

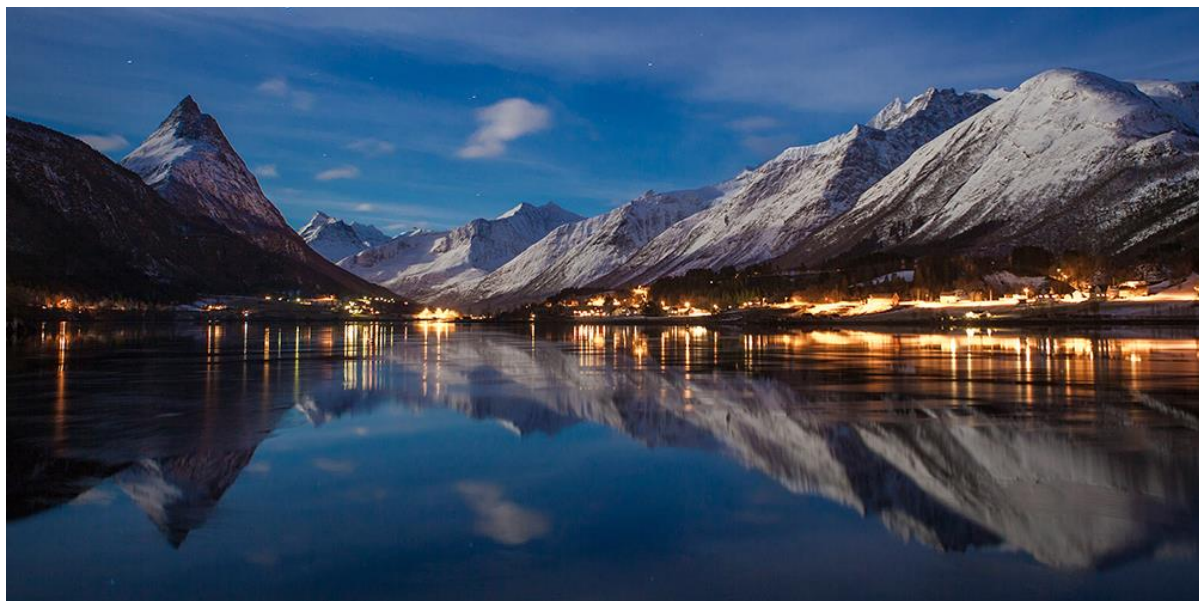
Konseptvalgutredning

Storfjordsambandet AS



– eit ferjeavløysingsprosjekt

Pure Logic¹ Norconsult 
Part of Norconsult



Kontaktperson: Sindre Blindheim
Sindre.blindheim@norconsult.com

Version:	Alfa (utkast 3)	Dato:	01.12.2023
Utført av:	GVB, SBL, LAL, EBO, HLE, AMY, ØMO, LDK, HMG		
Kontrollert av:	LDK		
Godkjent av:	AMY		

Forord

Konseptvalgutredningen (KVU) for vegforbindelser mellom kommunene Ålesund, Stranda og Sykkylven vurderer konsepter for å etablere en mer attraktiv og bærekraftig region. Rapporten er utarbeidet av Norconsult AS og Pure Logic AS på oppdrag fra Storfjordsambandet AS. Utredningen skal gi grunnlag for valg av konsept og rammer for videre planlegging.

Konseptvalgutredningen gjennomføres i henhold til krav fra Finansdepartementet (Rammeavtale for kvalitetssikring av konseptvalg). For å effektivisere prosessen, er en mer detaljert kapitteinndeling, illustrert i Tabell 1, benyttet. Arbeidet er så langt i prosessen begrenset til situasjonsbeskrivelse, samt problem- og behovsanalyse for å sikre at grunnlaget videre løsninger skapes på og måles mot er best mulig (kapittel 1-4).

Hensikten med å dele informasjon på dette tidspunktet er å sikre gode innspill tidlig i prosessen slik at man får tid til å ta inn forslag og viktige aspekter på en enkel og god måte. Dette skal sikre effektiv utvikling, modning og nedvalg av løsningsrommet høsten 2023.

Tabell 1: kapittelstruktur og inndeling, kun de første kapitlene, innledning, situasjonsbeskrivelse og problem- og behovsanalyse er ferdigstilt i inneværende fase.

Finansdepartementets krav til struktur	Konseptvalgutredningens oppbygning og struktur
	Innledning
Problembeskrivelse	Situasjonsbeskrivelse
	Problemanalyse
Behovsanalyse	Behovsanalyse
Strategiske mål	Strategiske mål
Rammebetingelser	Mål og krav for prosjektet
Mulighetsstudie	Mulighetsstudie
Alternativanalyse	Alternativanalyse
Føringer for forprosjektfasen	Drøfting og anbefaling
	Medvirkning og informasjon
	Vedlegg, kilder og referanser

Overordnet sammendrag

Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal fylkeskommune vedtok 04.05.2021 (SA-29/21) at det er behov for Storfjordsambandet (beslutningspunkt B0 iht. retningslinjer for selvfinansierende prosjekter). Konseptvalgutredning (KVU) er neste steg i planleggingsprosessen, jf. retningslinjene. Møre og Romsdal fylkeskommune har også gitt økonomisk støtte til Storfjordsambandet AS for å gjennomføre en KVU.

Fylkeskommunen har utarbeidet prosedyre og vedtak på at prosjekter som utarbeides på fylkesveger skal være selvfinansierende, og ikke påvirke kontantstrømmen til fylkeskommunen i noen faser av utvikling og drift. Løsningen fra kommuner og næringsliv har vært å etablere egne selskaper som driver frem og modner aktuelle samferdselsprosjekter. Storfjordsambandet AS (SS) er et av disse selskapene, og er pådriver for å sikre planlegging og fremdrift på tiltakene som foreslås på Fv60.

En full KVU er ressurs- og tidkrevende. For å sikre en effektiv prosess og god involvering er kontinuerlig medvirkning prioritert og ønsket for å sikre at gode innspill kommer inn tidlig, før løsningene er detaljert og tegnet ut. Før man går videre er det viktig at dette grunnlaget kvalitetssikres av de som kjenner regionen best. De første kapitlene gjøres med dette tilgjengelig for kommentarer og innspill. De første fire kapitlene i KVU'en gir en oversikt over dagens situasjon, prosjektet og dets formål. Kapitlene dekker viktige aspekter som behovsanalyse, målsettinger, og problemområder som sammen skal danne grunnlaget for strategiske mål og krav for prosjektet.

Situasjonsanalyse:

Fv60 er en del av fylkesvegnettet i Møre og Romsdal og Vestland. Fv60 går mellom Blindheim i Ålesund i nord og Byrkjelo i sør. Vegen kobler seg delvis på E39, og danner en parallell indre transportåre til E39. Fv60 forbinder også Ålesund byområde med tettsteder som Aure, Stranda, Hellesylt og Hornindal i Møre- og Romsdal, og Stryn og Byrkjelo i Vestland fylke. Vegen er hovedveg for befolkning og næringsliv i Stranda og Sykkylven til handels- og tjenestetilbudet i Ålesund, og til sentrale funksjoner som flyplass og sykehus.

Problemanalyse:

På strekningen mellom Stranda og Ålesund på fylkesveg 60 finner vi i dag fylkets høyeste fjellovergang og ett av de mest trafikkerte fergesambandene i landet. Både Strandafjellet og Storfjorden oppleves som en barriere, og bidrar til at reisetiden blir lang og tidvis uforutsigbar på strekningen. For selve Fv60 knytter de største utfordringene seg til kjøreforhold over Strandafjellet vinterstid, ferjesambandet over Storfjorden som barriere for fremkommelighet, og kryssløsninger og trafikkssikkerhet på strekningen Magerholm - Blindheim. Ferjesambandet og fjellovergangen bidrar til at det samlet sett er lange reisetider langs Fv60, selv om avstandene ikke nødvendigvis er så lange. Lang reisetid er til hinder for mobilitet og arbeidspendling for alle brukere av veien, og utgjør en betydelig tidskostnad. En videreføring av dagens vegnett fremstår ikke som gunstig for bo- eller arbeidsmarkedet- eller for næringslivet i Stranda og Sykkylven, og for å opprettholde attraktiviteten av området.

Behovsanalyse:

Behov er kartlagt på flere nivåer: nasjonalt, regionalt og lokalt. Det er behov for bedre vegforbindelser, som kan legge til rette for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionen med spesielt økende behov for fremkommelighet, og kryssløsninger og trafikkssikkerhet på strekningen Magerholm - Blindheim.

Det er potensiale for en betydelig reisetidsreduksjon, økt fremkommelighet og forutsigbarhet, bedre trafikkssikkerhet og reduserte utslipp fra transport ved å gjennomføre tiltak på strekningen. Dette vil også ha betydning for en stor mengde lang- og tungtransport inn og ut av regionen. Det er potensielt flere mulige konsepter som kan gi forbedringer på strekningen. Uavhengig av konsept vil aktuelle tiltak medføre både fjordkryssing, lengre nybygde vegstrekninger og omfattende oppgradering av eksisterende strekninger.

Disse første kapitlene i KVU gir en helhetlig oversikt over prosjektets bakgrunn, målsettinger og problemområder. Det gir et godt grunnlag for å etablere målstrukturen og å videreutvikle og evaluere de ulike konseptene som vil bli diskutert videre i KVUen.

*Strategiske mål og krav **etableres etter neste møte hvor et utkast skal revideres.** Her skal det klart formuleres hvilke resultater og gevinster som ønskes oppnådd. Målene kan være knyttet til ulike områder som samfunnsøkonomi, trafikkavvikling, miljø, effektivitet eller andre relevante faktorer. Dette sammendraget gir et solid fundament for videre analyse og evaluering av alternative konsepter i de påfølgende kapitlene av KVU.*

Innhold

1	Innledning	5		
1.1	Bakgrunn	5		
1.2	Mandat	5		
2	Situasjonsbeskrivelse	5		
2.1	Geografi	5		
	Lokalisering.....	5		
	Avgrensning av utredningsområde	6		
	Tettsteder og senterdannelser	6		
	Arealbruk og topografi	6		
	Andre geografiske forhold.....	6		
2.2	Miljø	7		
	Landskapsbilde	7		
	Naturmangfold	7		
	Naturressurser	7		
	Friluftsliv og by/tettsteder	8		
	Kulturminner	8		
2.3	Næringsliv og befolkning	9		
	Bo- og arbeidsmarkedsregionen Ålesund	9		
	Folketall og befolkningsutvikling (demografi)	9		
	Bosettingsmønster	10		
	Næringsliv og arbeidsplasser.....	11		
	Pendling.....	12		
2.4	Transport og mobilitet/ samferdsel	13		
	Vegsystem	13		
	Vegstandard og fartsgrenser	13		
	Trafikkmengde og utslipp	14		
	Hvordan fordeler trafikken seg?	16		
	Selected link - Storfjorden.....	17		
	Avstander og reisetider	17		
	Fergesamband.....	17		
	Vinterregularitet	17		
	Trafikksikkerhet.....	18		
	Brukerbetaling.....	18		
	Kollektivtrafikk.....	18		
	Gang- og sykkeltrafikk	18		
	Godstransport	19		
3	Problemanalyse	20		
3.1	Innledning	20		
3.2	Utfordringer med ferje	20		
3.3	Utfordringer med Strandafjellet	20		
3.4	Utfordringer på Ålesund-siden	20		
3.5	Demografi og befolkningsprognoser	21		
3.6	Bo- og arbeidsmarked	21		
3.7	Næringstransport og logistikk	22		
3.8	Trafikksikkerhet	23		
3.9	Klima og miljø	23		
4	Behovsanalyse	24		
4.1	Nasjonale behov	24		
4.2	Regionale og lokale behov	24		
	Møre og Romsdal fylkeskommune.....	24		
	Ålesundregionen	25		
	Lokale behov.....	25		
	Oppsummering regionale og lokale behov.....	25		
4.3	Interessegruppers behov	27		
	Primære interessenter	27		
	Sekundære interessenter.....	28		
	Oppsummering interessegruppers behov for endring... ..	28		
5	Strategiske mål	29		
5.1	Samfunns mål	29		
5.2	Effekt mål	29		
5.3	Målkonflikter	29		
6	Mål og krav for prosjektet	30		
7	Mulighetsstudie	31		
8	Alternativanalyse	31		
9	Drøfting og anbefaling	31		
10	Medvirkning og informasjon	31		
11	Vedlegg, kilder og referanser	31		
11.1	Aktsomhetskart	31		

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

På strekningen mellom Stranda og Ålesund på fylkesveg 60 finner vi i dag fylkets høyeste fjellovergang og ett av de mest trafikkerte fergesambandene i landet. Både Strandafjellet og Storfjorden oppleves som en barriere, og bidrar til at reisetiden blir lang og tidvis uforutsigbar på strekningen.

Det er behov for bedre vegforbindelser på strekningen, som kan legge til rette for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionen omkring Ålesund, og for en mer effektiv transport av gods og personer.

Det er potensiale for en betydelig reisetidsreduksjon, økt fremkommelighet og forutsigbarhet, bedre trafiksikkerhet og reduserte utslipp fra transport ved å gjennomføre tiltak på strekningen. Dette vil også ha betydning for en stor mengde lang- og tungtransport inn og ut av regionen.

Det er potensielt flere mulige konsepter som kan gi forbedringer på strekningen. Uavhengig av konsept vil aktuelle tiltak medføre både fjordkryssing, lengre nybygde vegstrekninger og omfattende oppgradering av eksisterende strekninger. Aktuelle investeringer er samlet sett så store at man må følge etablerte retningslinjer for konseptutvikling, nedvalg og kvalitetssikring (KVU, KS1 og KS2).

1.2 Mandat

Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal fylkeskommune vedtok 04.05.2021 (SA-29/21) at det er behov for Storfjordsambandet (beslutningspunkt B0 iht. retningslinjer for selvfinansierende prosjekter). Konseptvalgutredning er neste steg i planleggingsprosessen, jf. retningslinjene. Møre og Romsdal fylkeskommune har også gitt økonomisk støtte til Storfjordsambandet AS, for gjennomføring av en konseptvalg-utredning.

Per i dag ligger prosjektet inne i uprioritert sekkepost i investeringsprogram for fylkesveg, sammen med flere andre samferdselsprosjekter med ulik utvikling og modningsløp. De forskjellige prosjektene har ikke fått noen prioritert rekkefølge utover at Todalsfjordprosjektet er først ut.

Fylkeskommunen har utarbeidet prosedyre og vedtak på at prosjekter som utarbeides på fylkesveger skal være selvfinansierende, og ikke påvirke kontantstrømmen til fylkeskommunen i noen faser av utvikling og drift. Løsningen fra kommuner og næringsliv har vært å etablere egne selskaper som driver frem og modner aktuelle samferdselsprosjekter. Storfjordsambandet AS (SS) er et av disse selskapene, og er pådriver for å sikre planlegging og fremdrift på tiltakene som foreslås på Fv60.

2 Situasjonsbeskrivelse

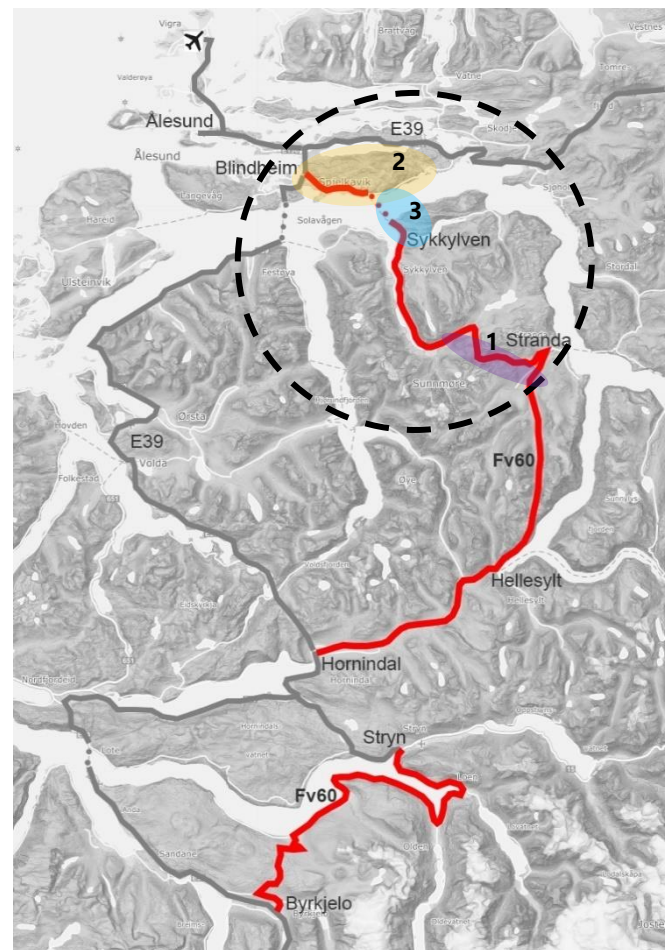
2.1 Geografi

Lokalisering

Fv60 er en del av fylkesvegnettet i Møre og Romsdal og Vestland. Fv60 går mellom Blindheim i Ålesund i nord og Byrkjelo i sør. Vegen kobler seg delvis på E39, og danner en parallell indre transportåre til E39.

