

Politisk handsaming av KVV Storfjordsambandet i kommunane Stranda, Sykkylven og Ålesund

Innholdsfortegnelse

Politisk handsaming av KVV Storfjordsambandet i kommunane Stranda, Sykkylven og Ålesund.....	1
Underlag til politisk handsaming i kommunar	2
<i>Forslag til bakgrunn</i>	<i>2</i>
Anbefaling fra Norconsult og Pure Logic (utdrag av sammendrag i KVV-en).....	3
Norconsult og Pure Logic om konseptvalutgreiinga (kjelde; KVV-rapporten)	3
Storfjordsambandet sine prioriteringar	4
<i>Forslag til vedtak</i>	<i>6</i>

Underlag til politisk handsaming i kommunar

Forslag til bakgrunn

Storfjordsambandet er ferdig med konseptvalutgreiinga (KVU), og prioriterer fjordkryssinga i det vidare arbeidet.

Dei uavhengige konsulentane i Norconsult og Pure Logic har avslutta arbeidet med KVU for Storfjordsambandet. Dei konkluderer med at bru over Storfjorden er eit konsept det kan lønne seg å jobbe vidare med.

Norconsult og Pure Logic seier mellom anna at fjordkryssinga (konsept 3) har størst måloppnåing av konseptane som er vurderte. Bygging av bru over Storfjorden er tiltaket som isolert sett gir størst reisetidsbesparing, høgast transportnytte og største økonomiske ringverknader.

Samla nytteeffekt av fjordkryssinga er i størrelsesorden 6-10 milliard kroner, og er dermed betydeleg. Ei vidare kostnadsoptimalisering av konsept 3, bru over Storfjorden, ansees å kunne gi ei samfunnsøkonomisk lønsam løysing.

Med ei seglingshøgde på 50+ meter som var ein føresetnad i analysen, er det estimert ein kostnad på 8-12 milliard kroner. Den samfunnsøkonomiske nytta i konseptet er dermed mest sannsynleg negativ. Analysen og drøftinga knytt til fjordkryssinga har identifisert at fjordkryssinga kan oppnå positiv netto nytte gjennom optimalisering av konseptet, då med ei to-felts låg flytebru over Storfjorden, med ei så låg maksimal seglingshøgde som mogleg.

For tunnelen mellom Stranda og Sykkylven (konsept 1) er kostnadane for høge og trafikkgrunnlaget for lågt til at det kan anbefalast å jobbe vidare med i dag.

For veg og tunell mellom Digernes og Storfjorden (konsept 2) avhenger nytte for prosjektet i svært stor grad av kvar ei fjordkryssing kjem, og korleis omkringliggjande vegar tilpassast.

Kvar brua skal plasserast, og om det er aktuelt å forfølge ei strekning mellom Digernes og Storfjorden eller tunnelen mellom Sykkylven og Stranda, vil avhenge av fleire forhold, og vil eventuelt måtte planleggast, detaljerast og optimaliserast i seinare fasar av prosjektet.

Behova til næring og kommunar, og spesielt turistnæringa innover i fjorden, har lagt føringar på korleis ei bruløysing kan utformast.

I planlegginga av eksempelvis kryssinga av Bjørnafjorden i Vestland fylke og Sulafjorden mellom Hareid og Sula har Kystverket tidlegare kommunisert at seglingshøgder på 52 meter handterer alle fartøy, men dei siste årene har nyare cruiseskip nådd høgder på 72 meter, mellom anna MS "Iona".

I eit vidare arbeid med kryssing av Storfjorden er det anbefalt å utforske behovet og kravet om at så store cruiseskip må kunne passere, eller om dette kan løysast på anna vis.

Bruhøgda er ein betydeleg kostnadsdrivar, og med føringar om at så store cruiseskip skal kunne passere vil samla forventa nytteeffekt vere negativ.

Med ei slik føring lagt til grunn kan ikkje Norconsult og Pure Logic anbefale å gå vidare med utgreiing av fjordkryssinga, og dei anbefalar då 0-alternativet, altså dagens ferje og vegsystem. Dette har lågast kostnad og lågast forventa negativ nytte.

