

Politisk behandling av KVV- Storfjordsambandet**Dokumentinformasjon:**

Saksbehandlar: Birgit Fylling

Arkivsak: 25/294

E-post: postmottak@alesund.kommune.no

Journalpost: 25/2074

Behandling:

Saksnummer:	Utval:	Dato:
009/25	Formannskap	28.01.2025

009/25 - Formannskap**Vedtak:**

Ålesund kommune tek konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet til vitande.

Ålesund kommune er positive til at Storfjordsambandet jobbar vidare med konsept 3-kryssing av Storfjorden. I det vidare arbeidet vil kommunen anbefale:

1. At Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – kryssing av Storfjorden og prioriterer å greie nærare ut alternativ B.
2. At behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere blir greidd ut.
3. At framtidige tekniske løysingar og prosjektmetodikk som kan tilfredstille krav til seglingshøgde og ei realiserbar løysing blir greidd ut.
4. At Storfjordsambandet *ikkje* nyttar ressursar til å greie ut nærare alternativa CD, CE og CDE, då dei ikkje syner å vere i tråd med samfunnsbehova og målsetjingane definert i KVU-en, og har lågast nytte i forhold til kostnadene.
5. Ålesund kommune vil ta stilling til om Storfjordsambandet bør gå vidare med KS1 etter at kommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet, og dei tre kommunane har samla seg om kva alternativ som er interessant å vurdere vidare.
6. Utgreiing av eit 0+ -alternativ, utbetring/oppgradering av dagens vegsystem med auka frekvens på fergeavgangar, som syner kostnad/nytte, for å jamføre mot alternativ B. Dette i tillegg til det obligatoriske 0-alternativet (vidareføring av dagens løysing).

Behandling:**Votering:**

Kommunedirektøren si innstilling samrøystes vedtatt.

Kommunedirektøren si innstilling:

Ålesund kommune tek konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet til vitande.

Ålesund kommune er positive til at Storfjordsambandet jobbar vidare med konsept 3-kryssing av Storfjorden. I det vidare arbeidet vil kommunen anbefale:

1. At Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – kryssing av Storfjorden og prioriterer å greie nærare ut alternativ B.
2. At behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere blir greidd ut.
3. At framtidige tekniske løysingar og prosjektmetodikk som kan tilfredstille krav til seglingshøgde og ei realiserbar løysing blir greidd ut.
4. At Storfjordsambandet *ikkje* nyttar ressursar til å greie ut nærare alternativa CD, CE og CDE, då dei ikkje syner å vere i tråd med samfunnsbehova og målsetjingane definert i KVU-en, og har lågast nytte i forhold til kostnadene.
5. Ålesund kommune vil ta stilling til om Storfjordsambandet bør gå vidare med KS1 etter at kommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet, og dei tre kommunane har samla seg om kva alternativ som er interessant å vurdere vidare.
6. Utgreiing av eit 0+ -alternativ, utbetring/oppgradering av dagens vegsystem med auka frekvens på fergeavgangar, som syner kostnad/nytte, for å jamføre mot alternativ B. Dette i tillegg til det obligatoriske 0-alternativet (vidareføring av dagens løysing).

Saksgang:

Styret i Storfjordsambandet sende den 30. april 2024 ut underlag for politisk behandling av KVU for Storfjordsambandet i kommunane Ålesund, Stranda og Sykkylven. Sykkylven og Stranda har gitt uttale.

Ålesund kommune ved hovudutvalet for teknisk, miljø og samferdsel (HTMS) fekk 4. november 2024 ei orientering av resultata frå KVU-arbeidet. Styret i Storfjordsambandet har i etterkant av dette gitt orientering til Sykkylven og Stranda kommuner om avgrensing av aktuelle alternativ. Ålesund kommune fekk 29. november oversendt presentasjonen frå denne orienteringa (vedlegg 2), som oppdatert underlag for behandling av KVU.

Saka som no ligg føre er bestilt av HTMS, og skal svare ut førespurnad frå april og november. Formannskapet har delegert mynde jf. delegeringsreglementet, og får derfor saka til behandling.

Samandrag:

Storfjordsambandet AS (*Storfjordsambandet*) er ferdig med konseptvalutgreiinga (KVU) for kryssing av Storfjorden. Dei uavhengige konsulentane i Norconsult og Pure Logic har avslutta arbeidet med KVU og konkludert at konsept 3- bru over Storfjorden (fig. 1), er eit konsept det kan vere aktuelt å jobbe vidare med.

Ingen av dei vurderte konseptane vil oppnå positiv samfunnsøkonomisk nytte, slik dei er beskrivne i utgreiinga. Bygging av bru over Storfjorden er det konseptet som gir størst måloppnåing og som isolert sett gir størst reisetidsbesparing, høgast transportnytte og største økonomiske ringverknader.

