

Dialognotat

Invitasjon til dialog om løsning for fjordkryssing



Harald J. Overrein, 07.02.2019



INNHOOLD

| | |
|---|-----------|
| 1 Formålet med dialognotatet | 2 |
| 2 Hensikt med arbeidet | 3 |
| 3 Utvikling | 3 |
| 4 Bakgrunn og føringer | 3 |
| 5 Prosjekt Jøa t'land 24/7 | 4 |
| 6 Økonomi | 4 |
| 7 Framdrift | 4 |
| 8 Markedsdialogen | 5 |
| 9 Om dialogprosessen | 6 |
| 10 Løsning pr i dag - ferge | 6 |
| Trafikktelling | 7 |
| 11 Beskrivelse av behov | 7 |
| 12 Jøa | 9 |
| 13 Nasjonalt Program for leverandørutvikling | 9 |
| 14 Innovativ anskaffelse | 9 |
| 15 Rapporter som er tilgjengelig | 10 |
| 16 Historisk oppsummering | 10 |

1 FORMÅLET MED DIALOGNOTATET

Notat er grunnlag for dialogprosess med potensielle leverandører, fagmiljø og andre frem mot vedtak i Trøndelag fylkesting om valg av konsept for fjordkryssing mellom øya Jøa og fastlandet.



2 HENSIKT MED ARBEIDET

Trøndelag fylkeskommune (oppdragsgiver) i samarbeid med Nye Namsos kommune ønsker å opprette dialog med aktuelle leverandører, fagmiljøer og andre aktører i forbindelse med at det er behov for å finne en løsning som sikrer fjordkryssing langs FV 777. Seierstadfjorden betyr et brudd i veglenken. Trøndelag fylkeskommune er veieier, og ansvarlig for å sikre en samferdselsløsning mellom fastlandet og øya Jøa.

Oppdragsgiver har etablert prosjekt «Jøa t'land 24/7» for å håndtere denne prosessen.

3 UTVIKLING

Et utviklingsløp kan være at fylkeskommunen sammen med leverandører utvikler løsninger med et bestemt mål. Fylkeskommunen vil i aktivt samarbeid med ulike aktører forsøke å finne frem til en eller flere måter å erstatte dagens løsning. Gjennom et utviklingsløp på muligens/forhåpentligvis 2 år vil tilbyderne jobbe aktivt for å løse problematikken rundt forbindelse mellom fastlandet og øy.

Tilbyderne vil få midler til utviklingen. På dialogkonferansen vil det bli skissert ulike former for utviklingsløp. Fylkeskommunen trenger tilbakemeldinger fra markedet / leverandørene på hvilke løp som er mest hensiktsmessig.

4 BAKGRUNN OG FØRINGER

Behovet for bedre kommunikasjon mellom øysamfunn og fastlandet er en kjent utfordring flere steder i Trøndelag, blant annet når det gjelder Jøa i Namdal. Tekniske løsninger og økonomi har vært til hinder for gjennomførbare løsninger så langt. Ny kunnskap og utnyttelse av ny teknologi i forhold til fjordkryssing kan bidra til nye løsninger som ikke er vurdert så langt. Det er behov for å avklare om det er realisme i en bedre fastlandsforbindelse, samtidig er det behov for å få vurdert alle potensielle løsninger. Resultatet fra et utviklingsprosjekt kan ha stor overføringsverdi til andre øysamfunn.

Ambisjon om å utfordre industri og kompetansemiljø i hvordan behovet for tilgjengelighet til land kan løses med best mulig behovsdekning til lavest mulig livsløpskostnad, og med løsninger som gir lite CO2-utslipp.

Gjennomføre et forprosjekt med formål å kunne velge ut et sett alternative løsninger som fylkesrådmannen mener vil kunne gi best kombinasjon av behovsdekning og livsløpskostnad, og med ambisjon om et påfølgende hovedprosjekt for å dokumentere realiseringsevne, hvilken grad av tilgjengelighet til land og hvilke livsløpskostnader løsningen innebærer.

Prosjektet er teknologinøytralt, slik at prosjektet kan inkludere bru og alle andre tekniske løsninger som medfører behovsdekning, f.eks ferge.