0-alternativet kan utbetrast gjennom ulike mindre tiltak, som gir økt nytte, men konkretisering av dette ligger ikkje i KVU-arbeidet.

Ved ei vidareføring av dagens vegnett, 0-alternativet, og forventa befolkningsutvikling, bør kommunane, næringsliv og innbyggjarar saman vurdere korleis området kan ta grep for å oppretthalde og vidareføre dagens lokalsamfunn.

Ein slik prosess kan bidra til å gi positive økonomiske ringverknader for 0-alternativet.

Anbefaling fra Norconsult og Pure Logic (utdrag av sammendrag i KVV-en)

Konseptene beskrevet i denne utredningen, vil ikke oppnå positiv samfunnsøkonomisk netto nytte slik de er planlagt. Like fullt er det identifisert vesentlig nyttepotensial ved å forbedre infrastrukturen i analyseområdet. En videre kostnadsoptimalisering av konsept 3, bru over Storfjorden, ansees å kunne gi en samfunnsøkonomisk lønnsom løsning.

Bygging av bru over Storfjorden, konsept 3, er delprosjektet som isolert sett gir størst måloppnåelse av konseptene. Konseptet har størst reisetidsbesparelse, høyest transportnytte og de største økonomiske ringvirkningene. Samlet nytteeffekt av fjordkryssingen er i størrelsesorden 6-10 mrd. kroner, og er dermed betydelig jf. kap 8.1.

Samtidig legger behovene til interessenter, og spesielt turistnæringen innover i fjorden, føringer på hvordan en bruløsning kan utformes. Konsept 3 er et konsept det kan være interessant å utrede videre. Konseptet vil under gitte forutsetninger kunne gi en stor økt nytte i regionen. Konseptet består av en lav to-felts flytebru over Storfjorden med seilingspassasje med 50+ meter seilingshøyde.

Med en seilingshøyde på 50+ meter som forutsettes i analysen, er det estimert en kostnad på 8-12 mrd. kroner. Den samfunnsøkonomiske nytten i konseptet er dermed mest sannsynlig negativ. Analysen og drøfting knyttet fjordkryssingen i jf 9.1 har identifisert at fjordkryssingen kan oppnå positiv netto nytte gjennom optimalisering av konseptet.

Optimalisering av konseptet vil innebære å redusere bruhøyden. I videre arbeid med kryssing av Storfjorden er det anbefalt å utforske behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere. En av de viktigste kostnadsdriverne i nåværende løsning er seilingshøyden til skipspassasjen. En mer detaljert utredning på konsekvensene for næringslivet ved å redusere seilingshøyden på brua fremstår som nødvendig. Hvis det viser seg at de negative konsekvensene for næringslivet er i samme størrelsesorden som nytteeffektene av å bygge brua med forutsatt seilingshøyde, er det lite sannsynlig at det er mulig å finne en samfunnsøkonomisk løsning for kryssinga av Storfjorden.

Norconsult og Pure Logic om konseptvalutgreiinga (kjelde; KVV-rapporten)

Konseptvalutgreiinga (KVV) for vegforbindelsar mellom kommunane Ålesund, Stranda og Sykkylven vurderer konsept for å etablere ein meir attraktiv og berekraftig region. Rapporten er utarbeidd av Norconsult AS og Pure Logic AS på oppdrag frå Storfjordsambandet AS. Utgreiinga skal gje grunnlag for val av konsept og rammeverk for vidare planlegging.

Konseptvalutgreiinga blir gjennomført i tråd med krav ifrå Finansdepartementet (Rammeavtale for kvalitetssikring av konseptval). I KVV-en er det gjort fleire grep for å levere ei utgreiing som gir oppdragsgjeveren eit beslutningsgrunnlag, som sorterer ut løysingar og konsept som ikkje gir god verdi og måloppnåing. Inngangen til prosjektet er i samsvar med Concepts sin rapport "God praksis i arbeidet med konseptvalutgreiingar" (2018).