Med bakgrunn i anbefalinga i KVV-en har *Storfjordsambandet* bedt eigarkommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven om å ta stilling til følgjande:

- Om *Storfjordsambandet* bør gå vidare med anbefalt konsept - kryssing av Storfjorden.
- Om prosjektet skal greie ut behovet for- og krav om seglingshøgde for passasje av store cruiseskip.
- Om prosjektet skal vurdere prosjektmetodikk og framtidige tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing

Stranda og Sykkylven kommune gav sine svar til dette gjennom politisk behandling i 2024.

På grunnlag av svar frå Sykkylven og Stranda, har *Storfjordsambandet* silt ut nokre alternativ til gjennomføring av konsept 3, som kan tilfredsstille krava til seglingshøgde og ei realistisk, samfunnsøkonomisk løysing. Dei anbefaler fire alternativ for vidare utgreiing og ynskjer at kommunane skal samle seg om eitt, eller eit fåtal av desse, før det blir tatt stilling til vidare arbeid.

Storfjordsambandet understrekar viktigheita av å stå samla om om alternativ for vidare utgreiing *før* ein går vidare til neste fase i prosessen KS1 (kvalitetssikring av konseptval).

KS1 er første fase i den statlege kvalitetssikringsordninga, som er pålagd for prosjekt med kostnadsramme over 1 milliard kroner (eller lågare beløpsgrense for enkelte prosjekttypar).

I KS1 blir ulike konseptval og alternativ for prosjektet vurderte. Målet er å sikre at det rette prosjektet blir valt, at det er i tråd med samfunnsbehova, og at det gir høgast mogleg nytte i forhold til kostnadene. Dette blir gjennomført av eksterne konsulentar og vurderer mellom anna:

- Målsetjingane for prosjektet
- Alternativa som er vurderte
- Prosjektet si samfunnsøkonomiske lønsemd
- Risikovurderingar

Ålesund kommune gir med denne saka uttale til både spørsmål kring konsept 3 i KVV og til spørsmål kring dei anbefalte alternativa frå *Storfjordsambandet*.

Bakgrunn for saka:

Kva er KVV

KVV er ein prosess som blir nytta i Noreg for å vurdere og tilrå konsept for større statlege investeringsprosjekt – på eit overordna og grovmaska nivå. Ein KVV blir gjerne følgt opp med ein kommunedelplan og deretter reguleringsplan(ar). Ein KVV kan gjerne gå over kommunegrenser slik som denne saka.

Formålet med ein KVV er å sikre at det blir teke informerte og godt grunngitte avgjersle om kva prosjekt som bør gjennomførast og korleis dei skal utformast. Ein godkjent KVV er ofte ein føresetnad for at eit prosjekt skal kunne gå vidare til neste fase, som kan omfatte detaljplanlegging og gjennomføring. Prosessen bidreg til å sikre at prosjekta er vurderte ut frå samfunnsøkonomisk lønsemd og om dei er berekraftige.

Etter val av konsept er gjort vil dette planleggast i tråd med plan- og bygningslova (kommunedelplan/reguleringsplan) og samtidig blir vurdert med omsyn til mogleg prioritering i Nasjonal transportplan. Sjå meir om metodikk i vedlegg 1 og 3.

KVU Storfjordsambandet

Konseptvalutgreiinga (KVU) for vegsamband mellom kommunane Ålesund, Stranda og Sykkylven har vurdert 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.