Fv60 forbinder Ålesund byområde med tettsteder som Aure, Stranda, Hellesylt og Hornindal i Møre og Romsdal, og Stryn og Byrkjelo i Vestland fylke. Denne delen av landet er preget av høye fjell og mange fjorder, og disse fungerer som barrierer for reisende.

Vegen er hovedveg for befolkning og næringsliv i Stranda og Sykkylven til handels- og tjenestetilbudet i Ålesund, og til sentrale funksjoner som flyplass og sykehus. Forslag til ulike tiltaksområder er illustrert i *Figur 1*. Sambandet ikke er en konkurrent til en gjennomfartsåre i fylket, men en forbindelse mellom Stranda/Sykkylven og Ålesundsregionen.



Figur 1: Lokalisering av Storfjordsambandet med tiltaksområder.

Avgrensning av utredningsområde

Utredningsområdet omfatter Fv60 mellom Ålesund og Stranda, med vekt på tre definerte tiltaksområder:

Tiltaksområde 1 omfatter ny forbindelse mellom Engeset på Stranda og Hole i Sykkylven, som erstatter dagens trase over Strandafjellet.

Tiltaksområde 2 omfatter vegtiltak på Ålesundssiden, fra Storfjorden til tilkoblingspunkt på E39. Aktuelle tilkoblingspunkter er Blindheim eller Digerneset.

Tiltaksområde 3 omfatter kryssing av Storfjorden og nødvendige vegtiltak på Sykkylvssiden, fra sentrumsområdet til startpunkt for fjordkryssingen.

Influensområdet for konseptene kan strekke seg langt utover utredningsområdet.

Tettsteder og senterdannelser

Utredningsområdet omfatter tettbebyggelse av ulike karakterer.

I nord går Fv60 inn i randsonebebyggelsen til Ålesund. Ålesund har to hovedsenter; bysentrum og Moa. Randsonebebyggelsen i utredningsområdet knytter seg til Moa.

Lokale senterdannelser langs Fv60, med avgrenset handels- og tjenestetilbud, finnes på Emblem, Flisnes og Blindheim.

Større tettsteder langs Fv60 er Stranda og Aure, som begge også er kommunesenter. Mindre tettsteder er Straumgjerde og Ikornes i Sykkylven kommune, som vist på Figur 2.



Figur 2: Tettsteder i utredningsområdet.

Både Stranda og Sykkylven har i sine sentrumsområder et variert handels- og servicetilbud. Avstanden mellom Ålesund og Sykkylven er relativt liten. Men den store barrieren som fjorden representerer gir et bedre grunnlag for handels- og servicetilbud i Sykkylven, sammenlignet med andre lokalsenter i tilsvarende avstand fra bysentrum eller Moa. Lenger øst i Ålesund kommune ligger Digernes, som har utviklet seg til å bli et stort handels-, logistikk- og

trafikkknutepunkt. Øst for Digerneset, der Fv 656 møter E39, ligger tettstedet Valle, og lenger sør ved Fv 656 ligger stedet Glomset, som er for lite til å defineres som tettsted.

Arealbruk og topografi

Topografien i området mellom Ålesund og Stranda er preget av den dype Storfjorden, grunnere fjordarmer og markerte fjellrygger. Fv60 på strekningen følger stort sett dalsoner og kystlinje, og går gjennom store landbruk-, natur- og friluftsområder (LNF) og bebygde områder.

Tettstedene og senterområdene har variert sentrumsrelatert arealbruk og mye boligbebyggelse. Unntaket er Digernes, som bare har næringsbebyggelse. Randsone er hovedsakelig preget av boligbebyggelse, med noe næringsbebyggelse.

Fv60 sørover fra Stranda mot Hellesylt følger Storelva og Strandadalen. Her er arealbruken stort sett knyttet til jordbruk og spredt bebyggelse, samt Svemorka næringsområde ved tiltaksområde 1.

Fv60 nordover fra Stranda følger Hevsdalen over Strandafjellet, og ned Velledalen til Sykkylvsfjorden. Høyeste punkt på vegen ligger på rundt 540 m over havet. Strandafjellet er en viktig turistdestinasjon i regionen, og Hevsdalen er preget av hytter og turistrelatert næring.

Både i Velledalen og inn mot tettstedet Aure er det mye landbruksjord. Større landbruksområder finnes også på Emblem i Ålesund kommune. Disse arealene er i hovedsak båndlagt i arealplaner. Nye veglinjer kan komme i konflikt med ønske om bevaring av dyrket mark.

Utredningsområdet omfatter både bebygd og urørt fjordlandskap, kulturlandskap og fjellområder. Det kan knytte seg verneverdier til kulturminner og natur- og kulturlandskapet, som kan komme i konflikt med utbyggingsinteresser.

Andre geografiske forhold

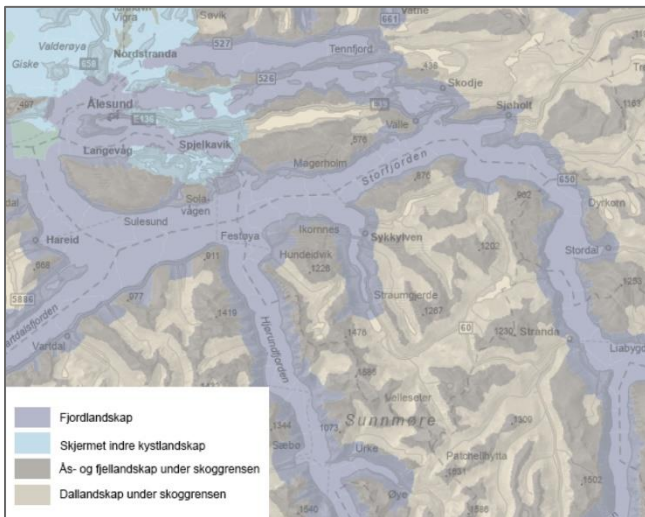
- Stigningen opp til Strandafjellet er til dels bratt, særlig på Sykkylvssiden, noe som fører til problemer for tungtrafikk vinterstid.
- Store deler av utredningsområdet har bratt sideterreng. Mesteparten av området ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred og steinsprang, og i flere områder er det dokumentert skredfare.
- Deler av dagens Fv60 ligger innenfor aktsomhetsområdet for flom.
- Store deler av dagens vegsystem ligger innenfor aktsomhetsområdene for marin leire.
- Deler av utredningsområdet vil bli påvirket av havnivåstigning og stormflo.
- Se aktsomhetskart for flom og skred i kapittel 11.1.

2.2 Miljø

Landskapsbilde

Store deler av analyseområdet er preget av åpent fjordlandskap. Dette gjelder både tettstedet Aure og randzonebebyggelsen på Ålesundssiden. I tettstedet Stranda og på begge sider av Storfjorden ved Glomset finner vi landskapstypen nedskåret fjordlandskap. Her heller terrenget bratt ned i fjorden.

Mellom Stranda og Sykkylven er det langs Fv60 utpreget dallandskap, med bratte fjellsider. På Ålesundssiden over tettbebyggelsen og inn mot Brusdalen er det lavereliggende ås- og fjellandskap under skoggrensen. Her er terrenget til dels kupert.



Figur 3: Landskapstyper. Kilde: Artsdatabanken.

Naturmangfold

Det finnes verdifulle naturtyper i hele utredningsområdet, men de største verneinteressene for naturmangfold knytter seg til tiltaksområdet på Ålesundssiden; Oksenøya. Av verdifulle naturtyper er særlig et område med kystlynghei på Emblemfjellet som skiller seg ut. Området er svært stort; hele 6600 dekar, og er vurdert til å ha svært stor verdi.

Nordøst på Oksenøya, ved Digernes, ligger Ørnakken naturreservat for skogvern, som også er foreslått utvidet vestover. Videre ligger det et foreslått naturreservat for skogvern over fergekaaien på Magerholm.

Arter av særlig stor forvaltningsinteresse er funnet i hele utredningsområdet.

På Sykkylvsiden langs Storfjorden finnes et større område med inngrepsfri natur.



Figur 4: Utsnitt av kartdatabasen Gislink, med markering av svært viktige og viktige naturtyper (grønn skravur), naturreservater (rød skravur), og områder som er foreslått vernet (lilla skravur). Lys grønne områder viser verdifulle marine områder.

Naturressurser

Jordbruksarealer er viktige naturressurser i utredningsområdet, og flere av disse ligger nær Fv60. Særlig Velledalen har store, verdifulle landbruksarealer, men også inn mot tettstedet Aure er det mye landbruksjord. Større landbruksområder finnes også på Emblem. Videre er vassdragene i dalbunnene og fjordsystemet også viktige naturressurser.

Brusdalsvatnet nord i tiltaksområde 2 står som drikkevannskilde til 60.000 personer i en særstilling, både når det gjelder betydning og sårbarhet. E39 går langs nordsiden av Brusdalsvatnet, og det er utfordringer med avrenning av tungmetaller og miljøgifter fra vegen. I forbindelse med planlegging av ny E39 samarbeider Statens vegvesen, mattilsynet og Ålesund kommune om løsninger for å hindre at forurenset vann fra vegen kommer ned i drikkevannskilden.



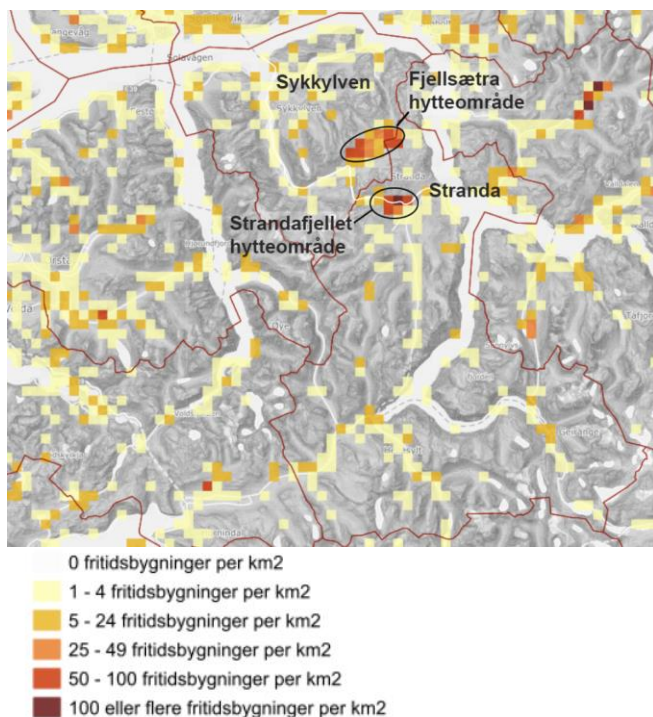
Figur 5: Brusdalsvatnet sett mot vest. E39 går langs vannets nordside. Foto: Ålesund kommune.

Friluftsliv og by/tettsteder

Naturen i utredningsområdet er mye brukt i friluftssammenheng. Dette gjelder både sjørelatert aktivitet i Storfjorden, Sykkylvsfjorden og i vassdraga, og rekreasjon knyttet til fjellområdene.

Strandafjellet og fjellområdene i Sykkylven er viktige som regionalt utfartsområde. Både i Stranda og Sykkylven er det store hytteområder ved Fv60. Strandafjellet er størst i utstrekning og tilbud. Fjellseterområdet i Sykkylven er mindre, men er også svært populært. Hytteområdene ved Fv60 blir i stor grad benyttet av innbyggere i Ålesundregionen. Konsentrasjonen av hytter er stor i lokal sammenheng. I Stranda kommune er det i 2022 totalt 902 fritidsboliger, og de fleste befinner seg på Strandafjellet ved Fv60. I Sykkylven er tallet på fritidsboliger 699, og også i denne kommunen er de fleste samlet nær Fv60, omkring Nysætervatnet.

Fritidsboligene utgjør en relativt stor del av boligmassen i Stranda kommune. Det samlede tallet på bebodde og ubebodde ordinære boliger i Stranda er 2472, noe som innebærer at tallet på fritidsboliger tilsvarer 36% av ordinære boliger. I Stranda kommune er det også betydelig annen reiselivsaktivitet, blant annet med Geiranger som verdenskjent destinasjon.



Figur 6: Fritidsboliger 2022. Kilde: SSB.

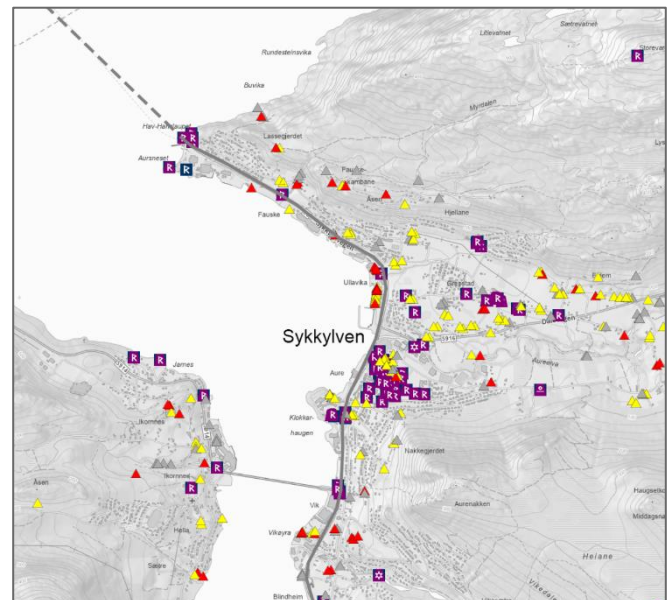
Det er også store rekreasjonsområder på Emblemsfjellet og resten av fjellområdet på Oksenøya. Generelt finnes det nær tettstedene og byområdet et mangfold av turstier, skiløyper, idrettsanlegg og andre områder tilrettelagt for friluftaktiviteter. På grunn av befolkningsskonsentrasjonen på Ålesundssiden er Emblemsfjellet brukt av svært mange som nærturområde.

Kulturminner

Faste kulturminner fra før år 1537 er automatisk fredet etter kulturminneloven § 4, 1 ledd. Det er først og fremst i de kystnære delene av utredningsområdet at vi finner kjente automatisk fredede kulturminner. Særlig mange finnes i området rundt Aure sentrum, men det finnes også flere i Stranda sentrum, og sporadisk langs dagens vegtrase.

I tillegg finnes en del eldre bebyggelse. Mange av disse er knyttet til gårdsbebyggelse.

Ved Storfjorden på Sykkylvssiden ligger flere nedlagte og fraflyttede gårdsbruk uten vegforbindelse på Furstranda. Gårdene langs Storfjorden er verdifulle kulturminner, som har fått internasjonal oppmerksomhet gjennom tildelingen av UNESCOs Europa Nostra-pris til Storfjordens Venner i 2016.



Figur 7: Registrerte kulturminner i og ved tettstedet Aure i Sykkylven.

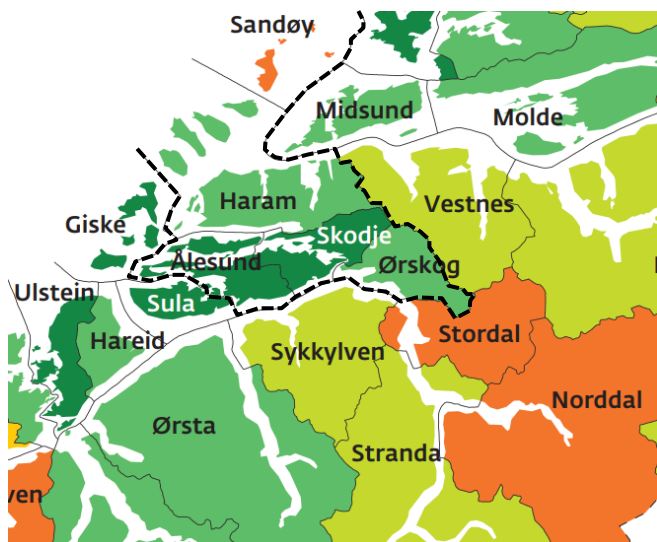
2.3 Næringsliv og befolkning

Bo- og arbeidsmarkedsregionen Ålesund

Ålesundregionen er det største bo- og arbeidsmarkedet mellom Bergen og Trondheim, og omfatter primært kommunene Ålesund, Giske og Sula. Sykkylven kommune fremstår som delvis integrert i Ålesundregionen, mens Stranda i større grad fremstår som en satellitt.

Etter kommunesammenslåingen i 2020 omfatter Ålesund også de tidligere kommunene Skodje, Ørskog, Sandøy og Haram (der Haram igjen skal skilles ut fra 2024).