5 PROSJEKT JØA T'LAND 24/7

Intensjonen med prosjektet er å sikre framdrift og avklaring på hvordan kryssing mellom fastlandet og Jøa skal skje på en bedre måte enn i dag. Prosjektet skal i stor grad bygge på metodikken for innovative offentlige anskaffelser.

Det er videre mulig at et slikt utviklingsprosjekt med utgangspunkt i Jøa kan bidra til å stimulere til utvikling av nye løsninger som vi ikke kjenner til i dag. Det sentral vil være å komme fram til løsninger som sikrer god behovsdekning til lavest mulig livsløpskostnader og CO2-utslipp. Denne kunnskapen vil være grunnlag for politisk behandling, og eventuelt videre framdrift.

Hvis det etter behovsvurdering og markedsundersøkelser har blitt klart at behovet ikke kan dekkes av eksisterende løsninger, kan det være aktuelt å utvikle nye løsninger sammen med leverandører og/eller forskningsmiljøer.

Det er flere metoder som kan brukes for å gjennomføre slike utviklingsprosesser. Hensiktsmessig metode vurderes etter markedsdialogen og etter innspill på dette fra interesserte leverandører/grupperinger.

Kontaktinfo: Harald J. Overrein, harov@trondelagfylke.no, 47911650/ 74175967

6 ØKONOMI

Tidligere avsatte midler i Nord-Trøndelag fylkeskommune til Jøa, kr. 10 mill. disponeres sammen med bidrag fra Nye Namsos kommune.

Det er avsatt kr.5.526.000 i budsjettet for sammenslåingprosjektet Nye Namsos til den posten som er benevnt Jøa-brua.

Totalt 15.5 millioner disponeres, og hvor mye av ville kunne bli benyttet i dette utviklingsarbeidet. Dette innebærer at tilbydere vil få midler til utviklingen.

7 FRAMDRIFT

Erfaringene viser at fjordkryssings-prosjekter er krevende og kostbare. Det er derfor svært viktig at fylkeskommunen sikres god kontroll med grunnlaget for et eventuelt fremtidig vedtak om realisering. For å sikre dette organiseres i flere faser

Prosjektet er nå i fasen for å kartlegge interesse og muligheter for å etablere ny og framtidsrettet løsning.

Prosjektet går nå inn «markedsdialog». Det er sentralt å få avklart om løsninger finnes i markedet, eller om det er behov for anskaffelse av innovasjon. Prosjektet kan være med å bidra økonomisk til nødvendig utvikling for å lykkes og at næringsliv og kompetansemiljø gis tilstrekkelig tid og frihet i utviklingen av sine løsningsforslag.

