

## ► Medvirkningsmøte - arbeidsverksted 2, Ålesund

<b>Dato:</b> 2023-05-25	<b>Sted:</b> Ålesund, Framtidslaben, NMK	<b>Tid:</b> 19:00 - 20:30
<b>Møteleder:</b> Øyvind Michael Olsen		<b>Referent:</b> Johanne Kjerstad, Doxacom

Deltakere:

Ålesund kommune, politisk	Tore Johan Øvstebø
Ålesund kommune, politisk	Kari Grindvik
Ålesund kommune, politisk	Anne Berit Støyva Emblem
Ålesund kommune, politisk	Geir Ove Leite
Ålesund kommune, administrasjon	Sol Berntsen Slinning
Ålesund kommune, administrasjon	Kjell Sandli
Næringsforeningen Ålesundregionen	Tommy Sperre
Sykkylven Energi	Per Arne Edvardsen
Brusdal Idretts- og Velforening	Lennart Floyd Berge
Sunnmøre Regionråd IKS	Vegard Austnes
Devold Aalesund AS, eier fritidseiendom Engeset Stranda	Lauritz Devold
Eier fritidseiendom Engeset Stranda	Karin Devold
Kystverket / privatperson	Uavklart, men presenterte seg som Kystverket
Doxacom/ daglig leder Storfjordsambandet	Øyvind Michael Olsen
Doxacom	Johanne Kjerstad
Norconsult	Sindre Blindheim
Pure Logic	Anders Myhr (digitalt)
Pure Logic	Hanne Merete Glad (digitalt)

Møtets hensikt var å gi en statusoppdatering for det pågående KVVU-arbeidet prosjektet har satt i gang, inkludert en kort innføring i KVVU-prosessen og de innledende fasene prosjektet nå befinner seg i. Dette inkluderer situasjonsanalyse, problem- og behovsbeskrivelse, som er tilgjengeliggjort i første versjon av rapport på [www.storfjordsambandet.no](http://www.storfjordsambandet.no). Hovedhensikt med møtet var (også) å presentere foreløpig målstruktur og få en diskusjon rundt dette i møtet.

En sammenfatning av KVVU-rapportens kapittel 1 til 4, samt utkast til målstruktur ble presentert i møtet. Første versjon av KVVU-rapporten (kapittel 1 til 4) er lagt ut på Storfjordsambandets nettside den 25. mai 2023. Presentasjonen gjøres tilgjengelig på [www.storfjordsambandet.no](http://www.storfjordsambandet.no) i etterkant av møtet etter at de første innspillene til målstruktur er prosessert.

Det ble forklart innledningsvis at det i denne fasen er det viktig å heve blikket og oppnå en felles forståelse av behovet før man begynner å diskutere løsninger. Ett av formålene med møtet var dermed å samle innspill fra deltakerne til situasjonsanalyse, og problem- og behovsbeskrivelse, samt målstruktur. Dette for at man i prosjektet kan arbeide med en felles forståelse og målsetting, og gjennom tidlig aktiv medvirkning kan forebygge mulige omkamper om alternative løsninger senere i prosessen.

Anders Myhr ga en introduksjon til KVVU-prosessen og forklarte at denne metoden er påkrevd av Finansdepartementet i statlige investeringsprosjekter med anslått terskelverdi over 1 mrd. kroner. Storfjordsambandet ønsker å benytte samme metodikk for dette prosjektet. Målet med KVVU-metoden er å komme frem til den beste løsningen i tråd med de ønskede målsettingene. I dette prosjektet benyttes en

svært iterativ metodikk som gir rom for medvirkning og involvering på et tidligere tidspunkt enn det som er vanlig i KVVU-prosesser. Dette gjør analysen mer "rå" sammenlignet med en typisk prosess.

Fremdriftsplanen for prosjektet ble presentert, og det ble uttrykt positivt engasjement så langt. Tidligere var det foreslått å gjennomføre en høring gjennom samferdselsutvalget i fylket, men på grunn av habilitetsgrunner er dette ikke et alternativ som fylkeskommunen kan stille seg bak. Derfor gjennomfører Storfjordsambandet egne medvirkningsmøter med interessenter og kommuner, og det legges til rette for separate møter etter behov.

Det vil i månedsskiftet mai/juni åpnes en digital medvirkningskanal for å motta innspill. Dette vil ikke være en "debattkanal", men en mulighet for å gi innspill og kommentarer. Det er ingen forpliktelser knyttet til innspillene, men de vil bli vurdert. Det er ikke nødvendig med navn eller identifikasjon for å gi innspill.

Storfjordsambandet arbeider for at KVVU-prosessen er ferdig ved årsskiftet, men understreker samtidig at i slikt arbeid er det viktig å ta tiden til hjelp. Store og til dels strukturendrende samferdselsprosjekt er en modningssak.

## **Innspill til presentert situasjonsanalyse, problem- og behovsbeskrivelse og målstruktur:**

- Ålesund har en utfordring med drikkevannskilden og ønsker å unngå økt trafikk gjennom Brusdalen. Sambandet bør ses i sammenheng med fremtidige utbedringer av Europaveien og alternative traser langs Brusdalen, for eksempel tunell eller trase langs nordsiden.
- Endringer i fremtidig trafikkbilde må vurderes, prosjektet burde i større grad vurdere endringer i trafikkflyt rundt prosjektets trase. Dette inkluderer for eksempel vurdering av Brusdalen på lik linje med Magerholm-Blindheim, endringer ved en evt. utbedring av Blindheimstunellen, samt trafiksikkerhet langs andre traseer som Magerholm-Valle (via. Glomset) som ikke er tilrettelagt for økt trafikkflyt. Stengt næringstrafikk via Valle på vinterstid er en aktuell problemstilling. Målbildet bør derfor omfatte flere viktige områder som må veies mot hverandre for å unngå unødvendige alternativer ved prosjektets slutt.
- Vektingen av Digerneset i målbildet bør tydeliggjøres. Dette er et valgt knutepunkt i flere prosjekter av en grunn. Behov for å synliggjøre næringsaktørens syn på prosjektet, spesielt på Digerneset. Andre knutepunkter kan også være av interesse å synliggjøre, for eksempel NTNU/Campus Ålesund, Moa som handelssentrum, og Ålesund som bysentrum.
- Argumentasjon for prosjektet er i dag tung på bo- arbeidsregion. Dette er kronargumentet for prosjektet.
- Klargjøring av at sambandet ikke er en konkurrent til en gjennomfartsåre i fylket, men en forbindelse mellom Stranda/Sykkylven og Ålesundsregionen. Diskusjon om fylkesvei kontra riksvei/Europavei og behovet for å tenke større. Mulig behov for strategisk partnerskap med andre prosjekter som for eksempel Hafast for å se utvikling og konsekvenser av veisystemer i et større bilde.
- Kostnadseffektivitet i målbildet må settes i kontekst – sammenlignet med hva? Ferge vil «lønne seg».
- Vurdering av opplevelsen av å ha en vei forbi eiendommen, inkludert gang- og sykkelveier.
- Konsekvensene av å bruke midler fra Bypakken til trafiksikring i indre bydeler samtidig som man fører inn ny trafikk med et evt. nytt prosjekt.