Formålet med metoden er å nytte ressursar på å finna løysingar og konsept som har potensiale for vidare utgreiing, og sortera bort andre konsept på ein trygg og dokumenterbar måte med minst mogleg bruk av ressursar. Dette sikrar at det ikkje blir brukt (mykje) ressursar på å vurdere løysingar som ikkje kan realiserast på grunn av låg nytteverdi, eller som ikkje passar inn i målbildet til prosjektet.

Første steg i denne prosessen var innleiande arbeid med Storfjordsambandet for å sikre forståing for kva som skapar verdi i prosjektet. Verdiane i prosjektet har blitt forankra i eit målbilete for Storfjordsambandet. Basert på det konkrete målbiletet har ulike løysingar og konsept blitt vurdert.

Heilt gjennom prosessen har medverking ifrå lokalsamfunnet stått sentralt for å sikra effektiv utvikling, modning og sortering av konsept.

Verdsetjing og analyse av løysingane blir gjennomført ved bruk av programmet ISY Decision Making (ISY DM), eit samarbeidsverktøy for analyse og prioritering av ulike alternativ. Det har blitt utvikla for bruk i store infrastrukturprosjekt og er brukt ved kryssing av Bjørnafjorden og Sulafjorden. Verktøyet reknar ut nyttesida og illustrerer i tillegg korleis dei ulike konsept har ulik måloppnåing.

Alle estimat og resultat i analysen har usikkerheits-anslag knytt til seg. Sjølv om mange av resultatane er svært usikre (store usikkerheits-intervall), så vil vi likevel kunne seie, med svært høg sannsynlegheit, at nokre konsept vil ha høgare nytte, betre måloppnåing med meir, enn andre alternativ.

Basert på denne tilnærminga blir talet konsept som bør vurderast for vidare arbeid redusert til to, medan dei andre blir tilrådde å bli sorterte bort.

Storfjordsambandet sine prioriteringar

I konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet er det identifisert eit vesentleg nyttepotensial i analyseområdet, gjennom å forbetre vegsystemet.

På bakgrunn av anbefalingane i KVU-en, og innspel ifrå kommunar og næringsliv, ønsker Storfjordsambandet å arbeide vidare med konsept 3 – (delstrekning 3, kryssing av Storfjorden) i sitt strategiarbeid, og vil i tillegg til å synleggjere nyttepotensial legge stor vekt på kostnadsoptimalisering av konseptet.

KVU-en gir ikkje stort handlingsrom, og det vil bli ein krevjande balansegang mellom ulike interesser om Storfjordsambandet skal arbeide vidare med fjordkryssinga. Spesielt vil kostnadsdrivarane på fjordkryssinga og tilførselsveggar bli avgjerande for realismen i prosjektet.

Plassering av brua, og om det er aktuelt å sjå meir på dei andre delprosjekta mellom Stranda og Sykkylven, og mellom Digernes og Storfjorden, vil eventuelt bli sett på i seinare fasar av prosjektet.

Føringar og konsekvensar

Det er eit krav, spesielt ifrå Stranda kommune og næringslivet der, om at også store skip må kunne passere i framtida for å ivareta interessene til cruise-/turist-, og andre næringar som er avhengige av ferdsel på fjorden. I anbefalingane i KVU-en vert det lagt vekt på at optimalisering av konseptet vil innebere å redusere bruhegda, då dette er ei av de viktigaste kostnadsdriverane i noverande løysing.

I ny Nasjonal transportplan (NTP 2025–2036) vrir regjeringa innsatsen i retning drift, utbetring og vedlikehald. Store kostbare vegprosjekt vert skuva på, for å frigjere handlingsrom til fleire og mindre prosjekt i heile landet. Samtidig vert kostbare jernbaneprosjekt prioritert i delar av landet med størst busetting.

Ved ei vidareføring av dagens vegnett, 0-alternativet, og forventa befolkningsutvikling, bør kommunane, næringsliv og innbyggjarar saman vurdere korleis området kan ta grep for å oppretthalde og vidareføre dagens lokalsamfunn. 0-alternativet kan utbetrast gjennom ulike mindre tiltak, som gir auka nytte. Ein slik prosess kan bidra til å gi positive økonomiske ringverknader for 0-alternativet, men har til no ikkje vore prioritert av Storfjordsambandet.