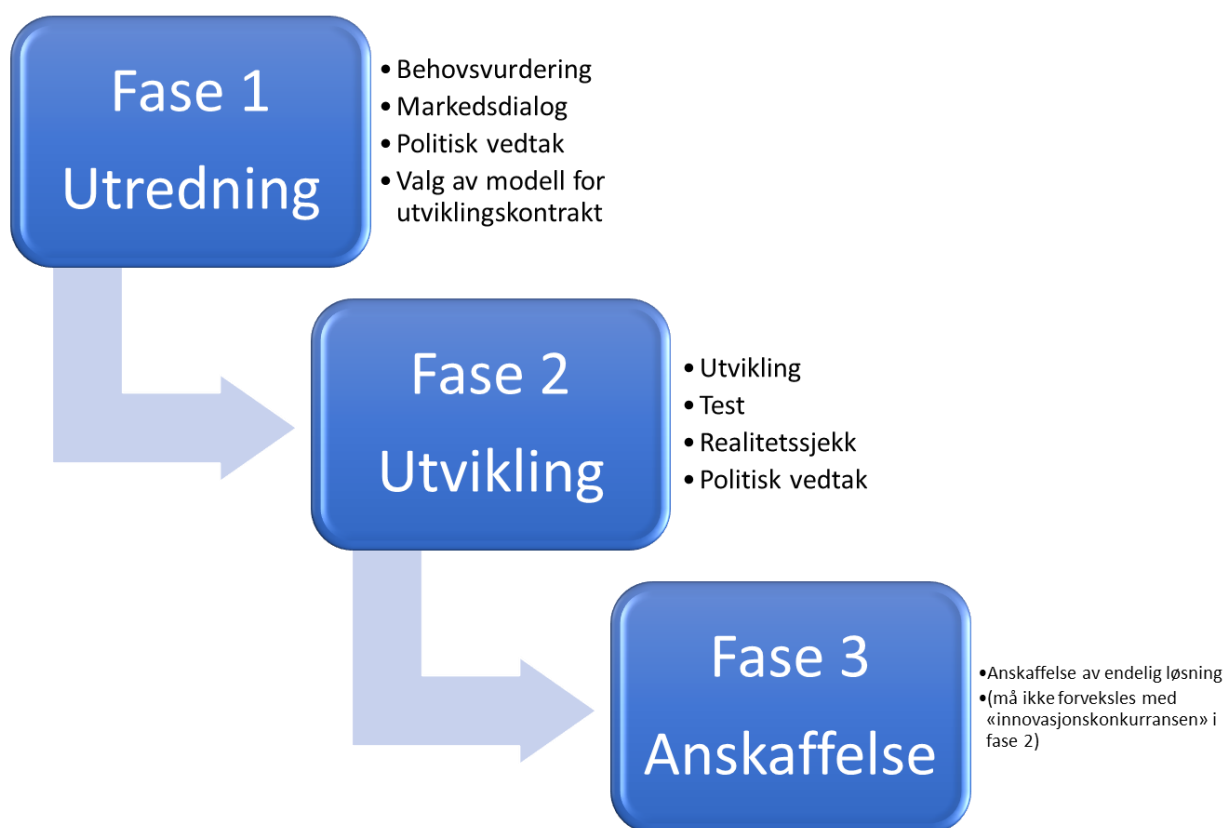
En sentral milepæl er prosjektets rapportering til Fylkestinget (planlagt sommeren 2019).



Rapporteringen baseres på tilbakemeldinger og innspill fra markedsdialogen på hvilke løsninger som har størst potensial til å tilfredsstille behov og krav til løsning. Det vil også bli anbefalt videre framdrift i en eventuell innovasjonskonkurranse med utviklingsfaser.

Fylkestinget vil sannsynligvis vedta hvilke mulige løsninger som får mulighet til å videreutvikles gjennom en innovasjonskonkurranse med tilhørende utviklingsprosesser. Innovasjonskonkurransen, hvor økonomiske incentiver utløses, er aktuelt etter sommeren 2019. Hvordan innovasjonskonkurransen blir lagt opp, og valg av kriterier som skal gjelde for konkurransen, vil bli avklart etter markedsdialogen og sannsynligvis på høsten 2019.

Det tas forbehold om at tidsrammen kan forskyves



8 MARKEDSDIALOGEN

- For å sikre hensynet til likebehandling, konkurranse, gjennomsiktighet og forutsigbarhet i prosessen, lyses denne invitasjon ut på Doffin som en veiledende kunngjøring.
- Deltagelse i dialogen vil ikke forplikte noen av partene i veien videre. Formålet med markedsdialogen er å få innspill fra potensielle leverandører, fagmiljø, andre på



hvordan fylkeskommunen og andre vegeiere, kan få dekket behovene for nye og mer effektive metoder. På bakgrunn av denne åpne dialogfasen inviteres leverandører til å komme med ideer og forslag til hvordan vi kan løse våre behov best mulig.

- Eventuelle flere markedsdialoger og aktiviteter, vil det bli tatt stilling til om det oppstår behov for å vurdere dette.
- Denne invitasjonen skal mobilisere markedet så bredt som mulig og ønske aktører velkommen i prosessen. Dialogaktivitetene er også en forberedelse til utlysning av innovasjonskonkurranse hvor det blir mulighet for inngåelse av utviklingskontrakter med oppdragsgiver hvor vi trenger å diskutere med leverandører og bransjer scope / problemstillinger / teknologier som kan ligge til grunn for utlysingen.