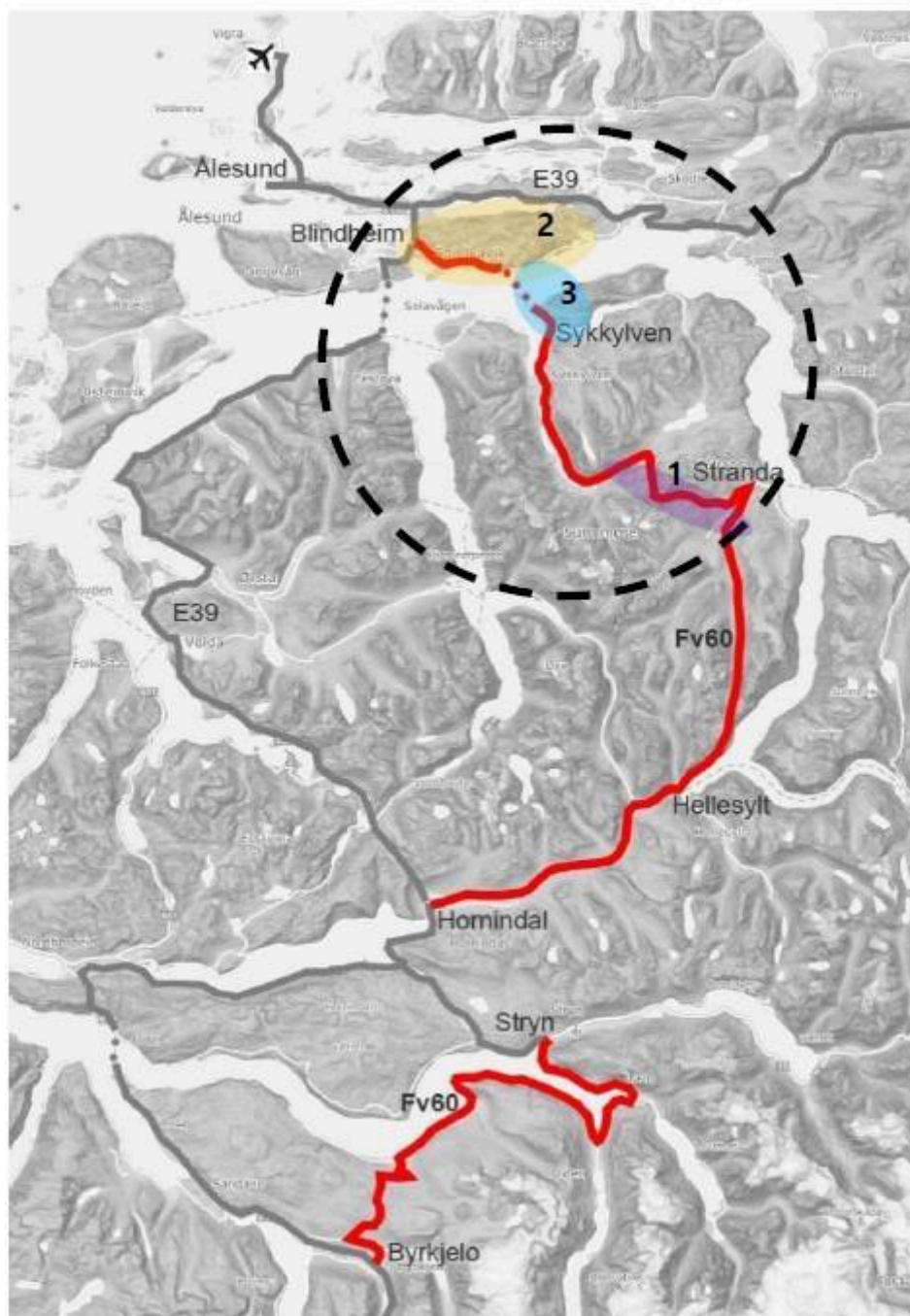
Utgreiingsområdet omfatter fv. 60 mellom Ålesund og Stranda, med vekt på tre definerte delprosjekt (jf. fig. 1). :

Delprosjekt 1 omfattar ny samband mellom Engeset på Stranda og Hole i Sykkylven, som erstattar dagens trase over Strandafjellet.

Delprosjekt 2 omfattar vegtiltak på Ålesundsida, frå Storfjorden til tilkoplingspunkt på E39/E136. Aktuelle tilkoplingspunkt er nær Magerholm eller Digernes.

Delprosjekt 3 omfattar kryssing av Storfjorden og naudsynte vegtiltak på Sykkylvsida, frå sentrumsområdet til startpunkt for fjordkryssinga.

Det er totalt vurdert sju konsept innanfor dei tre delstrekningane. Alle konsept er vurdert opp mot 0-alternativet - vidareføring av dagens situasjon. For full gjennomgang av dei ulike konsept og metodebeskriving, sjå vedlegg 1 (omtale av konsept frå side 47 og utover).