Ålesund representerer byfunksjoner for både for Sykkylven og Stranda. Begge kommuner sogner til Ålesund sykehus, og Ålesund lufthavn Vigra i Giske kommune er nærflyplass for innbyggere og næringsliv.



Figur 8: Kommuner i Møre og Romsdal før sammenslåingene i 2020. Illustrasjonen er hentet fra fylkesstatistikk 2019. Grenser for nye Ålesund kommune fra 2020 er markert med stiplet linje.

Folketall og befolkningsutvikling (demografi)

Folketallet fordeler seg svært ulikt mellom kommunene i regionen, og prognosene for folketallsutvikling er også ulike. Ålesund dominerer kraftig i antall innbyggere. Sula, Giske og Sykkylven er relativt like i størrelse, mens Stranda er minst.

I Ålesund, Sula og Giske er det ventet folketallsvekst i årene fremover, mens de fleste andre kommuner i fylket har forventet nedgang eller stillstand i folketallet. Frem mot 2050 er det forventet ca. 20 % vekst i Giske, ca. 16 % i Sula og ca. 7 % Ålesund. I Stranda er det forventet stillstand i folketallet, og i Sykkylven er det forventet en nedgang på ca. 10 %.

Ålesund er etter sammenslåingen 2020 svært stor i utstrekning, og variasjonen i folketall og prognoser i internt i kommunen er stor. Folketallet er størst i de bynære områdene, der 70 % av innbyggerne bor.

Kommune	Folketall 2022 (2. kv)	Prognose 2030	Prognose 2050
Ålesund	67384	69306	71869
Sula	9690	10243	11271
Giske	8671	9198	10376
Sykkylven	7590	7323	6847
Stranda	4422	4443	4419

Kilde: SSB, 3. kvartal 2022

Av de sammenslåtte Ålesund-kommunene har Skodje høyest vekstprognose i prosent, men i rene tall er prognosene for det bynære området langt større, siden det allerede bor så mange i dette området.

I det sentrale byområdet mellom bysentrum og Moa er det forventet at det blir størst økning i tilgjengelig arbeidskraft i regionen.

Kommunene i utredningsområdet og Ålesundregionen generelt følger de samme nasjonale trendene når det gjelder alderssammensetningen i befolkningen; flere eldre og færre yngre. Det er likevel store forskjeller innad i regionen.

I perioden 2000-2022 har det vært en økning i antall barn og unge i Sula og Giske og Ålesund, og en nedgang i Stranda og Sykkylven. Frem til 2030 og 2050 er det forventet nedgang i alle kommunene, men klart størst i Sykkylven.

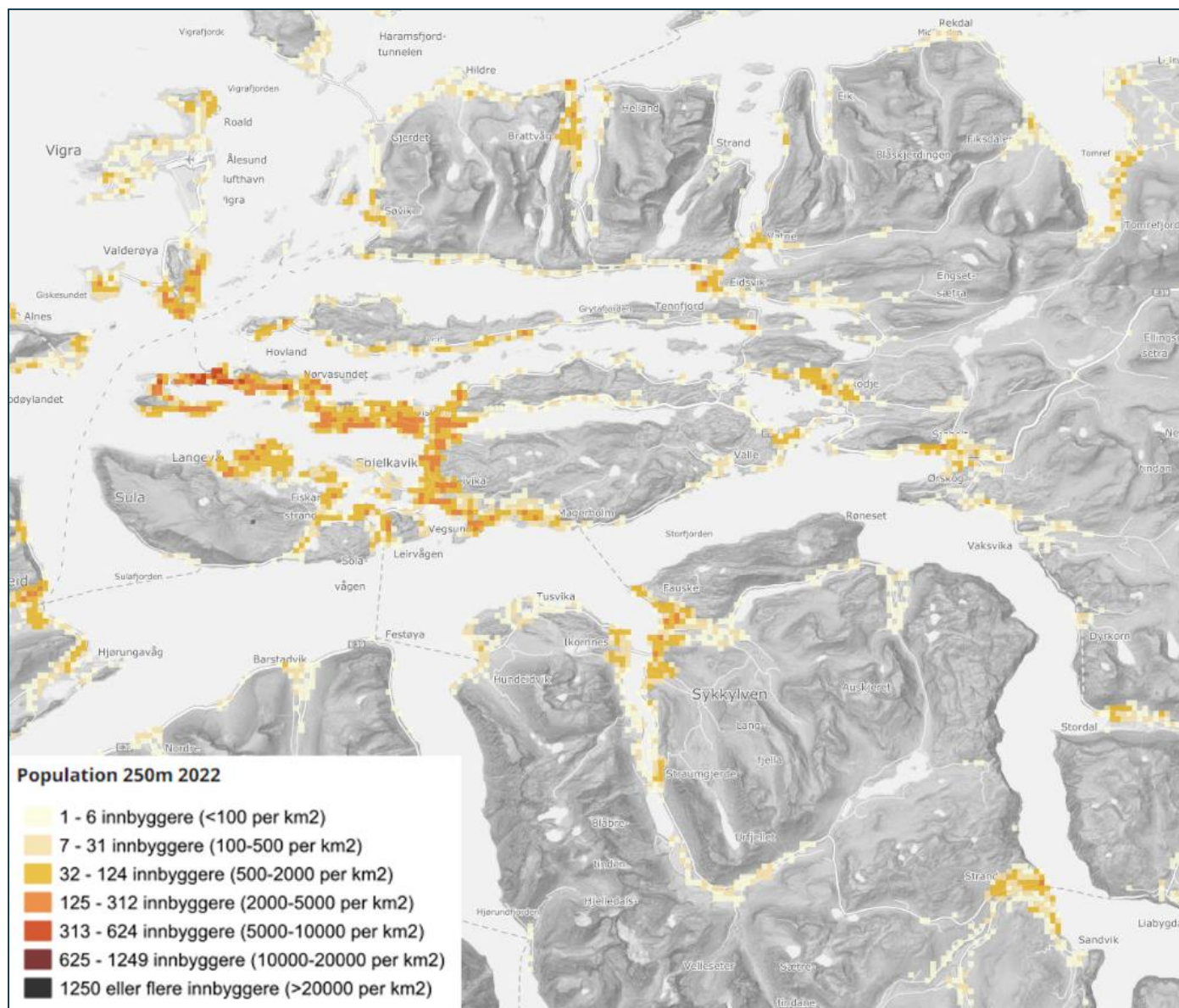
Når det gjelder antall personer over 67 år har det vært en økning i alle kommuner i perioden 2000-2020. Økningen vil fortsette i alle kommuner fremover, i litt ulik grad.

Endring i aldersgruppe 0-19 år			
Kommune	2000-2022	Prognose 2022-2030	Prognose 2022-2050
Stranda	-25,4 %	-7,1 %	-9,5 %
Sykkylven	-14,4 %	-15,4 %	-25,7 %
Ålesund	+7,1 %	-3,3 %	-4,7 %
Sula	+24,0 %	-2,3 %	-2,4 %
Giske	+23,6 %	-6,4 %	-1,2 %

Endring i aldersgruppe over 67 år			
Kommune	2000-2022	Prognose 2022-2030	Prognose 2022-2050
Stranda	+20,2 %	+9,3 %	+35,0 %
Sykkylven	+42,7 %	+18,2 %	+44,5 %
Ålesund	+38,2 %	+21,4 %	+63,8 %
Sula	+42,5 %	+25,3 %	+86,3 %
Giske	+62,4 %	+26,1 %	+87,0 %

Kilde SSB, hovedalternativet.

Bosettingsmønster



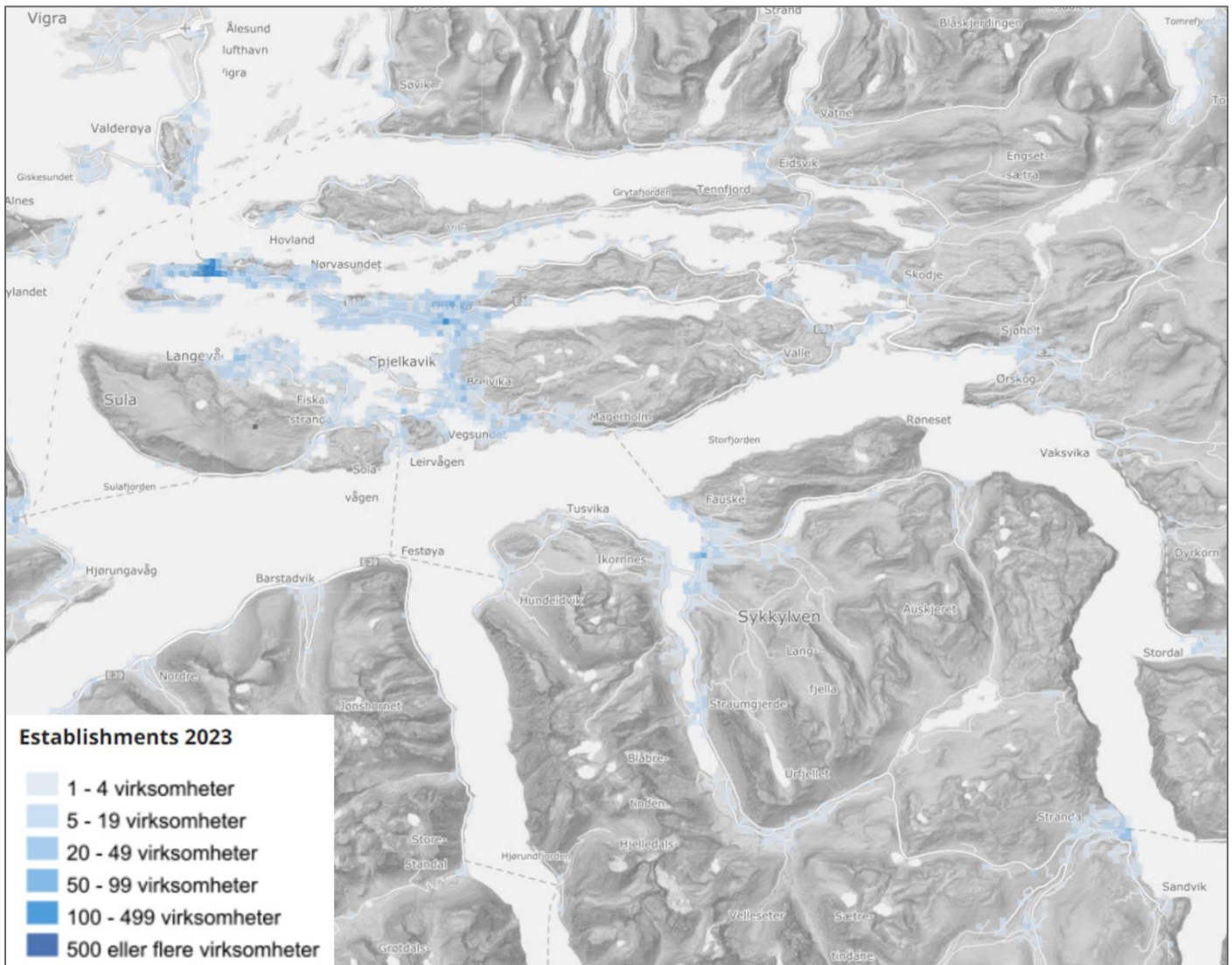
Figur 9: Lokalisering av innbyggere i regionen. Kilde: SSB.

Befolkningskonsentrasjonen i Ålesundregionen følger de generelle trendene, noe som innebærer sterkest konsentrasjon og vekst i byer og tettsteder.

I Stranda gjelder dette kommunesenteret Stranda, og i Sykkylven er konsentrasjonen størst i kommunesenteret Aure og på Ikkornes.

I Ålesund bor det flest mellom bysentrum og Moa/Spjelkavik. Men i denne delen av regionen er bebyggelsen så tett at hele området rundt Borgundfjorden til og med nordsiden av Sula kommune blir regnet som ett tettsted ut fra SSB sin definisjon. Her inngår også området Blindheim/Flisnes langs Storfjorden. I Ålesund er det videre befolkningskonsentrasjoner på Ellingsøya, i Skodje og Haram.

Næringsliv og arbeidsplasser



Figur 10: Lokalisering av virksomheter i regionen. Kilde: SSB.

Næringslivet i regionen er rikt, med hovedtyngden av virksomheter lokalisert i og nær Ålesund byområde. Mye næringsaktivitet ligger langs Fv60, spesielt i den nordlige delen som omfattes av denne utredningen.

Det er store variasjoner internt i utredningsområdet knyttet til næringsliv og arbeidsplasser. Som den største byen mellom Bergen og Trondheim har Ålesund et svært mangfoldig næringsliv. Maritim sektor, fiskeri, akvakultur og reiseliv er store næringer, i tillegg til administrasjon, handel og tjenesteyting.

I Sykkylven og Stranda er næringslivet i stor grad preget av vareproduksjon og industri. I Stranda er også turistnæringen stor.



Figur 11: Næringsvariasjon i kommuner i Møre og Romsdal. Lave verdier indikerer at næringslivet er avhengig av få bedrifter eller næringer, som i Sykkylven, men også i Stranda. Illustrasjon: NHO kommune-NM 2022.

Sykkylven er dominert av få store hjørnesteinsbedrifter, og har fått statlige omstillingsmidler, siden denne type ensidig arbeidsmarked innebærer stor sårbarhet.

Den store næringsaktiviteten i regionen gir mange arbeidsplasser i privat sektor, men det er også mange ansatte i offentlig sektor. Andelen offentlige arbeidsplasser er 21 % i Sykkylven, 24 % i Stranda og 30 % i Ålesund (SSB 2020). Dette er arbeidsplasser særlig knyttet til administrasjon, helse og oppvekst/ undervisning. I Ålesund kommune er Ålesund sykehus en svært stor arbeidsplass.

Per 4. kvartal 2020 var det syv kommuner i Møre og Romsdal som hadde en arbeidsplassdekning på over 100 prosent. Det betyr at disse kommunene må ha innpendling for å fylle alle arbeidsplassene i kommunen. To av disse er Ålesund og Stranda, som har en arbeidsplassdekning på henholdsvis 107,4 % og 105,1 %. I rene tall er «overskuddet» av arbeidsplasser i Ålesund på 2533, og i Stranda 120.

De andre kommunene i regionen har underskudd på arbeidsplassdekning. Giske kommune har det relativt største underskuddet i fylket, med 61,4 %. Sula har en arbeidsplassdekning på 65,7 %, og Sykkylven har 93,5 %.

Kilde: Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkesstatistikk 2021.

Arbeidsplassdekningen har sammenheng med tallene for inn- og utpendling i den enkelte kommunen.

* pr 4. kvartal 2020

Komm.	Folketall pr 1.1. 2022	Utvikling innbyggertall 2011-2021	Pendling ut/inn *	Utpendl til Ålesund *	Arbeidsplassdekning *
Ålesund	67114	11 %	5121/7652	-	107,4 %
Sykkylven	7558	-0,9 %	786/533	49,4 %	93,5 %
Stranda	4467	-2,0 %	405/529	18,8 %	105,1 %

Pendling

Pendling er definert som en arbeidsreise der arbeidstakere krysser minst en kommunegrense mellom hjem og arbeid. Tallet på pendlere blir beregnet ut fra tallet på personer med registrert boligadresse i en kommune i folkeregisteret, og registrert arbeidssted i en annen kommune. På grunn av kommunesammenslåing har tallet på pendlere gått ned.

Ålesund har den klart største ansamlingen av arbeidsplasser i regionen (36537, SSB 2020). De fleste arbeidsplassene i Ålesund er besatt av arbeidstakere som bor i Ålesund. Sula og Giske har størst innpendling til Ålesund, med Sykkylven på en tredje plass.

Stranda har størst innpendling i forhold til folketallet, med flest pendlere fra Ålesund og litt mindre fra Sykkylven. Stranda har i tillegg en del innpendling fra Fjord.

Sykkylven har også størst innpendling fra Ålesund, og knapt halvparten så mye fra Stranda. Det er også en del fra Sula.

Fra	Innpendling til Ålesund (totalt 6677 pers.)
Sykkylven	395
Stranda	80
Sula	2323
Giske	1877
Vestnes	286

Fra	Innpendling til Sykkylven (totalt 539 pers.)
Ålesund	296
Stranda	113
Sula	51
Hareid	15
Ulstein	13

Fra	Innpendling til Stranda (totalt 461 pers.)
Ålesund	141
Sykkylven	116
Fjord	82
Volda	33
Sula	25

Kilde: Møre og Romsdal fylkeskommune: Fylkesstatistikk 2022.

For å få et bedre bilde av pendlerstrømmene over Storfjorden mellom Sykkylven og Ålesund, kan pendlerstatistikken fra 2019 være nyttig. Dette er det siste året med statistikk fra de fem enkeltkommunene gamle Ålesund, Haram, Skodje, Ørskog og Sandøy, som etter kommunesammenslåingen i 2020 utgjør Ålesund kommune.