9 OM DIALOGPROSESSEN

Opplegg for dialog mellom oppdragsgiver og interesserte aktører planlegges i første omgang fram til at Fylkestinget vedtar de alternative løsningsmulighetene som blir arbeidet med etter dette vedtaket.

Del 1 – dialogkonferanse 14.mars kl 0930, Scandic Hell, se egen invitasjon

Del 2 – Vil bli gjennomført 1:1 møter med alle som ønsker (påmelding og avtale om tid gjøres snarest etter dialogkonferansen, seneste tidsfrist vil avklart på dialogkonferansen.

Del 3 – 3 dager før avholdelse av 1:1 møtet ber vi om innlevering av skriftlig innspill i et innspillnotat på hvordan dere ser muligheten for å løse behovet, og hvordan utviklingen kan gjennomføres. Dette vil være utgangspunktet for samtalene. Alle innspill behandles fortrolig og det føres ikke referat fra møtene.

Deretter vil det bli foretatt en vurdering og valg av hvilke løsningsmuligheter som ønskes videreutviklet. Dette skal framlegges for Fylkestinget, i utgangspunktet planlagt juni 2019.

Basert på dette vedtaket vil det bli utlyst en innovasjonskonkurranse der de mest kvalifiserte, og de med løsninger som viser til størst behovsdekking og måloppnåelse, får mulighet til å delta for å videreutvikle løsningene. Oppdragsgiver er med og dekker en del av leverandørens utviklingskostnader. Det vil også være mulig for leverandører / fagmiljø å søke andre virkemidler hos f.eks Innovasjon Norge og Enova. Innovasjonskonkurransen følger prosedyrer og regler i anskaffelsesregelverket. Innovasjonskonkurransen / en anskaffelse av innovasjon, kan følge metoden for «før-kommersiell anskaffelse» eller «Innovasjonspartnerskap». Hvilke av disse som evt blir aktuelle, besluttes etter markedsdialogen.

10 LØSNING PR I DAG - FERGE

- Sambandets lengde er 680 m og overfartstiden tar 5 minutter.
- Det er toalettfasiliteter på begge ferjekaier.
- Strekningen betjenes av MF «Geisnes» som ble bygget ved Trønderverftet i Hommelvik i 1988. Bemanning på 16 personer fordelt på 4 skift.



- MF Geisnes tar i dag 24 personbilenheter, og kan ta med 102 passasjerer. Ferga har en 750 HK hovedmotor.
- Ansvaret for Sambandet ble overført fra Staten til fylkeskommunen i 2010, og fram til i dag er driften på sambandet basert på Statens anbud.
- Strekning vil bli konkurransesatt i et «kortanbud» med virkning fram til 2023.

Trafikktelling

I 2008 ble det foretatt 57 537 reiser med lette kjøretøy og 2 968 med tyngre kjøretøy. Omregnet til ÅDT gir dette 165 Kjøretøy per døgn.

Tabell 1: Trafikk ferjesambandet Seierstad – Ølhammeren 2008 (Kilde: Statens Vegvesen)