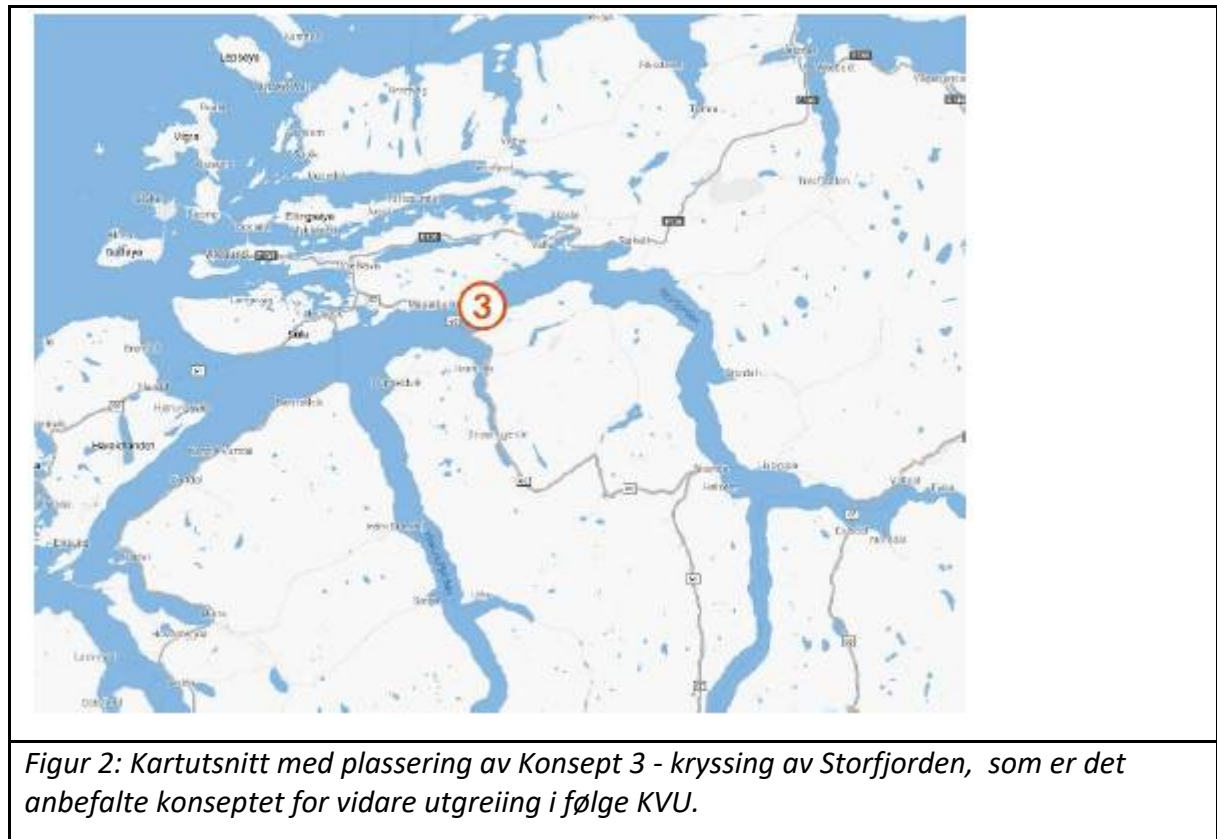
Figur 1: Lokalisering av Storfjordsambandet med aktuelle delstrekningar 1-3 (vedlegg 1 s. 6).

Innleiingsvis i prosessen har konsulentane jobba saman med *Storfjordsambandet* for å sikre forståing for kva som skapar verdi i prosjektet. Verdiane i prosjektet er forankra i eit målbilete for Storfjordsambandet (jf. KVVU s. 32). Eit viktig krav, spesielt ifrå Stranda kommune og næringslivet der, er at også store skip må kunne passere for å ivareta interessene til cruise-/turist-, og andre næringar som er avhengige av ferdsel på fjorden i framtida.

For Ålesund sin del er det særskilt behov for å sjå trafikksituasjonen i ein større samanheng med tanke på trafikktryggleik i området Magerholm-Blindheim, kapasitetsutfordringar og trafikkbelastning på E39. Naturområda på Oksenøya og drikkevasskjelda i Brusdalen og er også framheva som spesielt sårbare områder.

Anbefalt konsept i KVV

Konsulentane har konkludert at fjordkryssinga (delstrekning 3, konsept 3, jf.vedlegg 1 s. 38) er det som kan vere aktuelt å vurdere vidare. Tilførselsveg (delprosjekt 1 og 2, jf. fig. 1) blir ikkje prioritert på noverande tidspunkt. For delstrekning 1, tunellen mellom Stranda og Sykkylven, er kostnadane for høge og trafikkgrunnlaget for lågt til at det kan anbefalast å jobbe vidare med i dag. For delstrekning 2, veg og tunell mellom Digernes og Storfjorden, er nytte i prosjektet i stor grad avhengig av kvar ei fjordkryssing kjem, og korleis omkringinggande vegar blir tilpassa.



Figur 2: Kartutsnitt med plassering av Konsept 3 - kryssing av Storfjorden, som er det anbefalte konseptet for vidare utgreiing i følge KVV.

I KVV er det lagt til grunn ei seglingshøgde på 50+ meter. Dette gir ein estimert kostnad på 8-12 milliard kroner. Samla nytteeffekt av fjordkryssinga er i størrelsesorden 6-10 milliard kroner. Den samfunnsøkonomiske nytta i konseptet er dermed mest sannsynleg negativ. Analysen og drøftinga knytt til fjordkryssinga viser at det kan vere mogleg å oppnå positiv netto nytte gjennom optimalisering av konseptet. Det vil seie med ei to-felts låg flytebru over Storfjorden og ei så låg seglingshøgde som mogleg.