Pendlerstatistikk fra 2019 viser at de fleste pendlere fra Stranda og Sykkylven hadde arbeidssted i gamle Ålesund kommune. I tillegg ser en at det var omfattende intern pendling innad i den nye storkommunen.

Innpendling til Sykkylven var størst fra Gamle Ålesund og Stranda, samt noe fra Sula. Fra Skodje, Ørskog og Haram var det lite innpendling til Sykkylven.

Stranda hadde i 2019 størst innpendling fra Sykkylven og gamle Ålesund, samt Norddal og noen grad Sula. Fra Skodje, Ørskog og Haram var det lite innpendling til Stranda.

2.4 Transport og mobilitet/ samferdsel

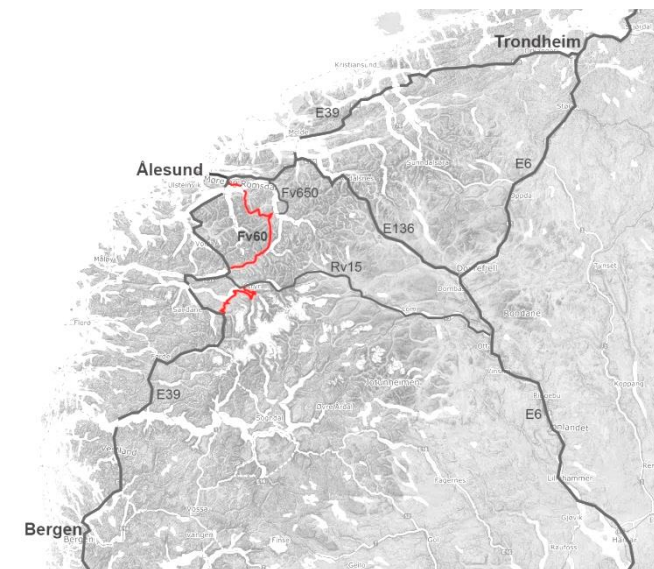
Vegsystem

I det overordnede vegnettet ligger Fv60 som en parallell vegforbindelse til E39 mellom Ålesund og Byrkjelo. I Ålesund knytter Fv60 seg inn på E39, som fortsetter nordover mot Molde og Trondheim. E39 og E136 videre østover mot Åndalsnes og Dombås omtales ofte som Eksportvegen, på grunn av de store mengdene gods som fraktes her.

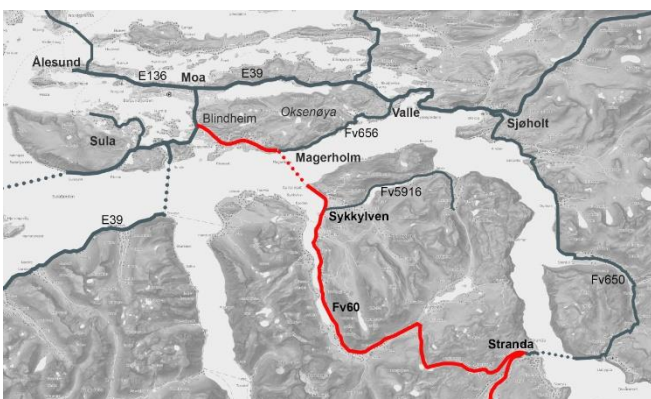
En alternativ trase til eksportvegen går med ferje fra Stranda til Liabygda, og videre langs Fv650 til Sjøholt, der den kobler seg på E39. Noe godstrafikk, særlig fra Stranda, benytter denne ruten. Fra utredningsområdet kan en også kjøre sørover via Stryn og RV15, og komme inn på E6 ved Otta. Også langs denne ruta går en del godstrafikk fra utredningsområdet.

Lokalt i utredningsområdet er vegsystemet i kommunene Stranda og Sykkylven preget av én hovedåre; Fv60, mens bildet i Ålesund er mer sammensatt. Her må trafikken på Fv60 Magerholm-Blindheim både sees i sammenheng med E39 fra Blindheim og Fv 656 Magerholm-Valle.

I Sykkylven er Fv 5916 mot Søvika i arealplanen angitt som mulig trase i forbindelse med fjordkryssingen.



Figur 12: Fv60 i overordnet vegsystem.

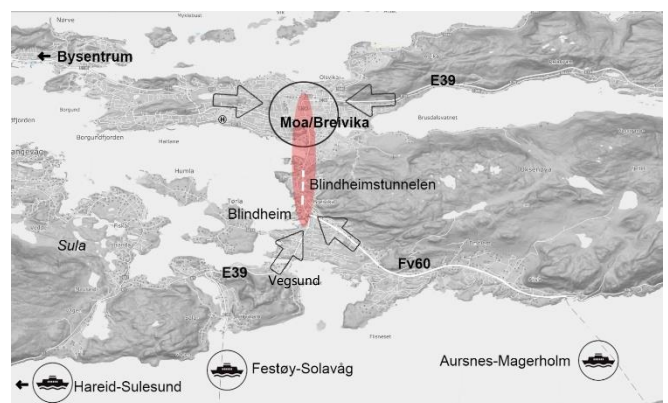


Figur 13: Lokalt vegsystem.

På Blindheim møtes Fv60 og E39. Her samles trafikk fra Sula og Emblem/Flisnes seg, samt trafikk fra tre av fylkets fire mest trafikkerte fergesamband; Sykkylven – Magerholm, Festøy – Solavåg og Hareid - Sulesund.

E39 mellom Vegsund og Breivika har høy trafikkbelastning (ÅDT 22000) på to kjørefelt, og saktegående kø i rushtiden, og Blindheimstunnelen midt på strekningen har trafikk over sikkerhetskravene. Pulser med fergetrafikk forsterker køutfordringene. Vegvesenet arbeider med utredning av ny vegløsning for E39 Vegsund - Breivika.

Moa er et sentralt knutepunkt i vegnettet, der E39 og all trafikk



Figur 14: Område med trafikkutfordringer knyttet til kapasitet og tunnelsikkerhet på E39 Blindheim-Breivika.

til og fra bysentrum passerer. Samtidig er området et viktig målpoint, med store kjøpesenter, tjenestetilbud og arbeidsplasser, i tillegg til bl.a. skoler, idrettsanlegg, svømmehall og kino. Dette bidrar sterkt til trafikkutfordringene i området.

Vegstandard og fartsgrenser

Det er varierende vegstandard og fartsgrenser for vegene i utredningsområdet, oppsummert i tabellen under.

Selve Fv60 har gjennomgående to kjørefelt, og ganske ensartet vegstandard.

Et bratt parti på veg opp Strandafjellet, ved Hole/Drotninghaug i Sykkylven, skiller seg negativt ut med hensyn til stigning og kurvatur. Dette er typisk et vanskelig punkt for godstrafikk vinterstid. Nedstigningen mot Stranda er slakere, men omfatter noen svært krappe svinger.

Strekningen Emblem – Blindheim på Fv60 har kryssløsninger som ikke er tilpasset trafikkmengden.

Fv656 østover fra Magerholm kobler seg på E39 ved Valle. Denne vegstrekningen har lavere standard med smal veg og krappe svinger, og store deler er også rasutsatt.



Trailer står fast – vil ta fleire timar å berge

Figur 15: Faksmile fra Sunnmørsposten 12.12.2022. Bildet viser trailer som har kjørt seg fast i den bratte stigningen opp mot Strandafjellet fra Sykkylvsiden.

Deler av Fv5916 fra Sykkylven mot Søvika er i kommuneplanens arealdel i Sykkylven angitt som en mulig vegtrase for en fjordkryssing. Vegen har i dag svært lite trafikk (ÅDT 650), og dels bare ett kjørefelt.

Strekning	Standard	Fartsgrense
Fv60 Stranda - Sykkylven	2 kjørefelt	60 – 80 km/t *)
Fv60 Magerholm - Blindheim	2 kjørefelt	70 km/t **)
E39 Blindheim-Moa	2 kjørefelt	70 km/t
E39 Moa - Valle	2 kjørefelt	80 km/t
Fv 656 Magerholm - Valle	Smal veg, krappe svinger.	60-80 km/t ***)
Fv 5915 Sykkylven - Søvika	Smal, til dels bare ett kjørefelt	40-80 km/t
Fv60 Stranda - Svemorka	2 kjørefelt	60-80 km/t *)

*) Unntak: 50 km/t gjennom Stranda sentrum og Straumgjerde

**) Unntak: 80 km/t i ca. 2 km nærmest Magerholm.

**) Unntak: 40 km/t gjennom Valle

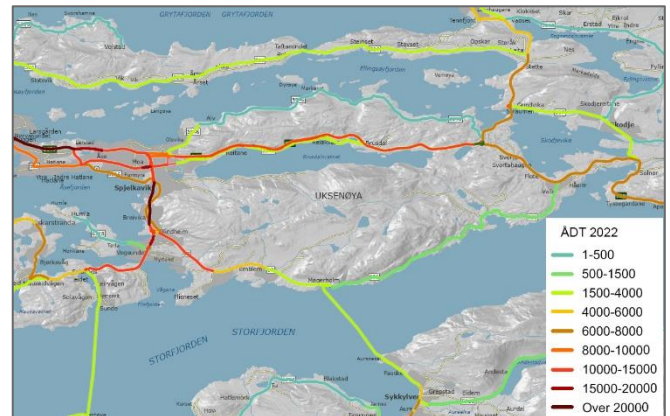
Trafikkmengde og utslipp

Trafikkmengden varierer svært mye innenfor utredningsområdet; også innenfor delstrekningene. Størst variasjon finnes på Ålesundssiden.

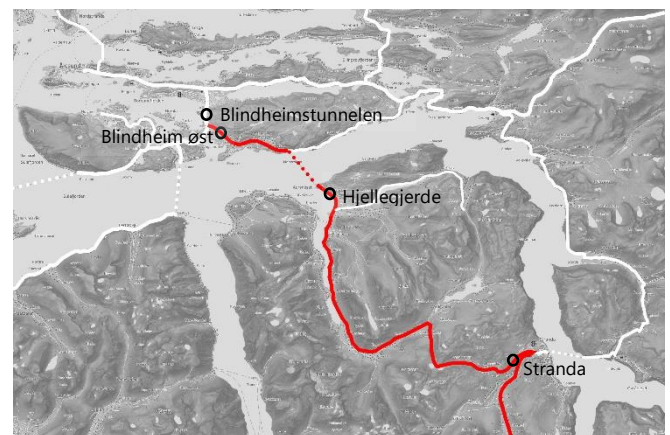
Generelt er det mye lokaltrafikk, og mer trafikk jo nærmere sentrum en kommer. I utredningsområdet gir dette seg størst utslag i området rundt Moa, men også i sentrumsområdet i Aure ser man en tydelig økning i trafikkmengden.

Tidsserier for registrert ÅDT i målepunkter varierer mye. Noen målepunkt har registreringer for enkeltår tilbake i tid, noen har

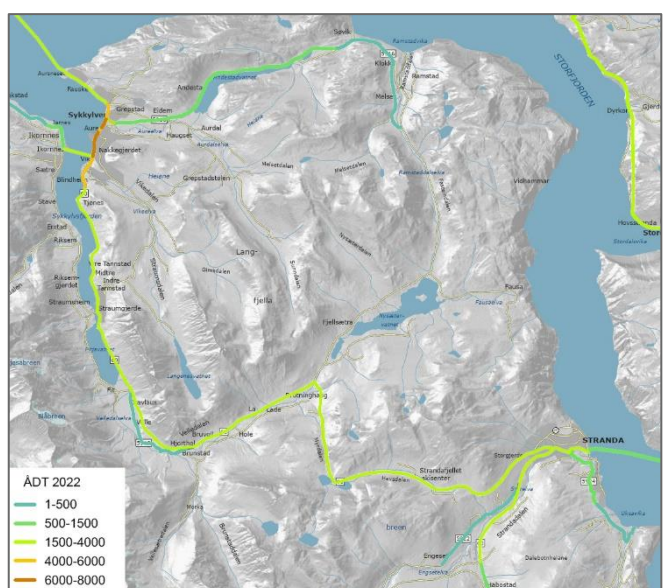
korte serier, og mange serier er avsluttet for flere år siden. Tall for målepunkter finnes på [Trafikkdata \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no).



Figur 16: Trafikkmengde på Ålesundssiden 2022. Hentet fra www.vegkart.no.



Figur 17: Målestasjoner med lengre tidsserier frem til 2022. Hentet fra [Trafikkdata \(vegvesen.no\)](https://www.vegvesen.no).



Figur 18: Trafikkmengde i Sykkylven og Stranda 2022. Hentet fra www.vegkart.no.

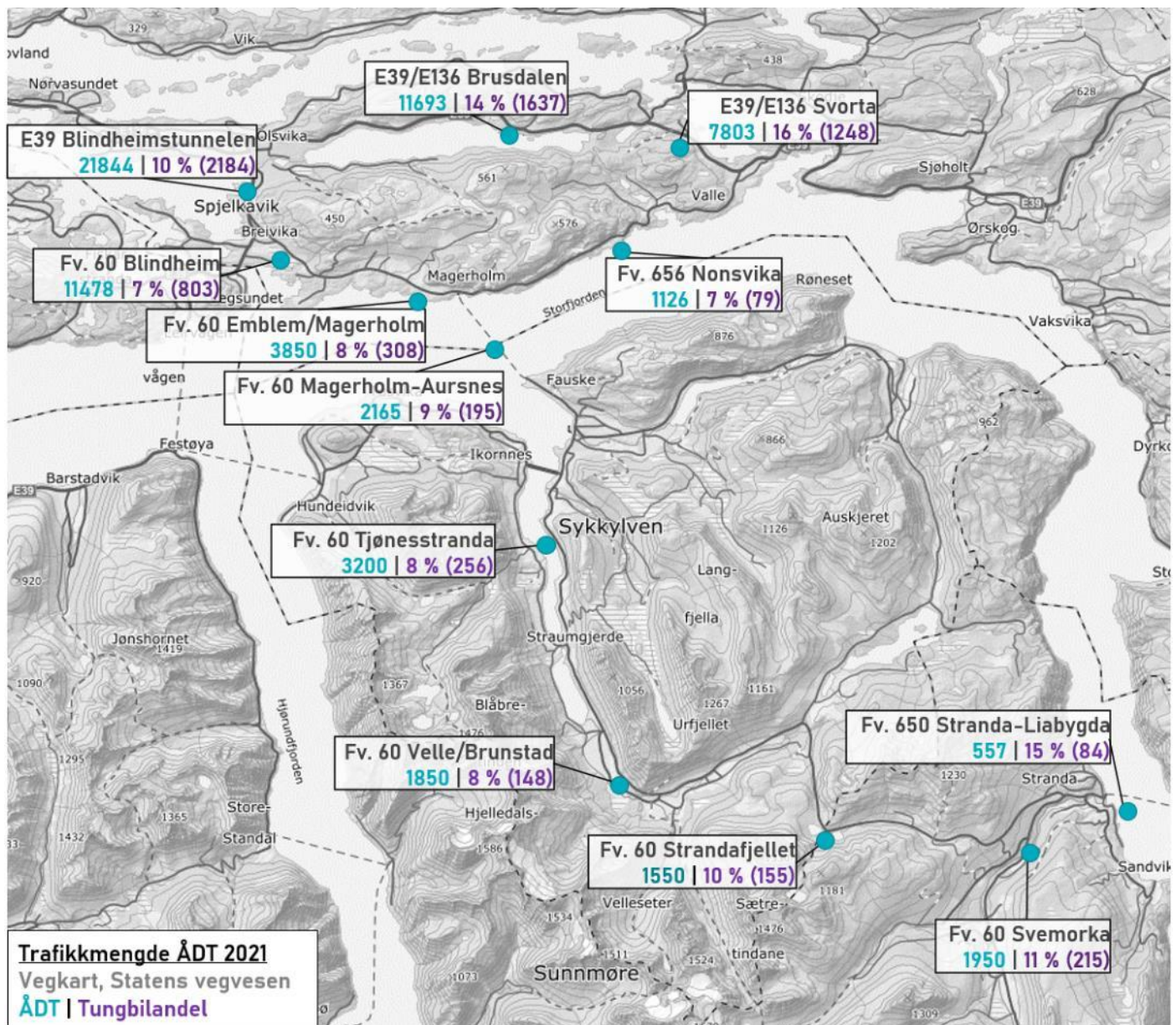
I følgjende målepunkter vi finner data for siste 20-årsperiode, se kartmarkering i figur 19:

Målestasjon	ÅDT 2002	ÅDT 2022	Vekst
Blindheims-tunnelen	14793	21841	48 %
Blindheim øst	7436	11233	51 %
Hjellegjerde	3352 *)	3805	14 %

*) Måling fra 2001

Målestasjonen Stranda har data fra de siste 10 årene.

Målestasjon	ÅDT 2012	ÅDT 2022	Vekst
Stranda	1515	1658	9%



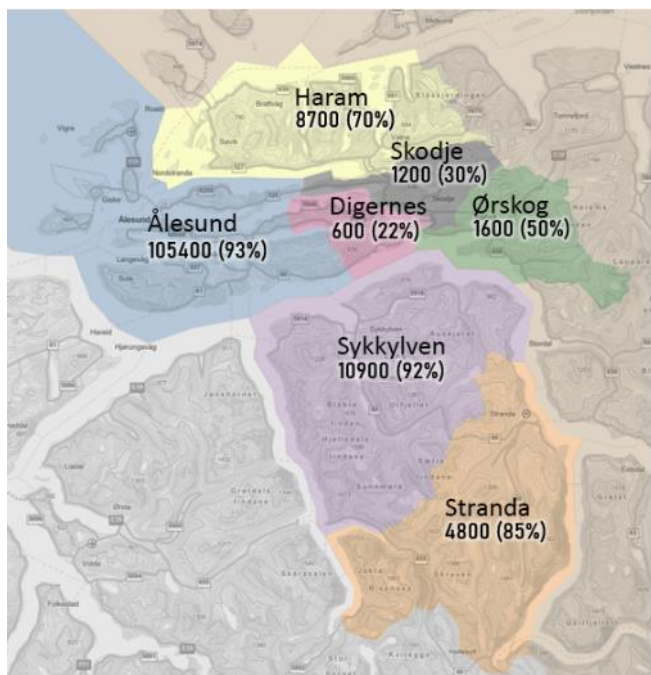
Figur 19: Strekningsvis trafikkmengde 2021. Hentet fra www.vegkart.no. Tallet på tungbiler i parentes.

Hvordan fordeler trafikken seg?

For å finne ut hvordan reisestrømmene fordeler seg i regionen, er det gjort modellberegninger basert på regional transportmodell RTM, DOM E39, modellversjon 4.2.2. Beregningsår er 2019. Dette er samme modell om Statens vegvesen bruker og har brukt i nyere arbeid vedr transport i regionen. Modellen er kalibrert mot trafikk tall for ÅDT, og skal gi et realistisk bilde av dagens situasjon.

Modellen er satt opp med storsoner som vist i illustrasjonen under i figur 20. Kommunene Sykkylven og Stranda ligger inne som hver sine storsoner. Gamle Ålesund kommune, samt Sula og Giske er en storzone og Digernes/Valle-området er en storzone. I tillegg er de gamle kommunene Skodje, Ørskog og Haram (unntatt nordøyene) skilt ut som egne storsoner.

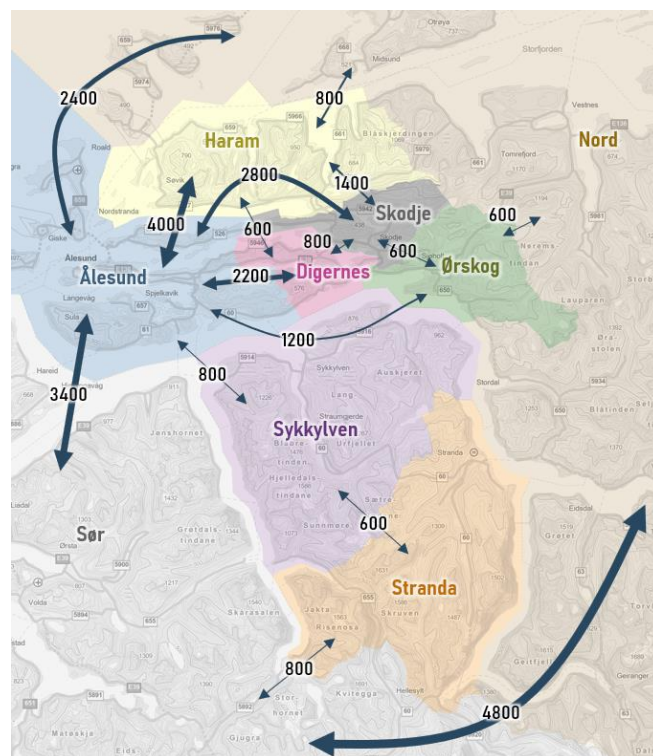
Modellområdet videre nord for Ålesund er en sone kalt Nordover, og modellområdet sør for Ålesund er en sone kalt Sørøver.



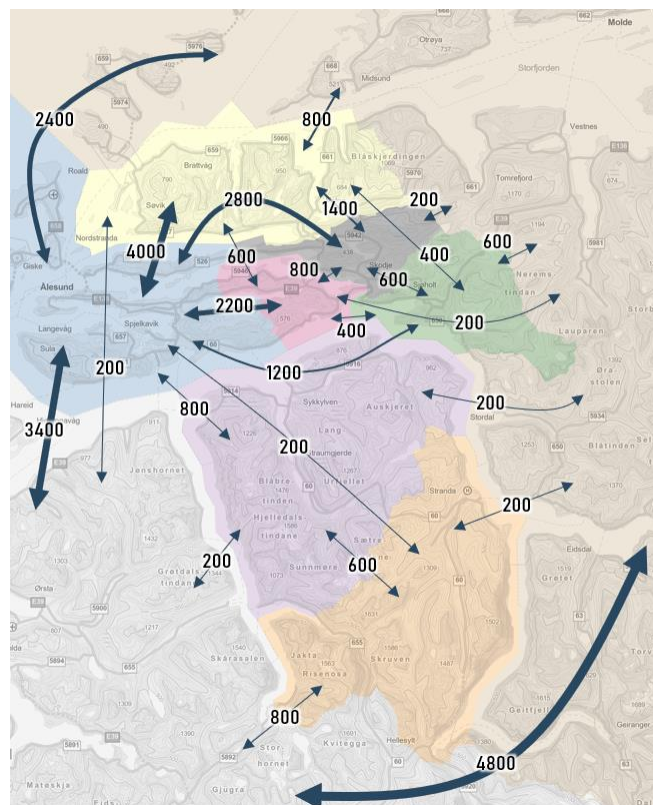
Figur 20: Illustrasjonen viser antall bilførerreiser internt i hver storzone i et normalvirkedøgn, og andelen av det samlede antall bilreiser fra hver storzone i parentes.

Modellberegningene viser at en svært stor del av reisene er lokaltrafikk som blir foretatt internt i storsonene. Dette gjelder både for bilreiser og for alle reiser, som også inkluderer kollektivtransport, sykkel og gange. Tar en med alle reiser, er andel interntreiser i hver storzone enda større.

I storsonene Ålesund (93%) og Sykkylven (92%) skjer nesten alle bilreiser internt i storsonen. Stranda (85%) og Haram (70%) har også klar overvekt av interne bilreiser. Digernes og Skodje har overvekt av bilreiser *ut* av storsonen, mens det i Ørskog er lik fordeling mellom interne bilreiser og reiser ut av storsonen.



Figur 21: Illustrasjonen viser hovedstrømmene av bilførerreiser (over 500 reiser) mellom storsonene i modellen.



Figur 22: Illustrasjonen viser alle bilførerreiser mellom storsoner.

Bildet av reiser mellom storsonene er svært sammensatt, men en stor del av reisene går inn og ut av storsonen Ålesund. Hovedstrømmene er illustrert i figur 21 og 22 over. Her er reisestrømmene over 500 reiser i et normalvirkedøgn tatt med.

Selected link - Storfjorden

Det er gjort modellberegninger i definerte punkt (såkalte «selected link»¹) for å undersøke fordelingen av trafikk. Beregninger for reisende med ferje over Storfjorden viser

Strekning	Lengde	Reisetid bil	Reisetid buss/ avg. pr dag
Moa – Magerholm	11 km	11 min	25 min/ 38
Magerholm- Sykkylven sentrum	7 km	20 min	23 min/ 15
Sykkylven sentrum – Stranda sentrum	33 km	31 min	53 min/ 9
Sykkylven sentrum – Svemorka industri- område (Stranda)	36 km	35 min	50 min/ 4
Sykkylven – Valle (langs Fv656)	19 km	45 min	(mangler tilbud)

hvordan trafikken fordeler seg på hver side av fjorden:

Reisende nordover	
Skal videre i retning	Andel av reisende
Vestover (Ålesund)	83 %
Østover	17 %

Reisende sørover	
Skal videre i retning	Andel av reisende
Sykkylvsområdet inkl Strandafjellet	83 %
Stranda	14 %
Videre sørover	3 %

Type reisende over ferga fordeler seg slik:

Fritidsreiser/private reiser: 35%

Godstrafikk: 31%

Arbeidsreiser/tjenestereiser: 23%

Lange reiser: 11%

Avstander og reisetider

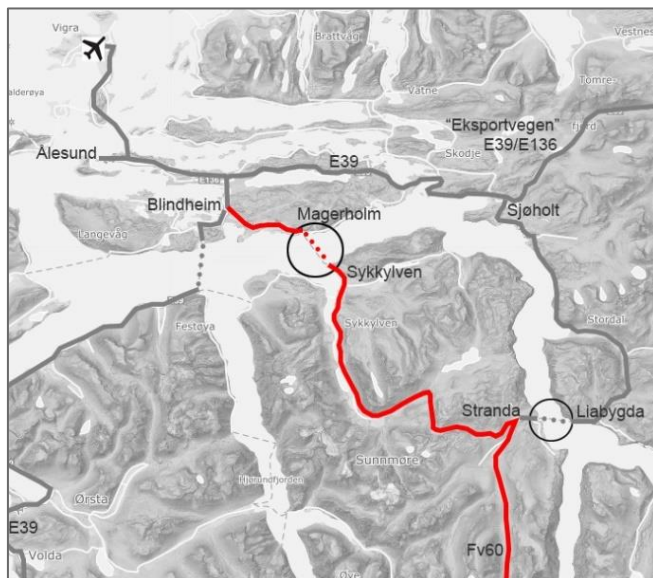
I tabellen nedenfor er det gjengitt noen aktuelle avstander og reisetider langs FV60. Ventetid for ferje inngår i tallene.

Reisetid til sykehus og flyplass fra Stranda og Sykkylven er som vist under:

Strekning	Lengde	Reisetid bil	Reisetid buss
Sykkylven sentrum – Ålesund sykehus	20 km	48 min	50 min
Stranda sentrum – Ålesund sykehus	53 km	1 t, 19 min	1t, 45 min
Sykkylven sentrum – Ålesund lufthavn Vigra	43 km	1 t, 9 min	Ca. 2 t
Stranda sentrum – Ålesund lufthavn Vigra	76 km	1 t, 39 min	Ca 3 t

Fergesamband

På Fv60 mellom Stranda og Blindheim er det ett fergesamband; Sykkylven-Magerholm over Storfjorden. Fra Stranda går det i tillegg ferje til Liabygda. Dette sambandet benyttes for trafikk østover og nordover fra Stranda, men det representerer også en alternativ veg fra Stranda til Ålesund.



Figur 23: Fergesamband knyttet til Fv60; Sykkylven-Magerholm i nord og Stranda-Liabygda i øst.

Tabellen under viser trafikkdata for disse fergesambandene.

	Sykkylven- Magerholm	Stranda- Liabygda
Overfartstid	15 min	13 min
Frekvens dagtid	Hvert 20. min	Hvert 30. min
Åpningstider	Døgnåpen *)	06-24
ÅDT	2165	557
Lange kjøretøy	9% (195)	15% (84)
Antatt oppetid	98%	98%
Gjenstående kjøretøy	Ca. 0,5 promille	Ca. 1 promille

*) Timesavganger i tidsrommet 23-05

Ferjetilbudet mellom Magerholm og Sykkylven ble redusert med to daglige rundturer fra 1. januar 2023.

Vinterregularitet

Strekningen på Fv60 over Strandafjellet er utsatt for ulykker og hendelser som gir stenging av vegen eller redusert framkommelighet vinterstid. Fastkjørte vogntog er den vanligste årsaken.

I løpet av 2022 var det 10 hendelser hvor vegen har vært helt eller delvis stengt i til sammen ca. 50 timer.

¹ Selected-link-plott viser hvor trafikken over et gitt snitt i en veglenke kommer fra og går til.

Trafikksikkerhet

Det har vært to dødsulykker langs Fv60 på strekningen Blindheim-Stranda i perioden 2005-2022. En person omkom i en ulykke på Flisnes i 2006, og en person på Tjønnesstranda i Sykkylven i 2017.

Sunnmørsposten har kartlagt dødsulykker i trafikken på Nordvestlandet i perioden 2005-2022, og presentert det i en kartløsning gjengitt i figuren under. Fv60 har relativt lave tall på dødsulykker. E39 skiller seg ut med mange dødsulykker i regionen.



Figur 24: Dødsulykker i trafikken på Nordvestlandet i perioden 2005 – 2022. Kilde: Sunnmørsposten.

Brukerbetaling

På strekningen Fv60 Blindheim-Stranda kreves det brukerbetaling på fergesambandet Magerholm-Sykkylven. Det er også brukerbetaling på fergesambandet Stranda – Liabygda.

I forbindelse med gjennomføring av bypakke Ålesund er det etablert en bomring rundt Moa og bysentrum. Sørfra og fra Fv60 møter man bomringen etter Blindheimstunnelen, ved Moa. Østfra møter man bomringen ved avkjøring av E39 i Breivika. For bomringen gjelder timesregel, dvs. en betaler for bare en passering i løpet av en time, og videre et månedstak på 60 passeringer. Gjennomkjøring på E39 omfattes ikke av bompenger.

Satser for brukerbetalingsen er gjengitt i tabellen under.

	Ordinær billettpris	Pris med Autopass	Pris med Autopass forskuddsavtale
Ferge Sykkylven – Magerholm			
Kjøretøy inntil 6 m	Kr 86	10% rabatt	40-50% rabatt*)
Kjøretøy over 6 m	Kr 193 - 662	10% rabatt	40-50% rabatt*)
MC/moped	Kr 38	10% rabatt	40-50% rabatt*)
Ferge Stranda - Liabygda			
Kjøretøy inntil 6 m	Kr 78	10% rabatt	40-50% rabatt*)

Kjøretøy over 6 m	Kr 178 - 636	10% rabatt	40-50% rabatt*)
MC/moped	Kr 36	10% rabatt	40-50% rabatt*)
Bompassering bypakke Ålesund			
	Ordinær pris	Pris med Autopassavtale	
Personbil, fossil/hybrid	Kr 26	20% rabatt	
Personbil, nullutslipp	Kr 26	60% rabatt	
Kjøretøy ≥ 3500 kg	Kr 52	Ingen rabatt	
Kjøretøy ≥ 3500 kg, nullutslipp	Kr 0	Kr 0	
MC/moped	Kr 0	Kr 0	

*) 50% rabatt for privatkunder, 40% rabatt for bedriftskunder

Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i utredningsområdet omfatter utelukkende buss. Moa trafikkterminal er den største kollektivholdeplassen i fylket, og alle busser i regionen er innom her.

Kollektivtilbudet er vesentlig bedre i Ålesund enn i Sykkylven og Stranda, og også bedre i Sykkylven enn i Stranda.

Lokalbusser i Ålesund har endepunkt på Magerholm, med avganger tilpasset fergen. Både fergeavgangene og buss fra Magerholm har 20-minuttersfrekvens, mens buss fra Sykkylven har timesfrekvens. Reisende fra Sykkylven får dermed et langt bedre busstilbud om de tar seg til fergen på egen hånd, enn om bussreisen starter i Sykkylven.

I tabellen nedenfor gjengis data for noen aktuelle reisestrekninger med buss til kollektivterminalen på Moa.

Strekning	Reisetid	Frekvens dagtid	Reisende/dag
Stranda sentrum – Sykkylven sentrum	50 min	1-2 t	Kommer fra trafikkanalyse
Stranda sentrum - Moa via Sykkylven	1 t 40 m	2 t	Kommer fra trafikkanalyse
Stranda sentrum – Moa via Liabygda	Ca. 2 t	1 t *)	Kommer fra trafikkanalyse
Sykkylven sentrum – Moa	40 min	1 t	Kommer fra trafikkanalyse
Magerholm - Moa	25 min	20 min	Kommer fra trafikkanalyse

*) Kun morgen og ettermiddag

Gang- og sykkeltrafikk

Langs Fv60 Blindheim-Stranda er det gang- og sykkelveier på delstrekningen Blindheim-Emblem, gjennom sentrumsområdet i Sykkylven og Straumgjerde, og deler av sentrumsområdet i Stranda. I Stranda er det også et kort parti med smalt fortau.

Ellers finnes det langs deler av strekningen, blant annet i Velledalen, et parallelt system av lokalveger til Fv60 som er mye brukt av gående og syklende. Disse lokalvegene har lite trafikk, og binder sammen bebyggelsen i området.