| MÅNED | V | B/H | <5 m | 5-6 m | 6-7 m | 7-8 m | 8-10 m | 10-12 m | 12-14 m | 14-17 m | 17-19 m | 19-22 m | MC | PBE |
|------------|--------------|--------------|----------|--------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|--------------|
| Januar | 1431 | 1013 | | 3593 | 73 | 41 | 49 | 5 | | 27 | 19 | 4 | | 4611 |
| Februar | 1667 | 1129 | | 4020 | 63 | 53 | 59 | 16 | | 30 | 13 | | | 5081 |
| Mars | 2056 | 1237 | | 4521 | 62 | 46 | 38 | 7 | | 34 | 14 | 2 | | 5501 |
| April | 2268 | 1479 | | 5151 | 80 | 58 | 72 | 17 | 3 | 31 | 31 | | 21 | 6540 |
| Mai | 2893 | 2122 | | 5515 | 100 | 42 | 84 | 20 | | 39 | 27 | | 38 | 6983 |
| Juni | 3345 | 1848 | | 5545 | 79 | 67 | 80 | 20 | 2 | 37 | 15 | | 68 | 6909 |
| Juli | 3362 | 1604 | | 5709 | 32 | 58 | 60 | 2 | 2 | 29 | 24 | | 53 | 6788 |
| August | 3055 | 1553 | | 5111 | 41 | 38 | 58 | 13 | 5 | 35 | 28 | | 70 | 6284 |
| September | 2058 | 1204 | | 4951 | 80 | 48 | 73 | 16 | 2 | 32 | 22 | 7 | 53 | 6300 |
| Oktober | 1938 | 1100 | | 5015 | 46 | 73 | 70 | 10 | 14 | 13 | 23 | | 12 | 6182 |
| November | 1571 | 824 | | 3994 | 60 | 53 | 58 | 8 | 31 | | 16 | | | 5000 |
| Desember | 2105 | 1060 | | 4412 | 70 | 31 | 68 | 6 | 31 | 1 | 22 | | 6 | 5480 |
| SUM | 27749 | 16173 | 0 | 57537 | 786 | 608 | 769 | 140 | 90 | 308 | 254 | 13 | 321 | 71659 |

Oppdragsgiver har god statistikk på dagens fergetrafikk.

11 BESKRIVELSE AV BEHOV

Framtidig løsning må tilfredsstille ulike behov.



- Forutsigbarhet i
 - I forhold til den enkelte reise
 - I forhold til økonomi, lavest mulig livsløpskostnader
 - Høy driftssikkerhet
 - I forhold til langsiktighet til innbyggere/næringsliv som ønsker å investere i området
- Må oppleves trygt
 - Trygghet gjennom punktlighet, samt fleksibilitet når dette trengs. Ventetid/»dø-tid« må reduseres.
 - Må stole på de tekniske løsningene
- Unngå tidstap i forbindelse med beredskap, herunder gode kommunikasjonsløsninger
- Økonomisk forutsigbarhet, lavest mulig livsløpskostnader og miljøbelastning, må oppleves som effektiv og god utnyttelse av ressurser. God utnyttelse av personell og utstyr tilknyttet «løsningen»
- Utnyttelse av teknologi, og automatisering der det er mulig.
- Må være en form for prioriteringssystem på ulike transportter om løsningen tilsier et behov for det.
- Løsning som ivaretar kryssende trafikk på fjorden (hurtigbåt, brønnbåter), og som har god nok seilingshøyde
- Ha kapasitet til å transportere store, og tyngre kjøretøy (nå 50 tonn, framtidig behov 70 tonn?)
- Løsninger må tilfredsstille forskrifter/lovverk.

Det som etterspørres av brukerne er noe mer fleksibilitet i ytterpunktene av dagens tilbud, samt ønske om reduksjon av ventetid.

- Behov for å utfordre industri og kompetansemiljø i hvordan behovet for tilgjengelighet til land kan løses med best mulig behovsdekning til lavest mulig livsløpskostnad.
- Løsning som gir best kombinasjon av behovsdekning, livsløpskostnad, og kostnadsnytte.
- Det er behov for å avklare om det er realisme i en bedre fastlandsforbindelse, samtidig er det behov for å få vurdert alle potensielle løsninger.
- Behov å understøtte planer/strategier som Trøndelag fylkeskommune har ansvar i forhold til blant annet klima, bosted -og næringsutvikling, samt ivaretagelse av lovpålagte oppgaver.
- Behov for å understøtte «Nye» Namsos kommune å binde sammen kommunen på en funksjonell måte.
- Lav/nullutslipp / minst mulig utslipp i bygging og drift av løsning

Behovet for en mer fleksibel fjordkryssning kan løses på flere måter.



12 JØA

I Fosnes kommune bor det i dag 614 innbyggere, og om lag 500 av disse bor på øya Jøa, mens resten av befolkningen er fordelt på fastlandsdelen av kommunen. Ølhammeren – Seierstad er en ferjestrekning som er 680 meter lang, og overfartstid med dagens ferje er ca. 5 minutter.

