvirkebrua i Øst. 20% økning i prisen på samvirkebrua i Øst gir 25 mill kr i økte kostnader.

Forslag til vedtak:

Med bakgrunn i gjennomgangen vi her har gjort er etter vår mening, følgende vedtak naturlig:

- 1. De framlagte utredninger viser at de aller fleste kriterier underbygger et trasevalg som er i favør Vestalternativet.*
- 2. Fylkesdirektøren må jobbe videre med å optimalisere trasevalget og bruløsningen slik at kostnadene kan reduseres mest mulig, dog innenfor en forsvarlig standard. Herunder må det for eksempel kritisk vurderes om brubredde på 11,1 meter er nødvendig, all den tid ei bru i nærområdet som Krabbsundbrua er vesentlig smalere, men har langt større trafikkmengde. Det må også vurderes om dagens bru kan beholdes til G/S-formål, og samtidig representere en risiko-avlastning og beredskapsløsning.*
- 3. Fylkesdirektøren bes videre om snarest å fremme søknad om igangsetting av planarbeid – reguleringsplan for ny trase i vest, og deretter gjennomføre de nødvendige arbeider med reguleringsplan. Det legges da til grunn at dette gjennomføres slik at det blir mulig å realisere bygging av ny bru med tilførselsveier i vest i h.h.t. fylkets vedtatte økonomiplan.*