Figur 25: Grønn linje markerer strekninger med gang-/ sykkelveg langs Fv60, eller parallelt lokalvegssystem som er egnet for gående og syklende.

Tilrettelegging for gående og syklende mangler helt på Fv656, også i det tettere bebygde området Valle.

Godstransport

Det går store godsstrømmer både inn og ut av regionen. Mye er knyttet til eksport av fisk, men også råvarer inn til industrien og ferdigvarer ut, samt varetransport inn knyttet til handelsnæringen. Størstedelen av godstransporten skjer med lastebil. Det er etablert et stort logistikk-knutepunkt for lastebil på Digernes.

Mye gods går også sjøvegen fra regionen. Klart størst er godsmengden fra Ålesund havn, som en av landets viktigste eksportthavner. I Sykkylven har Ekornes ASA internasjonal langtransport via sin private ISPS-havn.

Godsstrømmene langs vegnettet går i hovedsak til og fra Østlandet / Europa via følgende ruter:

- Langs Eksportvegen E39/E136 via Dombås og E6 videre sørover. Dette er den dominerende ruten. For å komme inn på Eksportvegen fra Stranda og Sykkylven kan en kjøre Fv60 nordover til Blindheim (inkl. ferge Sykkylven – Magerholm), eller (i mindre grad) ferge fra Stranda til Liabygda og videre langs Fv650 til Sjøholt.
- Sørover langs Fv60 til Stryn, og over Strynefjellet til E6.

Det er også intern godstransport langs Fv60, f.eks. mellom fabrikkene til Ekornes ASA i Sykkylven og Hornindal.

3 Problemanalyse

Problemanalysen drøfter utfordringene i området med utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen, samt prognoser for fremtidig utvikling.

3.1 Innledning

For selve Fv60 knytter de største utfordringene seg til kjøreforhold over Strandafjellet vinterstid, ferjesambandet over Storfjorden som barriere for fremkommelighet, og kryssløsninger og trafiksikkerhet på strekningen Magerholm - Blindheim.

Dagens vegnett i området mellom Ålesund, Stranda og Sykkylven kommune er ikke tilpasset bo- og arbeidsmarked i området, som krever høy framkommelighet og tilgjengelighet.

Ferjesambandet og fjellovergangen bidrar til at det samlet sett er lange reisetider langs Fv60, selv om avstandene ikke nødvendigvis er så lange. Lang reisetid er til hinder for mobilitet og arbeidspending for alle brukere av veien, og utgjør en betydelig tidskostnad.

3.2 Utfordringer med ferje

Fergesambandet Sykkylven-Magerholm fremstår som en barriere i regionen. Ferja bruker 15 minutter på å krysse den 4 km brede Storfjorden, og ventetid mellom hver avgang er 20 minutter på dagtid, inkludert ventetid både til på- og avlossing av ferja. Reisende som er avhengige av å krysse Storfjorden på et bestemt tidspunkt vil legge inn en tidsmargin for å rekke ferja, noe som bidrar til enda lenger tidsbruk på strekningen.

Ferjesambandet innebærer at det ikke er en døgnåpen region. Kvelds- og nattestid er det færre avganger, som begrenser muligheten for transport mellom Stranda og Sykkylven til viktige servicetilbud på Ålesund-siden, som sykehus og flyplass. Ved akutte helsesituasjoner vil det kunne bli behov for luftambulanse, i mangel på andre effektive transportmidler.

I 2022 ble det innført en reduksjon i ferjetilbudet, tilsvarende to rundturer hver dag, en på dagtid og en på nattestid. Det er forventet ytterligere reduksjoner i ferjetilbudet i 2023 grunnet den økonomiske situasjonen i fylket. Færre avganger er til hinder for god framkommelighet.

Ferjesambandet øker reisetiden langs Fv60 betydelig og gir mindre forutsigbarhet og tilgjengelighet for reisende, med særlige konsekvenser for blant annet trafikk til sykehus, næringstrafikk og flyreisende på Ålesund-siden. I tillegg gir fergesambandet en ekstrakostnad for reisende som er avhengig av å ta med bil på overfarten.



Figur 26: Avstand mellom Sykkylven og Moa/Breivika tilsvarer omtrent avstanden mellom fullintegrerte tettsteder som Skodje og Eidet i BA-regionen Ålesund.

Vær og vind påvirker om ferja kan gå som normalt. Dersom enkelte ferjeavganger innstilles, så finnes det ikke gode alternative for reisende med ferjesambandet. Det innebærer at private trafikanter og nyttetransport som må krysse Storfjorden, må vente til ferja er tilbake i drift.

Med dagens passasjermønster er det liten risiko for at ferja er full og at biler blir stående igjen på kaia. I perioder med høyt turisttrykk er det en større risiko for å ikke få plass på ferja.

3.3 Utfordringer med Strandafjellet

Veien fra Stranda til Sykkylven går over Strandafjellet, en vei som er bratt og som er sårbar for uforutsette hendelser vinterstid.

Stranda og Sykkylven kommune forbindes med Fv60 over Strandafjellet. Strekningen er om lag 30 km og høyeste punkt er på 538 moh. Strekningen utgjør en utfordring for trafikanter vinterstid. Bratt opp- og nedstigning fra fjellet kan særlig skape problemer for tungtransport, med fastkjørte vogntog og midlertidig stenging av veg som konsekvens. Trafikanter som står fast, utgjør et problem for framkommeligheten generelt og sikkerheten spesielt.

Strekningen påvirkes av været, og uvær på fjellet kan gi stenging i vinterhalvåret. Det finnes ikke alternative veier mellom Stranda og Sykkylven dersom fjellovergangen er stengt. Dette er en utfordring for trafikanter som av ulike årsaker må over fjellet. For nyttetransport innebærer fjellovergangen over Strandafjellet ekstra risikoer i form av trafikkrisiko og fare for forsinkelse. Hvert år kjører vogntog seg fast, og vegen blir midlertidig stengt.

3.4 Utfordringer på Ålesund-siden

Ålesundsiden av Fv 60, fra Magerholm til Blindheim har, et vegsystem med vegkryss og fotgjengerkryssinger som ikke er tilpasset trafikkmengden. Dette gir utfordringer knyttet til

trafikkavvikling, og til trafikkssikkerhet både for gående, syklende og bilister.

Store deler av strekningen er tettbygd, og utfordringen er særlig knyttet til trygg kryssing av vegen for myke trafikanter. Mange barn og unge må krysse vegen for å komme til skole, fritidstilbud og for å besøke venner. Utfordringene forsterkes av fartsoverskridelser av kjørende som skal rekke en bestemt fergeavgang.

Overgangen mellom Fv60 og E39 på Blindheim inngår i et annet stort problemområde på Ålesundssiden. Her er det høy trafikkbelastning på E39 (ÅDT 22000), og omfattende utfordringer med trafikkssikkerhet og trafikkavvikling.

Blindheimstunnelen midt på strekningen har trafikk over sikkerhetskravene, og i rushtiden er det saktegående og til dels stillestående kø i området Vegsund-Blindheim-Brevika.

Krev åtte strakstiltak for skuleveg

Representantar frå foreldreutval, skular, barnehagar og kommunen var til stades på Møre barne- og ungdomsskule onsdag morgon. Dei ønsker strakstiltak for å betre trafikktryggleiken på fylkesvegen som går like ved.



Elevane Noa Løvdahl, Tobias Dragsnes Johnsen, Severin Ulstein og Mia Dale opplever trafikken ved skulen som travel, skummelt og utrygt.

FOTO: PETER SKJELTEN

Trafikkork og råkøyring

Dei fire elevane Noa Løvdahl (15), Mia Dale (15), Severin Ulstein (15) og Tobias Dragsnes Johnsen (13) seier området er skummelt, travelt og utrygt. Krysset ved skulen er ein trafikkork.

– Det er fleire som råkøyrrer ved vegen, og det har vore fleire ulukker, krasjar og påkøyrringar, seier Tobias Dragsnes Johnsen.

Figur 27: Faksmile fra Sunnmørsposten 12.11.20.

Økt kapasitetsbehov på fergestrekningen har blitt løst med større ferger, noe som gir større puljer med biler, som har forsterket den negative virkningen på kapasitetsproblemene på Ålesundssiden, og særlig knyttet til rushtiden på E39.

Utfordringene henger i stor grad sammen med at Moa/Brevika både er et befolkningsmessig og handelsmessig tyngdepunkt i regionen, samtidig som det er et regionalt trafikkknutepunkt.

3.5 Demografi og befolkningsprognoser

Både Sykkylven og Stranda har hatt marginal befolkningsnedgang de siste årene. Befolknings-sammensetningen viser at det er unge og personer i arbeidsfør alder som har flyttet.

Færre innbyggere gir færre brukere av offentlige tjenester, mindre fleksibelt arbeidsmarked, mindre skatteinntekter og bidrar til å gjøre lokalsamfunnene mindre attraktive for innbyggere og næringsliv. Lav grad av sentralisering og lange avstander er til hinder for å øke områdets attraktivitet. Færre ferjeavganger vil kunne bidra til å forsterke trenden.

Frem mot 2050 er det estimert at populasjonen i Stranda og Sykkylven vil stagnere/minske fremover. Det kan også forventes en aldrende befolkning, som vil trenge tilpassede tjenester.

3.6 Bo- og arbeidsmarked

Ålesundregionen er i vekst, men opplever samtidig sterk konkurranse fra større byregioner, og da først og fremst Oslo. Det store bildet er at veksten i Ålesundregionen først og fremst skjer i den eldre aldersgruppen, og at unge voksne flytter ut i forbindelse med utdanning – og blir der.

For å møte denne utfordringen er det i Ålesund et fokus på å utvikle seg som bo- og arbeidsmarkedsregion. Ålesund har et godt grunnlag i form av et bysentrum med store urbane og arkitektoniske kvaliteter, og et sterkt næringsliv, men har samtidig utfordringer knyttet til framkommelighet i øy- og fjordlandskapet i regionen.

Overordnet er fergesambandet og også fjellovergangen et hinder for videre utvikling av Ålesund som bo- og arbeidsmarkedsregion sørover. Dette svekker muligheten regionen har til å styrke konkurransekraften i nasjonal sammenheng.

Arbeidsmarkedene i Stranda og Sykkylven er i utgangspunktet små. Et lite arbeidsmarked gjør det relativt vanskeligere for den enkelte å bytte jobb eller finne ny jobb. Både Sykkylven og Stranda ligger langt unna utdanningstilbud, og det er langt til det større arbeidsmarkedet på Ålesundssiden. Relativt få muligheter som følge av liten grad av sentralisering, utgjør dermed en utfordring for bo- og arbeidsmarkedet i kommunene.

Med estimert befolkningsutvikling vil lokalt næringsliv kunne ha utfordringer med å skaffe relevant arbeidskraft. Samtidig vil det være mindre attraktivt å starte opp nye virksomheter i et område som preges av fraflytting og høye transportkostnader.

Sykkylven ligger nær Ålesund, men er på grunn av fergesambandet likevel ikke fullt integrert i bo- og arbeidsmarkedsregionen. Avstanden mellom Sykkylven sentrum og Moa er ca. 18 km etter dagens veger og fjordkryssing. Dette

er noe mindre enn avstanden mellom Moa og Skodje sentrum (20 km) og mellom Moa og Eidet i Haram (23 km). Begge disse tettstedene er fullintegrert i Ålesundregionen. Med vegforbindelse i stedet for fergesamband, ville reisetiden og reiseopplevelsen mellom Sykkylven og Ålesund/Moa ha vært på tilsvarende nivå som for Skodje og Eidet.

Lokalt for Sykkylven kommune fører fergesambandet til at kommunen bare delvis har tilgang på det betydelige arbeidsmarkedet i Ålesundregionen, selv om avstanden til Ålesund tilsier full integrering. Dette gir store ulemper for Sykkylven, som har utfordringer knyttet til ensidig næringsliv, rekruttering av spesiell kompetanse og stagnasjon/ nedgang i folketallet.

Fergesambandet, sammen med fjellovergangen, er også et problem for utviklingen i Stranda. For Stranda, som er avhengig av innpendling fra nabokommuner, så bidrar lang reisetid også til begrenset tilgang på arbeidskraft.

De geografiske avstandene til Ålesund er større enn for Sykkylven (51 km mellom Stranda sentrum og Moa). Likevel er Ålesund den kommunen Stranda har størst innpendling fra. Dårlig vegforbindelse hindrer Stranda i å ta ut det fulle potensialet som ligger i den store tilgangen på arbeidskraft i Ålesund.

En videreføring av dagens vegnett fremstår ikke som gunstig for bo- eller arbeidsmarkedet- eller for næringslivet i Stranda og Sykkylven, og for å opprettholde attraktiviteten av området.

Lav attraktivitet, manglende tilgang på arbeidskraft og høye transportkostnader er faktorer som kan påvirke arbeidsmarkedet i Stranda og Sykkylven negativt, og forsterke trenden med stagnerende befolkningsutvikling/raflytting i distriktet.



Figur 28: Digernes ligger ved Eksportvegen, og er et viktig logistikkknutepunkt i regionen.

3.7 Næringstransport og logistikk

De siste tiårene har transporten langs vegene økt kraftig, og for noen næringer har sjøen har gått fra transportåre til barriere. Gode vegforbindelser gir konkurransefortrinn for

næringsliv og for utvikling av lokalsamfunn, og avhengighet av ferge blir en økende ulempe.

Fergesamband og fjellovergang representerer et problem når det kommer til effektivitet og kostnad for logistikk, siden varetransport er underlagt et strengt regime for bl.a. kjøre- og hviletidsbestemmelser. Lange reisetider utgjør en fordyrende og forsinkende ulempe for næringsliv og godstransport. Transportkostnadene øker når kjøretidene øker. Forutsigbare kjøretider er viktig hele året fordi godset/varene skal frem til mottakere som ofte har et stort apparat som venter på at lasten ankommer til avtalt tid. Forsinkelseskostnadene i logistikk-kjeden kan lett bli betydelige for den enkelte virksomhet.

Fergesambandet Sykkylven-Magerholm øker reisetiden langs Fv60 betydelig, gir mindre fleksibilitet og representerer en usikkerhet med tanke på forutsigbarhet/tilgjengelighet for reisende og næringstransport. Dette er også et problem for flyreisende til og fra Sykkylven og Stranda, særlig i forbindelse med tidlige og sene avganger på grunn av redusert fergetilbud.

For næringslivet gir avhengigheten av ferge økte produktkostnader og redusert konkurransekraft, i et til dels internasjonalt marked, og fergesambandet gir dermed økt sårbarhet for arbeidsplasser i regionen.

Når deler av norsk næringsliv nyter godt av kraftig utbedret veistandard i lavlandet, øker konkurranseutfordringen for næringsliv som er avhengig av infrastruktur fra tider da veiforbindelse over et fjell ble ansett som banebrytende.

Fjellovergangen mellom Stranda og Sykkylven er til dels bratt, og er særlig utfordrende for tungtransport vinterstid. Dette medfører hvert år at vogntog kjører seg fast, og at vegen blir midlertidig stengt.

Logistikk-knutepunktet på Digernes er utgangspunkt for en stor del av ruteplanleggingen for regional logistikk. Fergesamband og fjellovergang på ruten påvirker mulighetene for å fylle bilene på tur og retur innenfor rammene av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dersom bilene ikke rekker å fylles med varer for retur, påvirker dette sterkt kostnadene ved logistikken på turen til bestemmelsesstedet.

Disse forholdene medvirker til at logistikkkostnadene for et bredt spekter av næringslivet i Stranda og Sykkylven blir høyere pga. fergesamband og fjellovergang. Dette slår negativt ut på konkurransekraften til næringslivet. Samlet sett legger ikke nåsituasjonen til rette for videre næringsutvikling, når det gjelder tilgang på arbeidskraft, oppetid/tilgang, langt til markedene i avstand og reisetid. Det er en risiko for at internasjonale eiere av hjørnesteinsbedrifter flagger ut virksomhetene, noe som kan innebære nedleggelse av arbeidsplasser og raflytning.

3.8 Trafikksikkerhet

Fjellovergangen på Strandafjellet representerer en trafikksikkerhetsutfordring, særlig på vinterstid. Spesielt gjelder dette trafikkuhell med tunge kjøretøy, noe som representerer en risiko for liv, helse og fremkommelighet.

Fv60 Magerholm – Blindheim har utfordringer knyttet til kryssutforming og trafikksikkerhet, der løsningene ikke er tilpasset trafikkmengdene. Utfordringen er særlig knyttet til trygg kryssing av vegen for myke trafikanter.

Generelt kan fergesamband generere fartsoverskridelser på landstrekningene for å rekke en bestemt fergeavgang. Dette er et kjent problem knyttet til alle fergesamband, selv om det er lite tilgjengelig dokumentasjon på omfanget og hvilken risiko dette medfører for trafikksikkerheten på veisystemet rundt et fergesamband.