Fosnes kommune inngår i «Nye Namsos kommune» fra 1.1.2020. Det er nedfelt i intensjonsavtalen mellom kommunene Namsos, Fosnes og Namdalseid forut for etablering av nye Namsos kommune at det skal jobbes aktivt med bru til Jøa.

13 NASJONALT PROGRAM FOR LEVERANDØRUTVIKLING

Nasjonalt program for leverandørutvikling vil bistå fylkeskommunen i dialogprosessen og veivalg av utviklingsfase og anskaffelsesprosess. Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO), Kommunenes organisasjon (KS) og Direktoratet for Forvaltning og IKT (DIFI), Innovasjon Norge og Forskningsrådet er eiere av Leverandørutviklingsprogrammet. I tillegg er et partnerskap av departementer, nasjonale innovasjonsaktører, statlige virksomheter, kommuner og næringsliv.

Programmets misjon er å fremme innovative offentlige anskaffelser som stimulerer til økt konkurranse og næringsutvikling. Slik skal det legges til rette for mer behovsrettede produkter og tjenester til bedre betingelser for offentlige kunder. Sentrale mål er å øke kunnskapen om innovative offentlige anskaffelser, samt øke gjennomføringen av slike anskaffelser. For mer informasjon, se www.innovativeanskaffelser.no

14 INNOVATIV ANSKAFFELSE

Med leverandørutvikling og innovative offentlige anskaffelser menes i denne sammenheng et samspill mellom det offentlige og leverandører, hvor det offentlige tilrettelegger anskaffelsesprosesser som utfordrer og utvikler leverandørenes innovasjons- og konkurransevne, slik at de er i stand til å dekke oppdragsgivers fremtidige behov på en bedre måte, og dermed sikrer bedre utnyttelse av samfunnets felles ressurser. Kjernen i spillet mellom offentlig oppdragsgiver og leverandørene og fagmiljø, er dialog i forkant av konkurransen. Formålet med dialogen er å få ideer og innspill fra markedet på hvordan behovene kan løses og hvilke alternative løsninger som finnes. Samtidig får markedet/leverandørene informasjon om kundens/oppdragsgivers behov, slik at de blir bedre forberedt på å levere og evt. utvikle nye og bedre løsninger.



15 RAPPORTER SOM ER TILGJENGELIG

- «Hasutprosjektet i Fosnes og Flatanger; djupner, seismikk, prøvetaking og videoopptak, toktrapper og tolking av botntyper», NGU Rapport 2003.095.
- «Refleksjonsseismiske undersøkelser i Seierstadvfjorden (Elvalandet/Jøa)», NGU-rapport nr 86.230 dat. 21.01.1987

16 HISTORISK OPPSUMMERING

Det har i flere år vært et ønske lokalt om å etablere en fastlandsforbindelse mellom fastlandet og Jøa.

Nord-Trøndelag fylkeskommune vurderte ulike initiativ og retninger for en løsning for Jøa. Utfordringene for alle løsninger var kostnadsnivået.

Med kilde (Forslag til handlingsprogram 2010-2013 Nye fylkesveger, Nord-Trøndelag fylkeskommune:

Det mest aktuelle brualternativet pr i dag er hengebru med et hovedspenn på 570 m fra Ølhammeren på fastlandet og over til fjell ved Tjerraverket nord for Seierstad på Jøa. Tårn i betong er fundamentert på fast fjell inne på land, og tårnhøyden er ca. 90 meter. På fastlandssiden er det en kort viadukt (fra tårn til land) med spennvidde totalt 15 meter, mens det på Jøa er foreslått en viadukt med fire spenn på totalt 115 meter (spennvidder i meter: 30 + 30 + 30 + 25). Viaduktene er foreslått utført som enkle betongplatekonstruksjoner og avstivningsbæreren som en lukket stålkasse med innvendige stivere og tverrsnitt. Tverrsnittet av brua omfatter to kjørefelt og gang- og sykkelvei. Fri avstand mellom rekkverk er 7,0 meter og 2,9 meter gang- og sykkelvei. Seilløpets høyder er forutsatt 25 meter over en bredde på 80 meter.