Behova til kommunane og næringane, spesielt turistnæringa innover i fjorden, har lagt premiss for korleis ei bruløysing kan utformast. KVV-en anbefaler likevel å sjå på behovet for- og kravet om at store cruiseskip må kunne passere, og vurdere om dette kan løysast på anna vis. Norconsult og Pure Logic kan ikkje anbefale å gå vidare med utgreiing av fjordkryssinga, dersom krav om at dei største båtane skal passere ligg fast. Dei anbefaler 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 ligg ikkje i KVV-arbeidet.

Ved vidareføring av dagens vegnett, 0-alternativet, og med omsyn til 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.

Ønske om politisk behandling og semje før vidare prosess

Storfjordsambandet har bedt kommunane Stranda, Sykkylven og Ålesund om å gi uttale til val av konsept. I første omgang ønska dei at kommunane skulle svare ut tre punkt:

1.Om kommunen står bak behovet for fjordkryssinga

Her vil dei vite om næringslivet i Stranda, Sykkylven og Ålesund, og kommunane sjølve er positive til å satse vidare på å finne gode løysingar for fjordkryssinga, under føresetnad at interessene til alle næringar i området blir tatt vare på. 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. Greie ut behovet for- 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. Vurdere prosjektmetodikk og framtidige tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing

Uavhengig av anbefalingane i KVVU-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.

Sykkylven og Stranda kommune har svart ut denne førespurnaden. Dei er begge positive til punkt 1 og 3. Stranda held fast på krav til minimum seglingshøgde og ser ikkje behov for å vurdere dette kravet ytterlegare.

I etterkant, og på bakgrunn av svar frå Stranda og Sykkylven har *Storfjordsambandet* gjort ei siling av alternativ som kan tilfredsstille krava til seglingshøgde (med utgangspunkt i 75m) og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing. Alternativa er lista i tabellen under og vist i kartutsnitt i figur 3:

Alternativ anbefalt for vidare vurdering	Alternativ som er fraråda å gå vidare med
• A - Kryssing retning Digernes • B - Kryssing retning Magerholm (Hesseberg)	• CD - Kryssing Gausnes retning Valgermo (nord), retning Søvik og Engeset (sør)

• B1 - Kryssing retning Magerholm (Hesseberg), ekstra tunell mellom Hesseberg og Digernes • B2 - Kryssing retning Magerholm (Hesseberg), oppgradert veg Hesseberg-Glomset, tunell fra Glomset mot Digernes	• CE - Kryssing Gausnes retning Valgermo (nord), retning Søvik og Aure (sør) • CDE - Kryssing Gausnes retning Valgermo (nord), retning Søvik og Aure samt Engeset (sør)
---	--



Figur 3: Utsnitt med anbefalte alternativ innfor konsept 3. Henta frå vedlegg 2.

Styret i Storfjordsambandet anbefaler kommunane om å:

4. samle seg om å greie ut nærare eitt eller fleire av alternativa A, B, B1 og B2.

Storfjordsambandet anbefaler å nytte ressursar på å vurdere løysingar som kan realiserast på grunn av høgast nytteverdi, og som passar inn i målbildet til prosjektet.

5. ikkje greie ut nærare alternativa CD, CE og CDE.

Desse alternativa er ikkje i tråd med samfunnsbehova og målsetjingane definert i KVV-en. Etter Storfjordsambandet sine vurderingar gir klart lågast nytte i forhold til kostnadene.

6. vente med å ta stilling til om Storfjordsambandet bør gå vidare med KS1 til etter at dei tre kommunane har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet, og har samla seg om eitt – eller eit fåtal alternativ.

Vurderingar:

Behovet for fjordkryssinga og samfunnsnytta ei bru over Storfjorden kan ha for regionen, kan Ålesund kommune stå bak. Der er likevel nokre punkt/ tema vi ynskjer å løfte før vi tek stilling til spørsmål og anbefalingar frå styret i *Storfjordsambandet*. Dette gjeld omsyn til Brusdalsvatnet, vurdering av eit 0+-alternativ, ringverknadar/konsekvensar av ei låg bru og kostnadsdekning.

Kostnadsdekning

Det er eit viktig poeng at dette er eit sjølvfinansierande prosjekt som truleg vil krevje bompengar i tillegg til fergeavløysingsmidler for realisering. I KVU-en er det lagt vekt på bruhøgda som ein av dei viktigaste kostnadsdriverane i prosjektet. Høgare seglingshøgde, større kostnad. Optimalisering av konseptet vil innebære lågare bru.

Det framstår lite realistisk (økonomisk) å få på plass ei bru med seglingshøgde som sikrar passasje for “alle” båtar per i dag. At eventuell realisering av prosjektet ligg langt fram i tid, gir anledning til å vurdere framtidige tekniske løysingar som kanskje kan bidra til ønska høgde og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing. Dette inneber å avvente teknologi som vi ikkje veit når/om kjem. På grunnlag av dette meiner Ålesund kommune det er viktig å greie ut og vurdere dei alternativa som framstår som samfunnsøkonomisk nyttig i dag.

Det vil også vere kostnadar knytt til framtidig planprosess, med utgreiingsarbeid utarbeiding av planforslag.

Verknadar av låg bru

Avhengig av utforming av bru, kan prosjektet ha store konsekvensar for skipstrafikk, og spesielt cruiseturisme. Dette er eit tema kommunane har løfta som særleg viktig. Det er ikkje gjort vurdering av verknadar for tema cruise/turisme-/næring ved eventuell etablering av ei låg bru på dette tidspunktet. I KVU-en er det poengtert at ei meir detaljert utgreiing av konsekvensar ved reduksjon av seglingshøgda på brua er naudsynt. Om det viser seg at dei negative konsekvensane for næringslivet er i samme størrelsesorden som nytteeffektene av å bygge brua med ønska seglingshøgde, er det lite sannsynlig å finne ei samfunnsøkonomisk løysing for kryssing av Storfjorden.

Ålesund kommune meiner det vil vere føremålsteneleg å vite meir om dette på noverande tidspunkt, med omsyn til kostnadar og realiseringspotensiale. Dersom ei låg bru ikkje er aktuelt på noko tidspunkt, er alternativa høg bru eller ingen bru. Med den kjennskapen skulle vi gjerne sett eit 0+-alternativ (sjå under), der det er lagt vekt på oppgradering av dagens situasjon.

0+ - alternativ

Det er gjort ei vurdering av 0-alternativet (vidareføring av dagens vegnett med vanleg vedlikehald og rehabilitering), jf. s. 40 i KVU. Det er konkludert med at dette ikkje vil gi måloppnåing, inga auke i transportnytte og vil bli opplevd lite effektivt. Det kan også å ha negativ verknad på befolkningsutvikling og for tilgang på arbeidskraft i regionen. Samtidig er det peika den høge kostnaden for å tilfredstille kravet til seglingshøgde og at dei

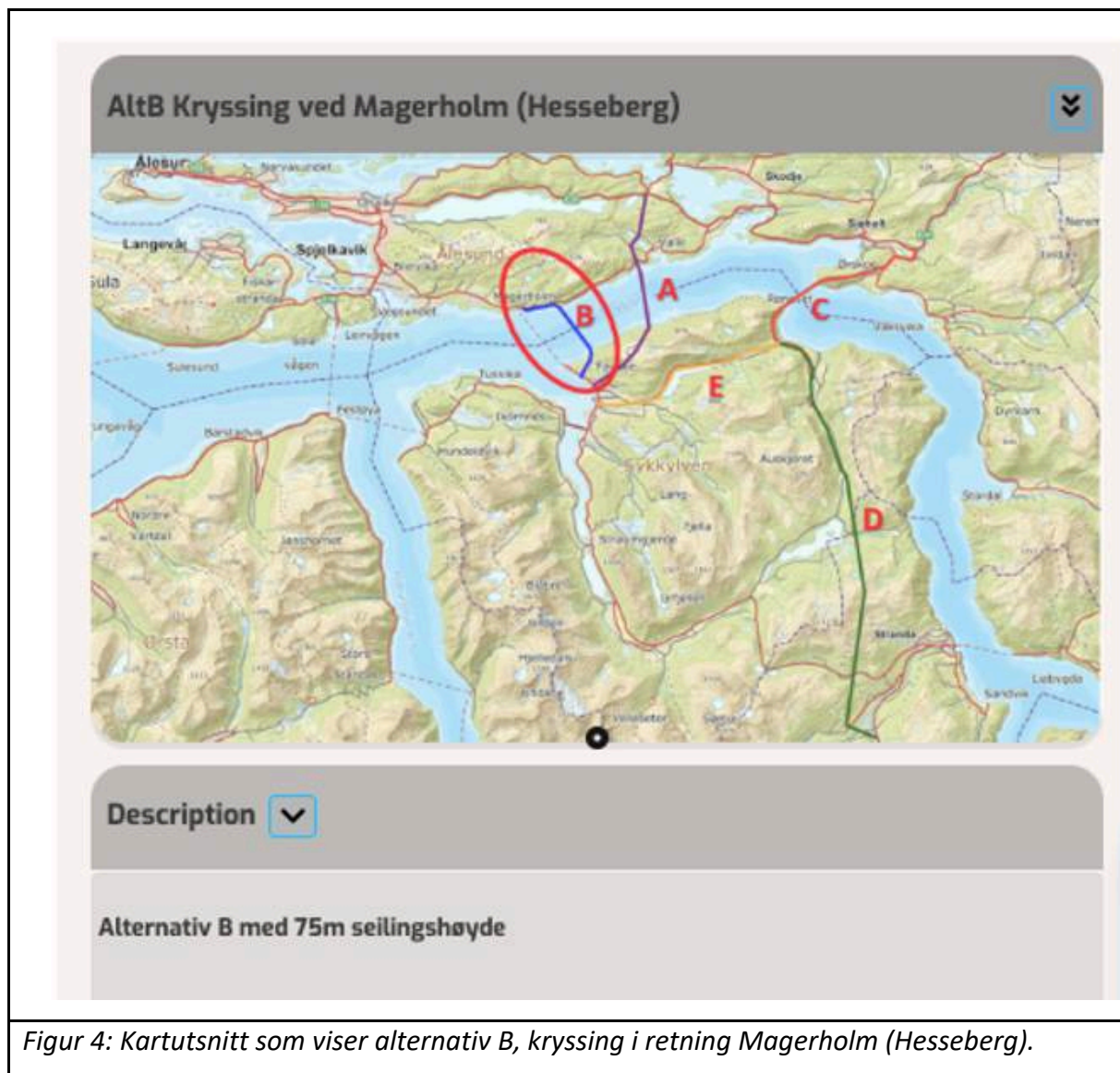
(konsulentane) då heller anbefaler 0-alternativet. 0-alternativet kan utbetrast gjennom ulike mindre tiltak, som gir økt nytte, men konkretisering av dette ligger ikkje i KVVU-arbeidet. Ei vidareføring av dagens vegnett er heller ikkje prioritert av *Storfjordsambandet*.

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. Med tanke på at dette er eit sjølvfinansierande prosjekt, er det vanskeleg å sjå føre seg tidspunkt for realisering av fjordkryssing.

Ved ei vidareføring av dagens vegnett, 0-alternativet, og forventa befolkningsutvikling, er det anbefalt at kommunane, næringsliv og innbyggjarar saman ser på korleis området kan ta grep for å oppretthalde og vidareføre dagens lokalsamfunn. Ein slik prosess kan bidra til å gi positive økonomiske ringverknader. I lys av dette ynskjer Ålesund kommune at det blir greidd ut eit 0+-alternativ, som inkluderer hyppigare fergeavgang og utbetra vegnett mellom Magerholm og Blindheim. Sjølv om målet har vore å kome vekk frå ferge, meiner vi det er viktig å vurdere og synleggjere optimalisering av dagens løysing, dersom kryssing med bru ikkje kan realiserast.

Brusdalsvatnet

Som konkludert i KVVU er konsept 3 med fjordkryssing det einaste som er anbefalt å gå vidare med. Vidare har *Storfjordsambandet* peika på fire alternativ som dei vil anbefale for vidare utgreiing. **Sjå tabell og figur 3 over.** Ålesund kommune ser alternativ B- kryssing retning Magerholm (Hesseberg) som det einaste realistiske å greie ut vidare (jf. fig. 4).



Figur 4: Kartutsnitt som viser alternativ B, kryssing i retning Magerholm (Hesseberg).

Dei andre alternativa styrer trafikken via Digernesskiftet. KVU viser til at bygging av bru vil gjere regionen meir attraktiv og skape trafikkvekst. Vi ser føre oss att ein stor del av trafikken skal i retning Moa/Ålesund (jf. m.a. avsnitt om pendling og trafikkfordeling i KVU s. 13 og 17). Det vil innebære auka trafikk langs Brusdalsvatnet. Utfordringar med Brusdalsvatnet er mellom anna nemnt under vurdering av konsept 2 (vedlegg 1 s. 49). Her er det sagt at utbetring av strekninga Magerholm og Blindheim vil vere det mest berekraftige alternativet for veg på Ålesundsida. Det kjem fram at ny vegtrase med tunell til Digernes vil gi 4 minutt kortare reiseveg mellom Sykkylvsida og koplinga til E39/E136 (Moa-området). Men det vil også innebære store inngrep i urørt natur og eventuell auka trafikk gjennom Brusdalen (med drikkevasskjelde). Konsekvens ved dette er ikkje rekna med i verdsettinga. Tidssparinga blir også oppspist dersom ein skal vidare frå Moa i retning Ålesund sentrum.

Brusdalsvatnet som drikkekjelde er ikkje nemnt som utfordring i samband *Storffjordsambandet* sine anbefalte alternativ (A, B1 og B2), som også legg trafikken mot Digernesskiftet. I det pågåande arbeidet med planlegging av ny E39 har Ålesund kommune sett som krav at ny trase ikkje skal utsette Brusdalsvatnet for negativ verknad. Optimalt vil ein ny trase gå i lang fjelltunell eller i ein trase utanfor nedslagsfeltet for drikkevasskjelda. Kommunen vil fraråde å gå vidare med alternativ som kan ha negativ konsekvens for

Brusdalsvatnet. Dersom trafikken skal dirigerast frå Digernesskiftet er det ein føresetnad at krav til ny E39 også må gjelde for Storfjordsambandet.

Det er med dette ikkje sagt at vegsystemet Magerholm-Blindheim er uproblematisk. Trafikken på fv. 60 Magerholm-Blindheim må sjåast i samband med E39 frå Blindheim og fv. 656 Magerholm-Valle. På Blindheim møtast fv. 60 og E39. Her blir trafikk frå Sula og Emblem/Flisnes samla, samt trafikk frå tre av fylket sine fire mest trafikkerte fergesamband; Sykkylven – Magerholm, Festøy – Solavåg og Hareid - Sulesund. Men vegvesenet arbeider med ny løysing for E39 Vegsund - Breivika. Ny veg her vil handtere trafikken på ein meir tilfredstillande måte. Bypakkeprosjekt langs fv. 60, Flisnes vil også ordne opp noko i vegsystemet og kapasitetsutfordringane der.

Ålesund kommune oppmodar om tett kontakt med Statens vegvesen for å finne god kryssløysingar mot E39.

Økonomiske / juridiske / andre driftsmessige og organisatoriske konsekvensar:

Det er ingen økonomiske, juridiske eller andre driftsmessige konsekvensar knytt til uttale i denne saka.

Eventuell økonomisk deltaking eller ressursbruk frå kommunen knytt til utgreiingar og utarbeiding av planforslag, må behandlast i eigen sak.

Val av konsept vil likevel kunne få store konsekvensar for by- og regionsutvikling, lokal infrastruktur og næring, Brusdalsvatnet som drikkevasskjelde, og legge føringar for arealbruk i berørt planområde.

Konklusjon med grunngiving:

Ålesund kommune ser alternativ B- kryssing mot Magerholm (Hesseberg) og utbetring av vegstrekning Magerholm-Blindheim som det einaste aktuelle alternativ å greie ut vidare. Ei løysing som legg trafikken via Digernesskiftet inneber auka press på E39 forbi Brusdalsvatnet. Vi jobbar i dag med å skjerme Brusdalsvatnet i samband med ny E39 på strekninga. Dersom Storfjordsambandet skulle koplant til Digernesskiftet, må det vere med føresetnad om same krav som for E39.

Høgde på bru må vurderast ut frå eit heilskapleg bilete av verknad for cruisetrafikken og ringverknadar for næringslivet i dei tre kommunane. Ålesund kommune meiner det er nødvendig å greie ut avbøtande tiltak og alternative verdikjeder for heile næringslivet, og vurdere det å laste om passasjerar lenger ut i fjordsystemet kan bidra til større lokal verdi.

Det bør også greiast ut at eit 0+ -alternativ med utbetring/oppgradering av vegstrekninga Magerholm-Blindheim og auka frekvens på fergeavganger. Dersom det viser seg at bru med lågare seglingshøgde ikkje er aktuelt, er jamføringa kost/nytte av høg bru og 0+ - alternativet interessant å belyse.

Med bakgrunn i vurderingane ovanfor anbefalar Ålesund kommune følgjande for vidare arbeid:

- Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – kryssing av Storfjorden, og prioriterer å greie nærare ut alternativ B.
- At behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere blir greidd ut.

- At framtidige tekniske løysingar og prosjektmetodikk som kan tilfredstille krav til seglingshøgde og ei realiserbar løysing blir greidd ut.
- At Storfjordsambandet *ikkje* nyttar ressursar til å greie ut nærare alternativa CD, CE og CDE, då dei ikkje syner å vere er i tråd med samfunnsbehova og målsetjingane definert i KVV-en, og har lågast nytte i forhold til kostnadene.
- Ålesund kommune vil ta stilling til om Storfjordsambandet bør gå vidare med KS1 etter at kommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVV) for Storfjordsambandet, og dei tre kommunane har samla seg om kva alternativ som er interessant å vurdere vidare.
- At det blir greidd ut eit 0+ -alternativ, utbetring/oppgradering av dagens vegsystem med auka frekvens på fergeavgangar, som syner kostnad/nytte, for å jamføre mot alternativ B. Dette i tillegg til det obligatoriske 0-alternativet (vidareføring av dagens løysing).

Jon Steven Hasseldal
kommunedirektør

Vedlegg:

1. Vedlegg 1 KVV-Storfjordsambandet-_endelig_04.03.2024.pdf
2. Vedlegg 2 Alternative løysingar_konsept 3.pdf
3. Vedlegg 3 Metode.pdf
4. Storfjordsambandet status etter KVV_kommunar291124_presentasjon.pdf