Deler av strekningen er utsatt for rasfare og flomfare, noe som kan påvirke trafikksikkerheten. Dette gjelder blant annet fjellovergangen.

rødlistearter og naturreservat, som vil være særlig viktig å bevare.

Utbygging vil i tillegg kunne ha negative konsekvenser for jordbruk og friluftsliv.

Det er ikke vurdert at det vil være potensiale for redusert brøyting og salting på fjellovergangen mellom Stranda og Sykkylven som følge av nye veg, siden Strandafjellet er et viktig målpunkt med skianlegg og mange fritidsboliger.

3.9 Klima og miljø

Nasjonale krav om nullutslipp fra nye personbiler og lette varebiler etter 2025, sammen med at fergen mellom Magerholm og Sykkylven er elektrisk, betyr at trafikken i utredningsområdet raskt beveger seg mot nullutslipp.

Selv om utslippene blir nullet ut både ved biltrafikk og fergetrafikk, melder det seg et nytt problem: Energieffektivitet. Energi ligger an til å bli en vesentlig mangelvare i tiårene fremover, da spesielt energi produsert uten klimagassutslipp. Det er derfor av vesentlig betydning at den tilgjengelige energien i samfunnet brukes så effektivt som mulig.

Det er ikke gjennomført beregninger av energiforbruket for fergesambandet Magerholm-Sykkylven kontra energiforbruk for elbiler på samme strekning gitt en fergefri forbindelse. Basert på tilsvarende utredninger for lignende fjordkryssingsprosjekter kontra fortsatt fergedrift (SINTEF), kan man imidlertid med stor grad av sannsynlighet fastslå at fast vegforbindelse, spesielt i driftsfasen, medfører betydelig lavere energiforbruk enn fergedrift med el-ferger.

Samtidig er klimagassutslipp i byggefasen av nye samferdsels tiltak en utfordring. Slike utslipp er knyttet til materialforbruk, anleggsmaskiner, transport i anleggsfasen, avfall og deponi og utslipp av klimagasser som i dag er bundet i vegetasjon og grunn (som skog, dyrka mark og myr).

Naturtap som følge av nye veganlegg i dagen er problematiske. Generelt er tap av natur en stor trussel mot bærekraftig utvikling, og Norge forpliktet seg i desember 2022 til en internasjonal avtale for å bevare naturen. Innenfor utredningsområdet er det flere viktige naturtyper,

4 Behovsanalyse

Behovsanalysen oppsummerer de viktigste behovene for å gjøre endringer på transportsystemet i utredningsområdet i et overordnet samfunnsmessig perspektiv, og ut fra et brukerperspektiv. Behovene er analysert og kategorisert med følgende inndeling:

- Nasjonale behov: Er normalt definert gjennom overordnede føringer som lover, forskrifter, stortingsmeldinger mm.
- Regionale/ lokale myndigheters behov: Uttrykkes i planer og politiske vedtak, og gjennom de involverte kommunenes innspill underveis i prosessen.
- Interessegruppers behov: Gjenspeiler næringslivets, interesseorganisasjoners og andre instansers behov. Innspill underveis i prosessen bidrar med grunnlag for analysen.

Behovene vurderes samlet, slik at motstridende behov synliggjøres og kan veies mot hverandre. Løsningene som utredes senere skal møte disse behovene. Analysen leder frem til en konklusjon i form av et «prosjektutløsende behov», altså det behovet som anses som mest viktig.

4.1 Nasjonale behov

De nasjonale behovene i transportsektoren er i stor grad uttrykt som mål i gjeldende NTP 2022-2033 (Meld St. 20 2020–2021). Det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren er *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*. Det er definert fem likestilte mål som gir retningen for ressursbruken i planperioden:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Nedenfor er det vist til målene som er spesielt viktig for prosjektområdet.

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Målet innebærer å sørge for gode bo- og arbeidsmarkedsregioner over hele landet. Regjeringen viser til at utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner legger til rette for økt tilgang på arbeidskraft og kompetanse, og bidrar slik til verdiskaping. Regjeringens satsing på fylkesveier vil støtte opp om forstørringen av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Dette vil bidra til å nå bærekraftsmål 8 og 9 ved å bidra til økonomisk vekst og legge til rette for en

robust infrastruktur. Tiltak som bidrar til levende lokalsamfunn og vekst i hele landet, bygger opp under regjeringens mål for regional- og distriktpolitikken, jf. Meld. St. 5 (2019–2020) Levende lokalsamfunn for fremtiden.

De nasjonale behovene knyttet til Fv60 vil i første rekke være knyttet til funksjonen vegen har som en del av det overordnede transportsystem for deler av Møre og Romsdal og Vestland. Transport av varer og tjenester samt arbeidsreiser stiller krav til rask transport, og det er behov for å redusere reisetiden. Effektive transportkorridorer som binder landsdeler og regioner tettere sammen bidrar til økt verdiskaping og produktivitet. Gitt at det i utgangspunktet er korte avstander i området, så er vegnettet til hinder for å støtte opp om god distriktpolitikk og skape god flyt mellom mennesker og tjenester.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

For å bidra til oppfyllelse av Norges miljømål må aktørene i transportsektoren påføre naturen så små belastninger som mulig ved utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det vil være behov for å ivareta vernehensyn knyttet til natur- og kulturmiljø, og ikke forringe vannkvaliteten i vann og vassdrag i vegens nærområde. Arealbeslaget må søkes redusert, og gjenbruk og optimalisering må vektlegges. Videre vil det være et behov å minimere omdisponeringen av dyrket mark.

Transportforbindelser må planlegges for å være effektive og pålitelige, og robuste med hensyn til samfunnssikkerhet og klimarisiko.

4.2 Regionale og lokale behov

Møre og Romsdal fylkeskommune er vegeier for Fv60. De har definert Fv60 inn i funksjonsklasse A – regional veg². Som del av det overordnede transportsystemet for deler av Møre og Romsdal og Vestland, er vegen i gruppe med de viktigste fylkesvegene.

Utredningsområdet er knyttet til Fv60 på strekningen Blindheim – Stranda, og omfatter kommunene Ålesund, Sykkylven og Stranda.

Møre og Romsdal fylkeskommune

Regionale behov er uttrykt gjennom mål i Fylkesplanen for Møre og Romsdal 2021-2024 (vedtatt i fylkestinget 12.10.20). Fylkesplanen definerer fire langsiktige utviklingsmål:

1. Møre og Romsdal skal vere eit føregangsfylke på samarbeid
2. Møre og Romsdal skal bli miljøfylke nr. 1
3. Møre og Romsdal skal vere eit attraktivt og mangfaldig fylke der folk vel å bu

² Sak T 36/14, Funksjonsinndeling Fylkesvegar

4. Møre og Romsdal skal ha eit internasjonalt leiande næringsliv og ein innovativ offentleg sektor

Tre av målene er særlig relevante for Storfjordsambandet:

Delmål under mål 2 beskriver reduksjon i klimagassutslipp, slik at fylket er klimanøytralt i 2030. Videre at tilstanden på 90 prosent av økosystemer på land og i vann skal være god, og at tap av naturtyper og arter skal stanses. Forvaltning av sjø- og landareal skal legge til rette for bærekraftig verdiskaping, basert på en arealbruk som begrenser behovet for transport, og hindrer unødvendige landskapsinngrep.

Delmål 3 handler om at fylket skal være et attraktivt sted å bo og jobbe. Utviklingen i folketall og estimert fremtidig utvikling indikerer at Stranda og Sykkylven vil få færre innbyggere fremover, som kan påvirke tjenestetilbudet, bokvalitet og arbeidsplasser og næringsliv.

Delmål knyttet til mål 4 sier at en skal ha et transportsystem som er trygt, smart og miljøvennlig, og er tilpasset næringslivets og innbyggernes behov.

På selve fylkesvegen er det innenfor utredningsområdet pekt på behov for utbedringer på følgende strekninger:

- Over Strandafjellet, på grunn av vegstandard og perioder med dårlig framkommelighet og fare for uhell vinterstid.
- Magerholm – Blindheim, på grunn av dårlig trafiksikkerhet og kryssløsninger som ikke er dimensjonert for trafikkmengden.

Ålesundregionen

Kommunene Ålesund, Sula og Giske har vedtatt en felles plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen: *Plan for areal, klima og transport (PAKT)*, med mål som uttrykker behov regionen. Fylkestinget har vedtatt den samme planen som regional plan.

Den overordnede målsettingen i PAKT er å legge til rette for bærekraftig utvikling og en godt fungerende bo- og arbeidsmarkedsregion, ved å stimulere til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, gir bedre trafiksikkerhet og legger til rette for gode byer og steder. Transportsystemet skal knytte regionen og tilgrensende områder sammen på en effektiv måte, gi god tilgang for alle og lavest mulig behov for biltransport. Effektiv arealbruk som støtter opp om kollektivtransporten og lite nedbygging av natur står sentralt.

PAKT peker på behov for å øke tilgjengeligheten på arbeidsplasser i Ålesundregionen innenfor rimelig reiseavstand, for å styrke regionens konkurranseevne og attraktivitet opp mot andre byregioner i landet. Dette dreier seg både om valgmuligheter for den enkelte med mulighet for å bytte jobb uten å flytte, men også mulighetene for at to med ulik utdanning skal ha tilgang på attraktive jobber.

PAKT legger også til grunn at vekst i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmålet), men sier samtidig at byområdet skal være ledende i regionen når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

Lokale behov

Sykkylven kommune beskriver i sin samfunnsplan (2011-2025) et behov for å knyttes sterkere til Ålesund, og et behov for tilgang på arbeidskraft med høy kompetanse. Tre elementer vurderes som sentrale: Bli mer attraktive for bosetting, skape flere arbeidsplasser og få til bedre samarbeid med andre kommuner på Sunnmøre. Realisering av Storfjordsambandet trekkes frem som et konkret behov.

Stranda kommunes samfunnsplan (2019-2031) beskriver behov for satsing innenfor tre hovedtema; bygdeutvikling, næringsliv og turisme. Bedre samferdselsløsninger er trukket fram som viktig for alle tre satsingsområdene. Behov for bedre forbindelser til en større bo- og arbeidsmarkedsregion er vektlagt, med fergefri forbindelse mot Ålesund, og tunnel mellom Engeset og Hole (gjennom Strandafjellet).

Ålesund kommunes samfunnsdel (2021-2031), har tre satsingsområder; livskvalitet for innbyggerne, bærekraftig miljø og konkurransekraft/vekstkraftig samfunn. Også denne planen vektlegger behovet for å bli mer attraktive for næringsliv og innbyggere, økende kompetansekrav og utfordringer med rekruttering, og har også et sterkt fokus på klima og natur.

For alle kommunene er uttrykkes det i samfunnsplanene behov for effektive og sikre vegforbindelser, som kan gi kortere reisetid og en styrket bo- og arbeidsmarkedsregion. Det uttrykkes også behov for å verne om viktige arealer for landbruk, natur og friluftsliv.

I medvirkningsmøter gjennomført høsten 2022 og våren 2023, med deltakere fra kommunene, næringsliv og andre interessenter, har de overnevnte behovene blitt bekreftet. I tillegg er det fra Ålesund kommunes side understreket behovet for å se trafiksituasjonen i Ålesund i en større sammenheng. Trafiksikkerhet i området Magerholm-Blindheim, kapasitetsutfordringer og trafikkbelastning på E39 i Blindheimstunnelen og gjennom Moa, og sårbarhet for drikkevannskilden i Brusdalen har blitt trukket fram.

Oppsummering regionale og lokale behov

De regionale og lokale behovene gjenspeiler i stor grad de nasjonale behovene:

- Behov for enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.
- Behov for utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Behov for bærekraftige løsninger som bidrar til å nå klimamålene.

- Behov for å bedre trafiksikkerhet.
- Behov for vern av viktige arealer for jordbruk, rekreasjon og friluftsliv, og kulturminne.

I tillegg er regionale og lokale behovet knyttet til det å styrke og utvide Ålesund som arbeidsmarkedsregion, samt å sikre bedre tilgang til viktige tjenester som sykehus og flyplass for Sykkylven og Stranda:

- Behov for å korte ned reisetiden, bedre fremkommeligheten og gi større forutsigbarhet i forbindelsen mellom Ålesund og Sykkylven.
- Behov for å korte ned reisetiden, og bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten over fjellovergangen mellom Sykkylven og Stranda.
- Behov for å bedre trafiksikkerheten langs Fv60 mellom Magerholm og Blindheim.

4.3 Interessegruppers behov

For å kunne vurdere behov for endringer av Fv60 mellom Blindheim og Stranda, er det nødvendig å identifisere hvilke interessegrupper og verdier som blir berørt av tiltaket, både når det gjelder problemer og behov som utløser prosjektforslag, og problemer og behov som kan oppstå som følge av at prosjektet gjennomføres.

Analysen skal kartlegge alle relevante brukere som kan ha interesser koblet til utviklingen av denne delen av Fv60. En viss generalisering av analysen vil være nødvendig, fordi behovene innad i en gruppe sjelden er helt sammenfallende, og det i tillegg kan være overlappende behov mellom ulike grupper.

Interessegruppene er inndelt i primære og sekundære interessenter, ut fra bruk av vegen og konsekvenser av tiltak.

Primære interessenter

Primære interessenter har behov knyttet direkte til bruken av Fv60, eller til endringer av vegen.

Daglig reisende (personreiser)	
Interessentbeskrivelse	Behov
Pendlere, arbeidsreisende, skole-reisende, og lokale hverdagsreisende (handling, fritidsaktiviteter og besøk). Omfatter flere trafikantgrupper; bilister, kollektivreisende, syklist, fotgjengere.	- Kortere og mer forutsigbar reisetid - Trafikksikre løsninger - Sammenhengende og trygt tilbud for gående og syklende - Godt kollektivtilbud
Transportnæringen	
Interessentbeskrivelse	Behov
Yrkessjåfører, godstransport, kollektivtransport - de som har vegen som arbeidsplass	- God fremkommelighet og kortere reisetid som gir lave transportkostnader og effektiv transport. - Forutsigbart og pålitelig transportsystem. - Godt arbeidsmiljø for sjåførene (trafikksikkert, standard som gir god kjørekomfort, hvilemuligheter og servicetilbud) - God skilting og tilgang til næringsområder og logistikk-knutepunkt
Import- og eksportrettet næringsliv	
Interessentbeskrivelse	Behov
Industri, produksjonsbedrifter.	- God fremkommelighet og kortere reisetid som gir lave transportkostnader og effektiv transport. - Forutsigbart og pålitelig transportsystem.
Handel- og servicenæring, mobile tjenesteytere	
Interessentbeskrivelse	Behov
Forretninger, håndverkere, hjemmetjeneste, renovasjon mm	- God tilgjengelighet: Et fremkommelig og effektivt vegnett med gode koblinger mellom hovedveger og lokalveger - Enkel adkomst for vareleveranser og kunder - Forutsigbar reisetid, pålitelig transportsystem og lave transportkostnader - Trafikksikkerhet - Informativ skilting til tettsteder, handel og parkering
Beredskaps- og nødetater	
Interessentbeskrivelse	Behov
Utrykningskjøretøy (politi, ambulanse, brann og sivilforsvar)	- Et forutsigbart vegnett - Kortest mulig utrykningstid - God fremkommelighet (også i rush og avvikssituasjoner) - Lav risiko for trafikkulykke - Gode omkjøringsmuligheter
Naboer til vegen	
Interessentbeskrivelse	Behov
Beboere og virksomheter i vegens umiddelbare nærhet. F.eks.. boliger, arbeidsplasser og skoler.	- Behov for å bli hensyntatt når det gjelder støy, støv og arealinngrep. - Gode bomiljø. - Trafikksikre løsninger - God adkomst til eiendommer.

Sekundære interessenter

Sekundære interessenter er sporadiske brukere av Fv60, eller vil bli indirekte berørt av tiltakene gjennom positive og/ eller negative sideeffekter.

Jordbruk, skogbruk og utmarksnæringer	
Interessentbeskrivelse	Behov
Grunneiere.	- Ivaretagelse av muligheten for å drive jordbruk og skogbruk. - Adkomst. - Unngå nedbygging av verdifull dyrka mark.
Friluftseressenter	
Interessentbeskrivelse	Behov
Innbyggere, besøkende.	Ivaretagelse av muligheten for å drive friluftsliv, jakt og fiske.
Fritidsreisende	
Interessentbeskrivelse	Behov
Turister, hyttefolk, besøkende	- Forutsigbarhet og fremkommelighet i vegsystemet. - Trafikksikkert, logisk og lett lesbart vegnett med god standard. - Servicetilbud langs vegen, som drivstoff, lading, dagligvare, spisesteder etc. - God skilting og trafikkinformasjon. - Kollektivtilbud med god dekning og frekvens (ekspressbusser)
Bruker- og interesseorganisasjoner knyttet til transport og transportsystemets omgivelser	
Interessentbeskrivelse	Behov
Ulike interessenter med dels sammenfallende, dels divergerende behov	Interesser er særlig knyttet til å: - Redusere negative konsekvenser av transport (reduert støy- og luftforurensing, barrierevirkning av veg, klimagassutslipp) - Unngå nedbygging og trafikkbelastning i eksisterende boområder, verdifulle naturmiljø, kulturlandskap og kulturminner. - Bedre transporttilbud for ulike grupper av reisende

Oppsummering interessegruppers behov for endring

De viktigste interessegruppene har behov koblet til vegsystemet og dets omgivelser som handler om:

- Kortere og mer forutsigbar reisetid. Gjelder både fjordkryssingen og fjellovergangen.
- God fremkommelighet. Gjelder særlig fjellovergangen.
- God trafikk sikkerhet. Gjelder særlig Magerholm-Blindheim.
- Minimere negative konsekvenser for natur, miljø, jordbruk og friluftsliv.

5 Strategiske mål

På bakgrunn av situasjons- og behovsanalysen formuleres mål som skal nås ved hjelp av konseptene.

5.1 Samfunnsmål

Samfunnsmålet er et langsiktig mål eller bilde på hvordan vegsystemet skal se ut i en framtidig situasjon, og definerer hva prosjektet skal oppnå for samfunnet på lang sikt. Samfunnsmålet er utformet på grunnlag av behovsanalysen og prosjektutløsende behov. Følgende to samfunnsmål er fastsatt av Storfjordsambandet:

- Mest mulig bærekraftig vegsystem i og mellom kommunene Ålesund, Sykkylven og Stranda for de neste 100 årene
- En mer attraktiv region ved å utbedre vegsystem i og mellom kommunene Ålesund, Sykkylven og Stranda for de neste 100 årene

Samfunnsmålene er konkretisert gjennom formulering av seks effektmål.

5.2 Effektmål

Effektmålene skal konkretisere samfunnsmålene og definere hvilke virkninger eller effekter tiltaket skal føre til for brukerne gjennom prosjektets levetid. Brukergruppene omfatter de som reiser, de som transporterer varer i systemet og de som har interesser knyttet til transportsystemets omgivelser.

Effektmålene vil være gjenstand for å vurdere i hvilken grad de ulike konseptene bidrar til å oppfylle det prosjektutløsende behov og samfunnsmålet gjennom alternativ-analysen. Effektmålene er fastsatt til:

- Minimalt klima og miljøavtrykk gjennom levetiden
- Økt nytte og verdiskapingspotensial (næring) i regionen
- Mer pålitelig og effektiv (nærings-) transport
- Større bo- og arbeidsmarked som opprettholder lokalsamfunn og skaper nye muligheter
- Bedre trafiksikkerhet

5.3 Målkonflikter

I konseptvalgutredningen er det flere mål som er i konflikt med hverandre og som krever at løses med kompromisser:

Bærekraft og utbedring av vegforbindelse

De to samfunnsmålene kan komme i konflikt med hverandre dersom de ikke balanseres på en god måte. En mer attraktiv

region kan bidra til å skape økt trafikk og dermed høyere utslipp fra transportsektoren. Motsatt kan valg innen bærekraft kunne gi relativt dyrere løsninger, noe som vil kunne gi høyere sluttkostnad- og brukerbetaling på vegprosjektet, noe som vil kunne påvirke nytten og attraktiviteten i prosjektet negativt. En mest mulig bærekraftig vegforbindelse kan også gi en mindre attraktive løsninger for brukere, eksempelvis nye vegforbindelser blir lengre for å hensynta vern av landbruk, natur og friluftsområder

Klimanøytralitet og redusert transportbehov

Det ligger en målkonflikt i ønsket om klimanøytralitet og redusert transportbehov på den ene siden, og et utvidet felles bo- og arbeidsmarked med økt pendling og lengre reiser på den andre siden.

Dersom en ny og bedre vegforbindelse i og mellom Ålesund og Sykkylven/Stranda bidrar til å øke attraktiviteten i området, slik samfunnsmålet legger opp til, innebærer det et potensiale for økt/ny trafikk. En slik økning i trafikk vil komme i konflikt med ambisjonen i Ålesund-regionen om å ha lavest mulig behov for biltrafikk. Videre vil nyskapt trafikk også komme i konflikt med klimamålet om å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren med 40 prosent innen 2030. Hvis det blir en merkbar utskiftning fra kjøretøy med fossilt drivstoff til nullutslippskjøretøy, kan målet nås.

Vern av landbruk, natur og friluftsområder

Landbruk, natur og friluftsområder, omtalt som LNF-områder har også et særskilt vern omtalt i plan- og bygningsloven⁴⁵). Det er for eksempel ikke tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn det som direkte er tilknyttet landbruk. Når det gjelder jordvernet, reguleres dette av jordloven og det nasjonale målet om å bevare dyrka mark og produktiv jord for fremtidig matproduksjon. Regjeringen har vedtatt et nasjonalt mål om at omdisponering av dyrka jord skal være under 4000 dekar årlig. I utredningsområdet er det flere større områder som i dag brukes til matproduksjon og som kan brukes til matproduksjon i fremtiden. Det er vanskelig å utforme konsepter som ikke kommer i konflikt med dyrka mark eller natur og friluftsområder. Det er kommunene, som arealmyndighet, som kan gi dispensasjon for LNF-områder hvis tiltaket anses å være samfunnsnyttig.

Trafiksikkerhet og klimamålet

I mange sammenhenger er målet om økt trafiksikkerhet på vegene knyttet opp mot bygging av nye veger med høyere standard og hastighet. Dette medfører som regel økning i klimautslippene, både som følge av at trafikken og hastigheten øker, men også som følge av betydelige utslipp i forbindelse med anleggsgjennomføringen. De to nasjonale målsetningene om økt trafiksikkerhet og reduksjon i klimagassutslipp er dermed i konflikt.

6 Mål og krav for prosjektet

Det overordnede kravene til prosjektet skal sammenfatte betingelsene som skal måles og oppfylles ved åpning av tiltakene. Dette er resultatmål for prosjektets gjennomføring. Resultatmålene sammen med effektmål skal brukes til å avgjøre om løsningsalternativer er gyldige og videre til å drøfte godheten av de gyldige konseptuelle alternativene.

For å sikre transparens og sammenlignbarhet uttrykkes krav som er relatert til effekter i en felles verdsetting. Verdien kan omregnes til kroner og inkluderes som prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen. Krav som helt eller delvis ikke kan innarbeides som prissatte konsekvenser, skal behandles som tiltaksspesifikke ikke-prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen. Det etterstrebes å få flest mulig av effektene verdsatt i en tilsvarende kroneverdi slik at kommunikasjon av prestasjon til de ulike løsningene skal bli enklest og best mulig.

Av erfaring vet vi at det er utfordrende å bli enig om eksakte verdier da ulike verdier og konsekvenser verdsettes forskjellig av enkeltmennesker. For å hensynta denne utfordringen vil vi ta hensyn til at verdiene kan uttrykkes som et spenn når sammenligning og anbefaling gjennomføres.

Resultatmål for prosjektet:

- Kostnadseffektive løsninger
- Lavt klima- og miljøavtrykk i bygge- og driftsfasen
- Redusert reiseavstand
- Redusert reisetid
- Lav innvirkning på eksisterende bosetning langs ny veg
- Redusert risiko for alvorlige og eller farlige hendelser

Helhetlige mål og krav satt i system med innspill fra 25.05:



7 Mulighetsstudie

8 Alternativanalyse

9 Drøfting og anbefaling

10 Medvirkning og informasjon

11 Vedlegg, kilder og referanser

11.1 Aktsomhetskart

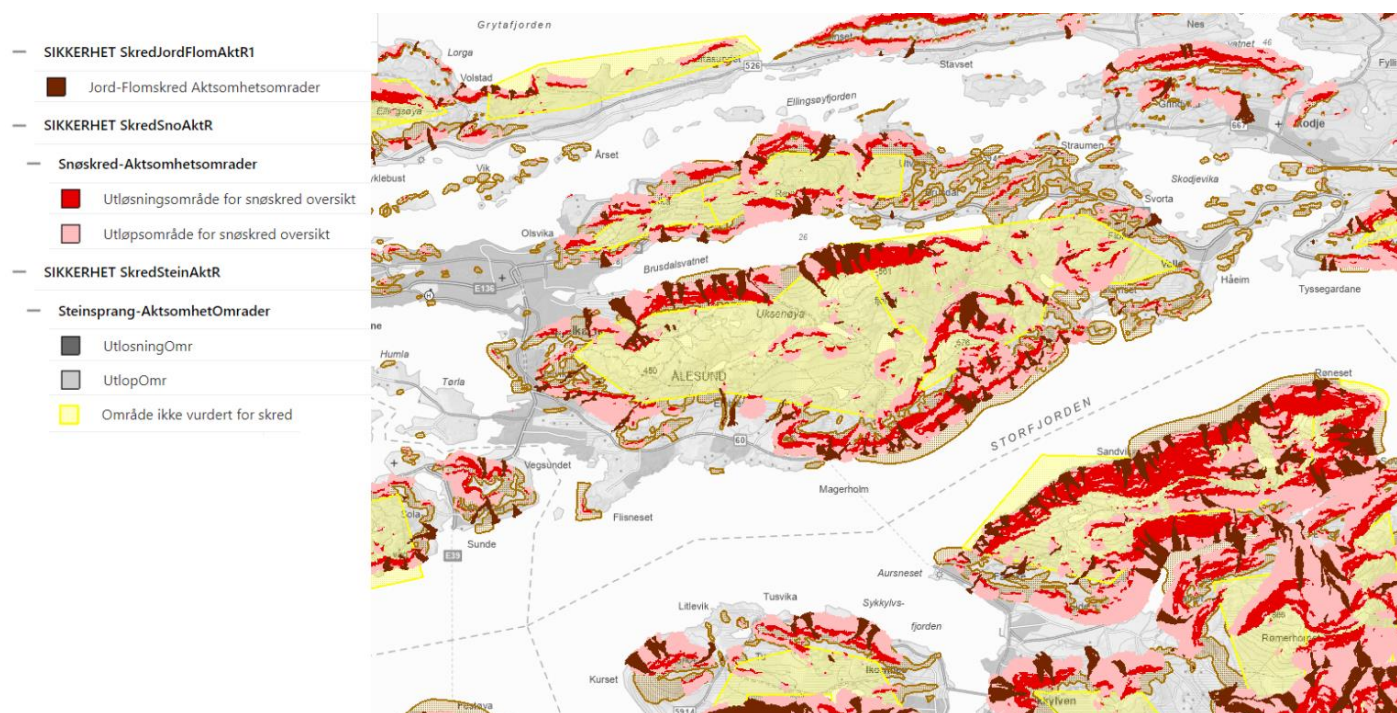


Fig xx. Aktsomhetskart for skredfare Sykkylven - Ålesund. Kilde: [GisLink karttjeneste](#)

— MaksimalVannstandstigning

- < 2.5 m
- 2.5 - 3 m
- 3 - 4 m
- 4 - 5 m
- 5 - 6 m
- 6 - 7 m
- 7 - 8 m

Flom aktsomhetsområde

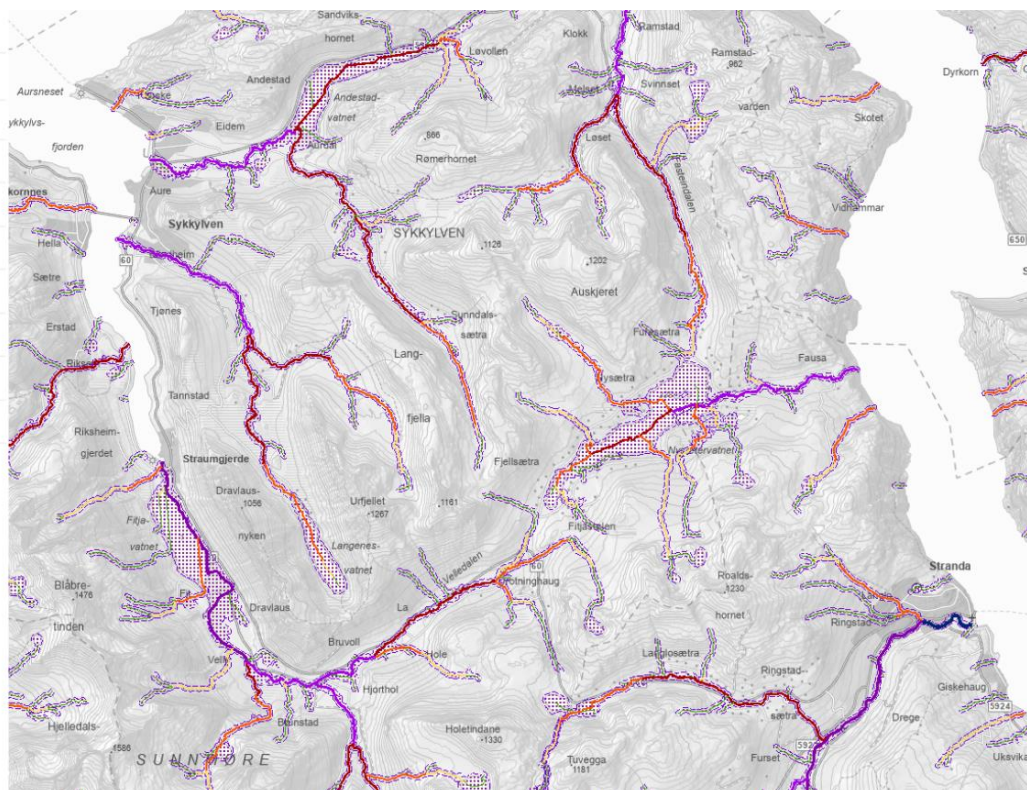


Fig xx. Aktsomhetskart for flomfare Stranda - Sykkylven. Kilde: [GisLink karttjeneste](#)

— MaksimalVannstandstigning

- < 2.5 m
- 2.5 - 3 m
- 3 - 4 m
- 4 - 5 m
- 5 - 6 m
- 6 - 7 m
- 7 - 8 m

Flom aktsomhetsområde

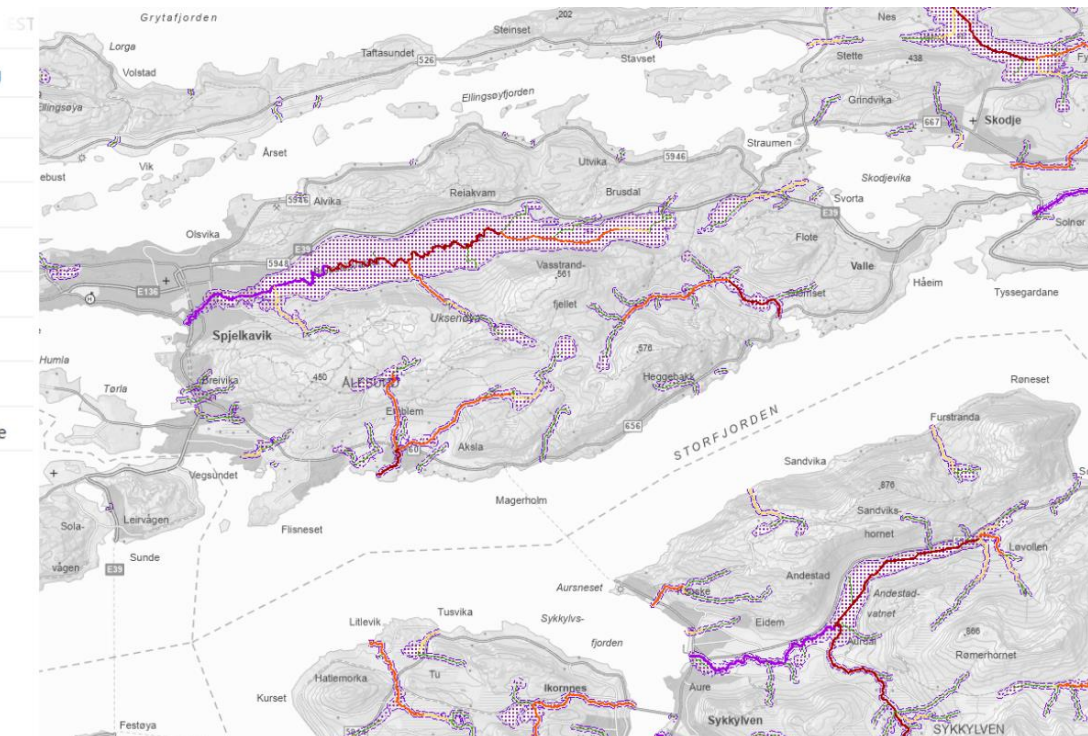


Fig xx. Aktsomhetskart for flomfare Sykkylven - Ålesund. Kilde: [GisLink karttjeneste](#)