Det er gjennomført vurderinger av en rekke aktuelle løsninger som senere er forkastet. Reinertsen Engineering as vurderte i 1990 kostnader med tunnel i stedet for bru. Beregninger den gang viste imidlertid at den billigste tunnelloøsningen ble dyrere enn en hengebru. Kostnadene i 2002 ble anslått til 250 mill. kr, men med store forbehold om usikkerhet rundt grunnforhold. I Seierstadvfjorden er det bl.a. påvist et større undersjøisk leirras i området sør for Seierstad, et område som er foreslått for flere av de forkasta alternativene. Norges geologiske undersøkelse (NGU) gjennomførte i 1986 grunnundersøkelser for å fastslå løsmassemektighet i fjorden med hensyn på undersjøisk tunnel. Undersøkelsene viste at det er store løsmassemektigheter over berg. De øverste løsmassene er dominert av leir/silt og har mektighet på inntil 100 meter. Under der igjen ligger faste morenemasser i ukjent dybde. Myklebust as vurderte i 2003 en bjelkebru på steinfylling sør for Seierstad. Denne ble planlagt med et kjørefelt samt gang- og sykkelveg. Seilingshøyde var 12 meter i en bredde på 50 meter. Total lengde fra land til land var 850 meter, og total lengde på hele traseen med nye veier på begge sidene var 2 300 meter. En 4-spennsløsning ble valgt med spenn på opptil 140 meter. Det ble understreket at dette er en krevende brukonstruksjon og i ytterkant av hva miljøet har erfaringer fra. Den lave



seglingshøyden samt usikkerhet omkring grunn-forholdene, ble avgjørende for valget av hengebru framfor bjelkebru. Flytebru er også vurdert som et alternativ til hengebru. Denne brutypen krever gode forankringsmuligheter på begge sider av fjorden – et krav som er oppfylt i hengebrutraseen. Mangel på gode nok referanse-grunnlag for estimering av kostnader samt ekstremt lav seglingshøyde gjør alternativet lite aktuelt. Gjenbruk av oljeplattformer som brufundament er vurdert som uaktuelt. Fjorden er relativt grunn, og aktuelle konstruksjoner står ofte på større dyp enn det som er aktuelt her. I tillegg forlenges levetiden for slike installasjoner i Nordsjøen og det er svært få konstruksjoner som blir ledige til dette formålet i nær framtid.

I prosjektrapporten er det presentert en vurdering av konsekvenser for landskap, naturmiljø og kulturmiljø/kulturminner som følge av tiltaket. Det er ikke registrert viktige landskapsverdier i området, men registrering av viktige naturlandskap er mangelfulle for Fosnes. Det ble i sin tid foretatt registrering av viktige kulturlandskap, men ingen av områdene som inngår i de ulike alternativene til kryssing av fjorden, berøres av områdene som ble klassifisert som områder med spesiell opplevelsesverdi. I prosjektrapporten vises det til at i et små- eller mellomskala landskap som Seierstadvfjorden vil man ikke så lett få negative effekter av ei hengebru. Ei bru vil ligge der fjorden er smalest, og slik sett er med på å forklare landskapet. Det antas samtidig at de andre alternativene, ved en bjelkebro sør for Seierstad og tunnel, sannsynligvis vil utgjøre en større utfordring for landskapet enn hengebro.

Det er så langt ikke registrert viktige miljøverdier innen naturmiljø i de foreslåtte områdene. Områdene nord for Seierstad omfatter barskog og myrområder, mens områdene sør for Seierstad i tillegg omfatter hekkeområde for sjøfugl og lauvskog. I hekkeområde for sjøfugl er det ikke registrert trua eller sårbare arter. Det er registrert en rekke fornminner i Fosnes kommune, men ingen av de registrerte fornminnene kommer i direkte konflikt med de foreslåtte alternativ slik de foreligger i dag. De som ligger nærmest fornminnene er tilførselsveiene til hengebru på begge sider og til bjelkebru på Jøa-siden. I prosjektrapporten antas det imidlertid å være mulig å utforme inngrep slik at konflikt med fornminner blir unngått.

Krav til seilingshøyde i Seierstadvfjorden har vært gjenstand for diskusjon og oppmerksomhet.

- Norsk Losforbund viser til at fjorden er og skal være en billed for skipsfarten. De er blant annet negativ til å bygge en flytebro og samtidig blokkere hele fjorden for all skipstrafikk i dette området.
- Norges Seilforbund og Kongelig Norsk seilforening bemerker prinsipielt at med en seilingshøyde under 20 meter vil ett hvert sund bli lukket for moderne seilfartøy. Lav Seilingshøyde tvinger fritidsflåten ut i farlige farvann
- Fiskeridirektoratet mener at man utifra fiskeri- og havbruksmessige interesser i prinsippet vil stenge sundet med en seglingshøyde på 5 meter (flytebro). Minste seglingshøyde bør være 25 meter for å kunne slippe under forbåter og brønnbåter til oppdrettsnæringen.
- Namsos Trafikkselskap asa krever minimum 15 meter seglingshøyde for å kunne trafikkere med hurtigbåt i sundet. Alternativ rute vest for Jøa medfører en mer værutsatt strekning, flere kanselleringer og mindre komfort. I tillegg må det sannsynligvis etableres nytt anløpssted. Alternativ i Nordsunda medfører is-problem og smale og kronglete farvann.



- Forsvarsbygg uttaler at en hengebruløsning vil gi mulighet til bruk av sundet for alle Sjøforsvarets enheter med unntak av Fridjof Nansen klasse fregatter. Minimum seglingshøyde må da være 22 meter. Etablering av en flytebro vil utelukke bruk av sundet og redusere mulighetene for taktisk forflytning.

- Kystverket har sagt av kravet til seilingshøyde for biled er 30 meter, og at dette kravet kan øke til 40 meter i forbindelse med revidering av kravene til seglings-høyde. I skisseprosjektet er seilingshøyden satt til 25 meter, som for lokalled. En økning av seilingshøyden til 30 meter kan gjøres ved å stramme opp henge-spennet noe. Dette medfører ingen endring av tårnhøyden, men kapitalbehovet må økes med om lag 10%.

Av de foreslåtte alternativene er det kun tunnel og hengebru med seglingshøyde på minimum 25 meter som kan tilfredsstille kravene til seglingshøyde. Bjelkebru og flytebru vil bli for lav og i prinsippet stenge sundet for all annen trafikk enn småbåttrafikk. Et alternativ med heving av deler av flytebrua nærmest Ølhammeren er vurdert av Statens Vegvesen men sundet er for smalt til at det er mulig å oppnå akseptabel stigning på den delen av brua.

Trafikksikkerhet er fokusert i forbindelse med gjennomføringen av forprosjektet. Innenfor strekningen Namsos – Jøa er følgende ulykker registrert i løpet av siste 15 år:

- Rv 777 Myrvika –Ølhammeren: 2 ulykker, 3 lettere skadd
- Rv 769 nord for Lænnkrysset: 8 ulykker, 15 lettere skadd, 3 alvorlig skadd, 1 drept.

Hele strekningen Ølhammeren – Namsos, samt alle veger på Jøa, er omfattet av stress knyttet til ferjeavgangene. Erfaringer viser at dette gjelder alle kategorier brukere av ferga. På vinterstid er framkommeligheten på strekningen Namsos – Ølhammeren ofte redusert på grunn av is og snø. Det er rimelig å anta at de fleste under turen vil kompensere for stedvis vanskelige kjøreforhold med økt hastighet på strekninger som tilsynelatende har bedre veigrep. I prosjektrapporten pekes det på at dette skaper trafikkfarlige situasjoner. I tillegg nevnes at strekningen Namsos – Lund også omfattes av samme type trafikk i forbindelse med ferjestrekningen Hofles– Lund, noe som forverrer situasjonen ytterligere. På Seierstad er det betydelig utfordringer knyttet til området som trafikknutepunkt og næringsområdet på svært begrenset areal. Rv 777 fungerer som oppstillingsplass for reisende med ferga og må krysses av alle som benytter andre funksjoner i området, noe som daglig skaper trafikkfarlige situasjoner.