Storfjordsambandet vil i det vidare arbeidet prioritere å forankre behovet for fjordkryssinga, og utforske moglegheiter for å kostnadsoptimalisere konseptet:

1. Utfordre kommunane Stranda, Sykkylven og Ålesund om dei står bak behovet for fjordkryssinga

Næringsliv og kommunar i Stranda, Sykkylven og Ålesund er positive til å satse vidare på å finne gode løysingar for fjordkryssinga under føresetnad om å ivareta interessene til alle næringar i området. Dette må forankrast politisk i dei tre kommunane før ein går vidare med prosjektet.

Ei vidareføring av dagens vegnett, 0-alternativet, er ikkje gunstig for bu- eller arbeidsmarknaden- eller for næringslivet i Stranda og Sykkylven, og for å oppretthalde attraktiviteten av området. Dagens vegnett er også eit hinder for vidare utvikling av Ålesund som bu- og arbeidsmarknadsregion sørover. Dette svekker moglegheitene regionen har til å styrke konkurransekrafta i nasjonal samanheng.

2. Utforske / utfordre behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere

Storfjordsambandet vil utfordre kommunar og næringsliv på å utforske avbøtande tiltak og alternative verdikjeder for korleis denne type næringar (cruise / reiseliv) kan skape eit betydeleg, og om ikkje større lokalt verdipotensial ved at dei største skipa må laste om passasjerar lenger ut i fjordsystemet.

3. Utforske / utfordre prosjektmetodikk og framtidige tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing

Uavhengig av anbefalingane i KVU-en trur Storfjordsambandet at det kan finnast prosjektmetodikk, tekniske og smarte løysingar i framtida som gjer det mogleg å krysse fjorden med ei tilfredsstillande seglingshøgde, til ein realistisk kostnad, og med ei realistisk finansiering. Med dagens framdrift på avgjersle om bygging av statlege og fylkeskommunale samferdselsprosjekt trur Storfjordsambandet at ein kan ta tida til hjelp.

Neste steg i 2024

Storfjordsambandet vil ta endeleg stilling til om prosjektet skal gå vidare med desse prioriteringane, og om Storfjordsambandet bør gå vidare med KS1 (jamfør fylket si prosedyre for prosess og kvalitetssikring av «sjølvfinansierande prosjekt») etter:

- At kommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet
- Dialog / prosess om prioriteringar i det vidare arbeidet (samarbeid og drøfting med næring, kommunar, naboar og fylket om moglegheitsrommet)

Forslag til vedtak

Stranda / Ålesund / Sykkylven kommune tek konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet til vitande (vedlegg).

Stranda / Ålesund / Sykkylven kommune anbefaler at Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – (delstrekning 3, kryssing av Storfjorden).

I det vidare arbeidet med kryssing av Storfjorden er det anbefalt å utforske / utfordre:

- 1) behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere, og
- 2) framtidig prosjektmetodikk og tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing.

Kommunen vil i samarbeid med Storfjordsambandet og næringsliv (cruise / reiseliv) utforske avbøtande tiltak og alternative verdikjeder for korleis denne type næringar kan skape eit betydeleg, og om ikkje større lokalt verdipotensial ved at dei største skipa må laste om passasjerar lenger ut i fjordsystemet.

Kommunen vil i samarbeid med Storfjordsambandet og næringsliv utforske om det kan finnast prosjektmetodikk, tekniske og smarte løysingar i framtida som gjer det mogleg å krysse fjorden med ei tilfredsstillande seglingshøgde, til ein realistisk kostnad, og med ei realistisk finansiering.

Kvar brua plasserast, og om det er aktuelt å forfølge konsept 1 (tiltak på delstrekning 1, Sykkylven – Stranda – tunell Hole - Engeset) eller konsept 2 (tiltak på delstrekning 2, Digernes – Storfjorden), vil avhenge av fleire forhold, og vil måtte planleggast, detaljerast og optimaliserast i seinare fasar av prosjektet.

Kommunen vil ta stilling til om Storfjordsambandet bør gå vidare med KS1 (jamfør fylket si prosedyre for prosess og kvalitetssikring av «sjølvfinansierende prosjekt») etter at kommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet.