

Innsnevring av moglegheitsrommet

Status etter konseptvalutgreiing (KVU) for Storfjordsambandet

Kva slags moglege val finst basert på svara ifrå kommunane?

Stranda kommune, 21. november 2024, Øyvind M. Olsen

Tilnærma lik presentasjon gitt til:

Ålesund kommune, hovudutval for teknisk, miljø og samferdsel, 4. november 2024
og Sykkylven kommune 11. november 2024

Har mistet tråden: – Vis meg løsningen vi kan tro på



Bergsvein Brøske er leder i Surnadal Næringsforening, medlem i kommunestyret i Surnadal og mangeårig forkjemper for Todalsfjordprosjektet. Nå er han ærlig på at han er i ferd med å miste tråden. – Jeg har holdt på med dette siden 1997, jeg har ivret inderlig for prosjektet. Derfor vil jeg være ærlig og si at nå trenger jeg hjelp til å vise meg at det vi har vedtatt fører oss til mål. Foto: Tor Helge Solli

Av Tor Helge Solli

Publisert: 20.11.24 14:33

Del

– Jeg tror ikke det stemmer at det er lunken interesse, men en grad av litt oppgitthet tror jeg vi må være ærlig og si at det er.

Det svarer Bergsvein Brøske på spørsmålet om det er slik at folk og næringsliv er i ferd med å miste troa på at **Todalsfjordprosjektet** (TFP) noen gang blir realisert.

– **Jeg ser ikke løypa, og ser ikke bort fra at det gjelder flere.** Jeg hører folk rundt omkring som nå sier at de ikke har troa lenger, slik de hadde for noen år siden.

Vil ha engasjement

Hans Olav Myklebust (Frp) er leder i **fylkeskommunens samferdselsutvalg**. Han er klar på at Todalsfjordprosjektet er på **førsteplass**, men peker på at **det vedtatte alternativet er det dyreste**.

– Det forholder vi oss til, men jeg registrerer at alternativet med flytebru er kommet opp igjen. Det er **veldig viktig å være samlet om vegen videre**, noe man kanskje ikke er her. Jeg **håper på et større lokalt engasjement og involvering av dem som vil tjene på fergefri fjordkryssing**. Og det gjelder ikke bare Surnadal og Sunndal, men en større del av Nordmøre, sa Myklebust.

Agenda - status etter konseptvalutgreiing (KVU)

Innleiing / repetisjon – kvifor Storfjordsambandet

Konseptvalutgreiinga (KVU)

- Litt om krav og metodikk knytt til KVU-en
- Funn og anbefalingar i KVU-en

Moglegheitsrommet – og Storfjordsambandet sine prioriteringar

Utforsking av moglegheitsrommet

- Kva meiner kommunane om å utforske moglegheitsrommet?
- Innsnevring av moglege val



Storfjordsambandet

- ① Delprosjekt 1 - Hole-Engeset
- ② Delprosjekt 2 - Digernes-Magerholm/Storfjorden
- ③ Delprosjekt 3 - Storfjordbrua



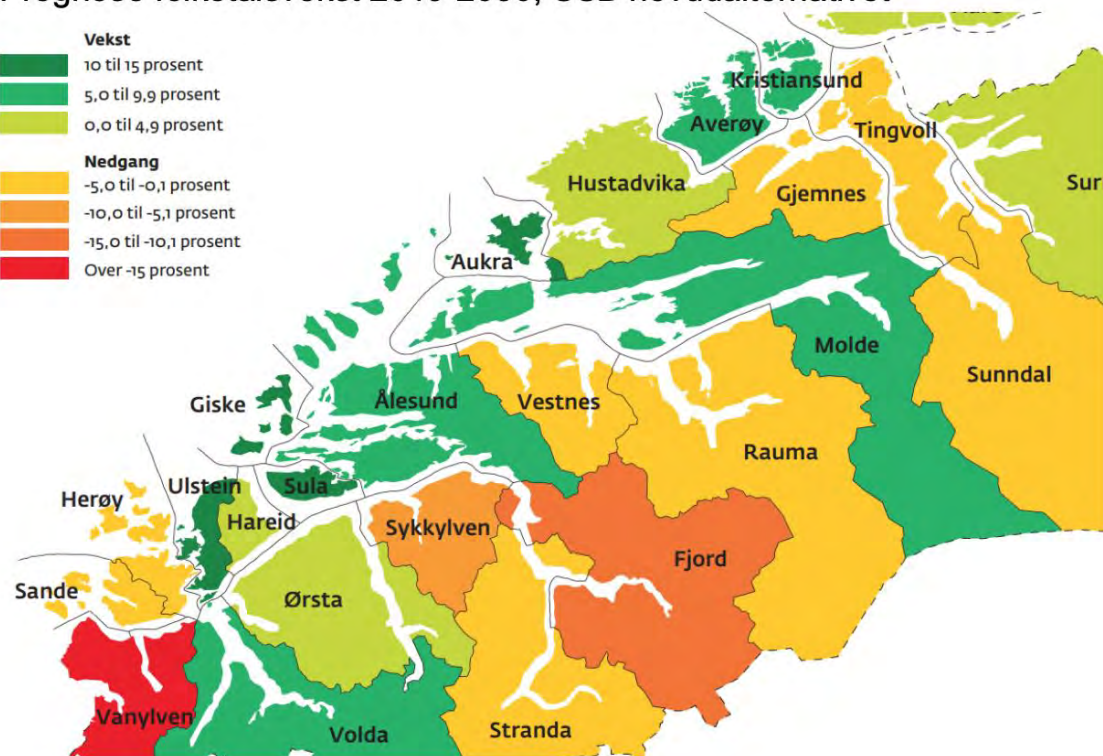
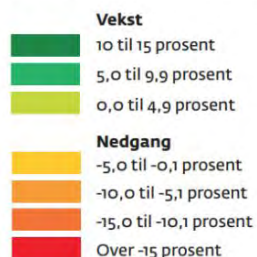
Storfjordsambandet vil kople innbyggjarar og næringsliv i Stranda/Sykkylven og Ålesund



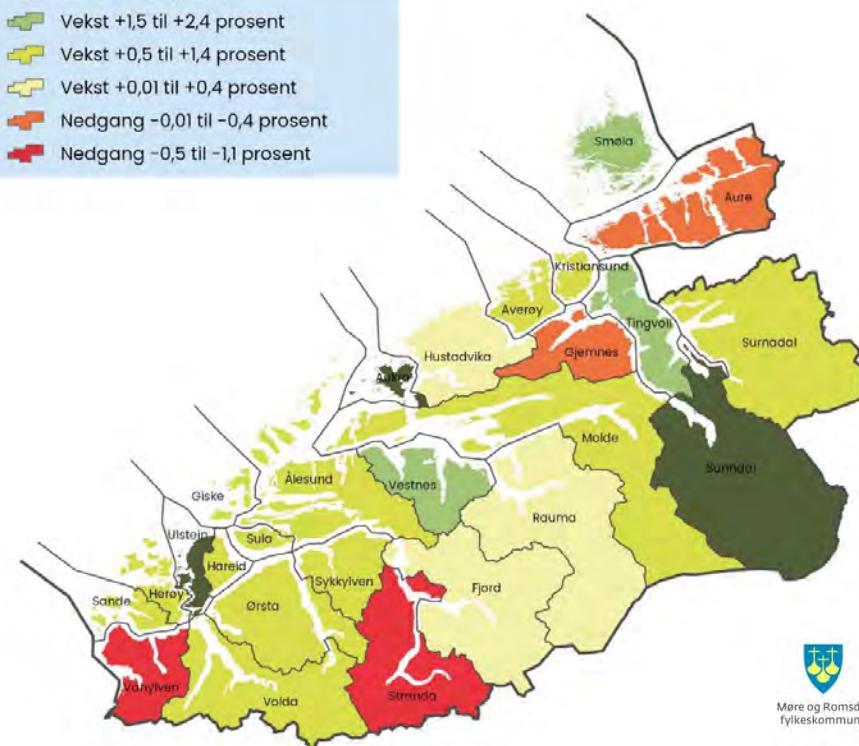
REGION ÅLESUND

Fylkesstatistikk 2019

Prognose folketalsvekst 2019-2030, SSB hovudalternativet



Folketalsutvikling 2022-2023 (per 1. januar)



Ein meir attraktiv bu- og arbeidsmarknadsregion

Agenda - status etter konseptvalutgreiing (KVU)

Innleiing / repetisjon – kvifor Storfjordsambandet

Konseptvalutgreiinga (KVU)

- Litt om krav og metodikk knytt til KVU-en
- Funn og anbefalingar i KVU-en

Moglegheitsrommet – og Storfjordsambandet sine prioriteringar

Utforsking av moglegheitsrommet

- Kva meiner kommunane om å utforske moglegheitsrommet?
- Innsnevring av moglege val

Fylkeskommunal porteføljestyring?

Tabell 1 - Prioritering Store prosjekt (tal i mill. kroner)

	Store prosjekt	2022	2023	2024	2025-31	Sum 2022-31	MRFK midlar	Eksterne midlar	Venta total-kostnad
1	Nordøyvegen	763,0	12,5			775,5	575,5	200,0	5 590,0
2	Kryssing av Todalsfjorden	4,0	16,0	16,0	4,0	40,0	40,0		3 750,0
IA	Fjordkryssingar og andre store prosjekt: Børdalslinja, Dalsfjordkryssinga, Kjerringsundsambandet, Langfjordkryssinga, Rovdefjordbrua, Sande Fastlandssamband, Storfjordsambandet , Talgsjøtunnelen.					0,0			I/A
	Sum store prosjekt	767,0	28,5	16,0	4,0	815,5	615,5	200,0	

Storfjordsambandet ligg inne i investeringsprogrammet til Møre og Romsdal fylkeskommune

Samferdselsområdet

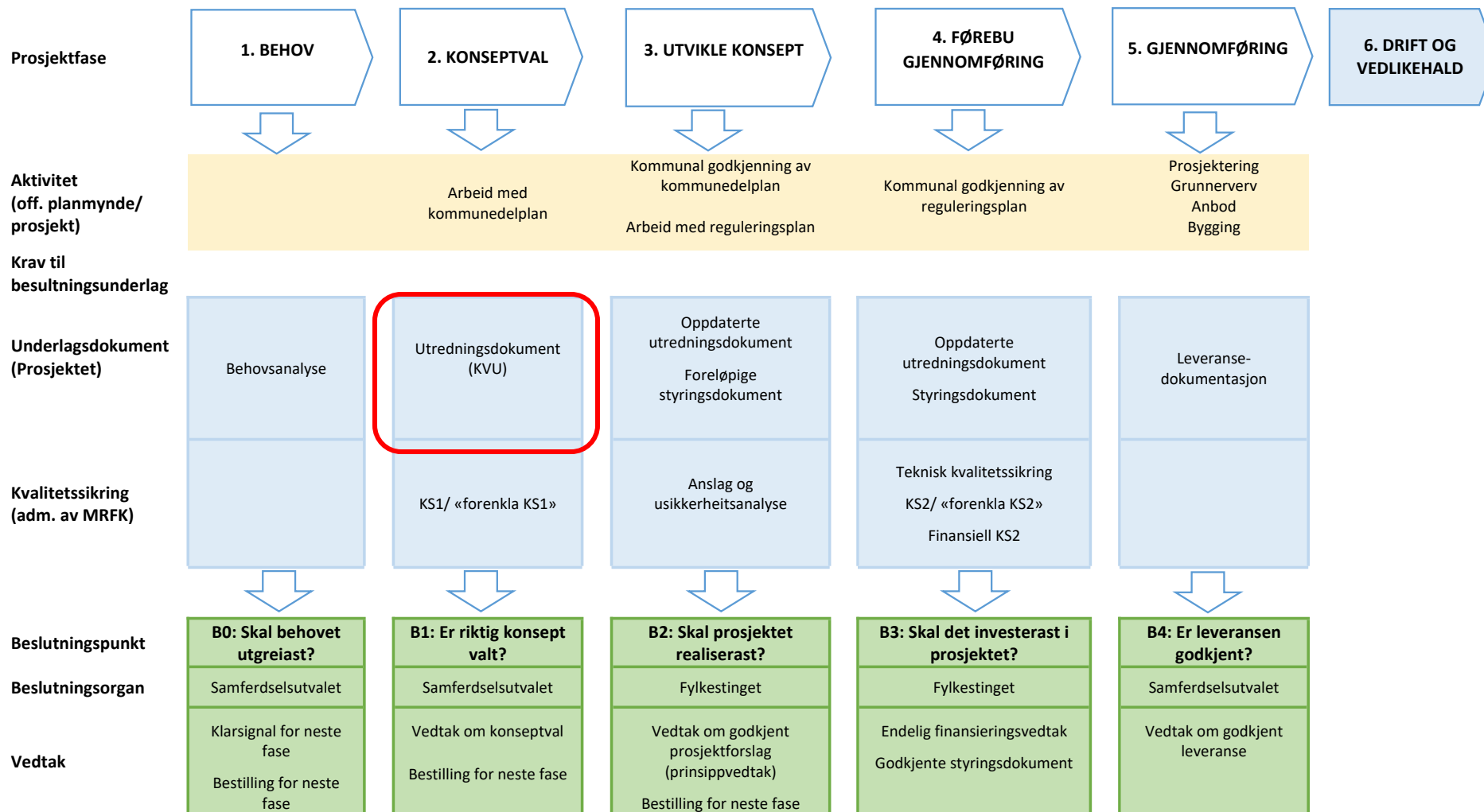
Beløp i 1000

Investeringsprosjekt	Økonomiplan				Sum
	2024	2025	2026	2027	2024-27
Nye store veganlegg					
Fv. 60 Tomasgard - Røyhus bru	3 500	3 500	0	10 000	17 000
Kjerringsundsambandet	4 000	1 500	0	0	5 500
Todalsfjordprosjektet	15 000	10 000	5 000	0	30 000
Sum Nye store veganlegg	22 500	15 000	5 000	10 000	52 500

Økonomiplan 2024 – 2027 - samferdsel Møre og Romsdal fylkeskommune

KVU-prosessen - ein del av krava ifrå fylket

Prosedyre for prosess og kvalitetssikring av «sjølvfinansierande prosjekt»



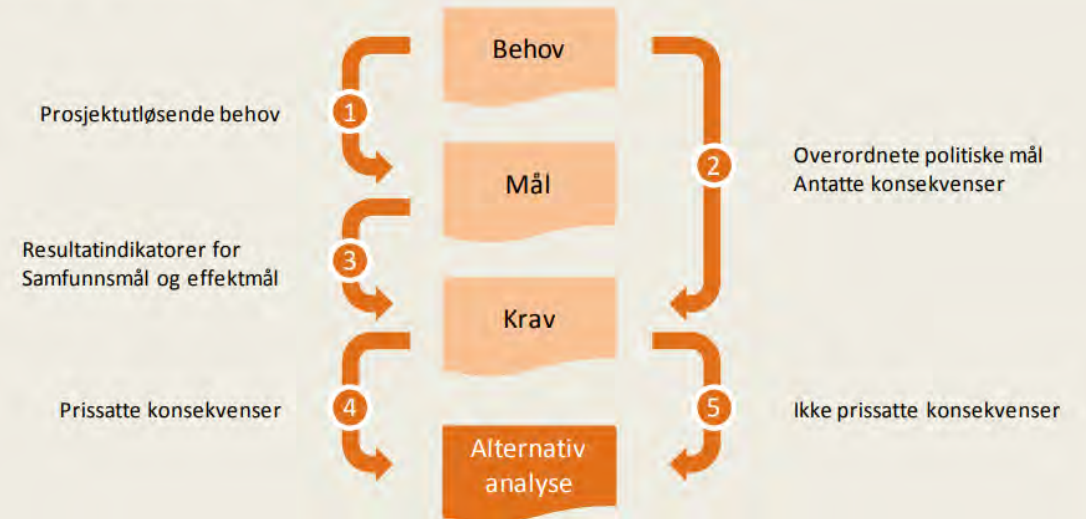
Krav til KVV-prosessen - statens prosjektmodell

Finansdepartementet – veileder nr. 9

Som beslutningsgrunnlag i ein KVV stilles det krav om utarbeiding av:

- Behovsanalyse
- Overordna strategidokument (mål)
- Overordna kravdokument
- Alternativanalyse

Figur 1: Behovsanalysen, strategidokumentet og kravdokumentet danner utgangspunktet for alternativanalysen.



KVU-prosessen Storfjordsambandet – forankring



Kommunikasjon og medverking

KVU-prosessen Storfjordsambandet – tydelege mål

Målstruktur
hensikt:
Grunnlag for
samanlikning av
moglegheiter /
alternativ



Målstruktur

Overordnede Krav

Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse

Rammebetingelser
som skal oppfylles i
gjennomføring
(prosjektering og
valg)

Samfunns mål

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

Visjon som skal
oppnås på lang sikt

Effekt mål
(konkretisering av
samfunns mål)

Minimalt klima og
miljøavtrykk gjennom
levetiden

Økt nytte og
verdiskapings-potensial
(næring) i regionen

Mer pålitelig og effektiv
(nærings-) transport

Større bo- og
arbeidsmarked som
opprettholder
lokalsamfunn og skaper nye
muligheter

Bedre trafiksikkerhet

Mål som skal oppnås i
prosjektets levetid

Resultat mål
(justert etter medvirkning)

Kostnadseffektive
løsninger

Lavt klima- og
miljøavtrykk i
bygge- og
driftsfase

Pålitelig og
forutsigbart
transportsystem

Redusert
reiseavstand

Redusert reisetid

Lav innvirkning på
eksisterende
bosetning langs
ny veg

Redusert
sannsynlighet for
alvorlige/farlige
hendelser

Mål som skal oppnås
når prosjektet er
ferdig bygget

Moglegheitsstudie og alternativanalyse

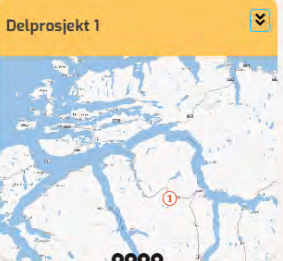
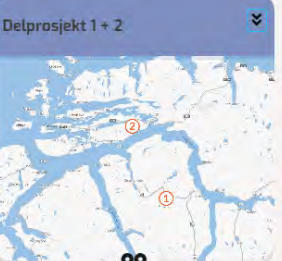
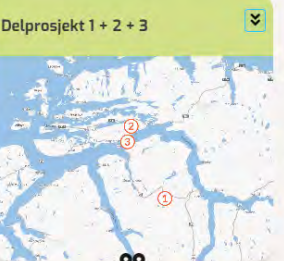
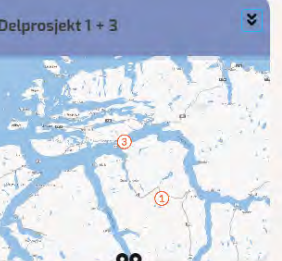
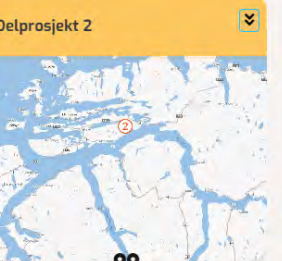
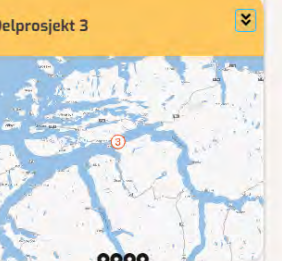
Pure Logic Part of Norconsult

ISY DM: KVV Storfjordsambandet

Hi Hanne

Categories: Alternativ Globale antagelser

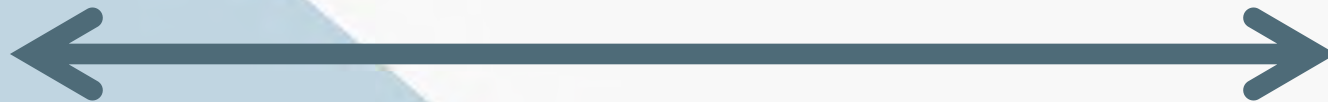
new concept

Alternativ	Delprosjekt 1	Delprosjekt 1 + 2	Delprosjekt 1 + 2 + 3	Delprosjekt 1 + 3	Delprosjekt 2	Delprosjekt 3
						
Description	Description	Description	Description	Description	Description	Description
Videreføring av dagens vegforbindelse	Tunnel - Strandafjellet	Tunnel + veg	Tunnel + veg + bro	Tunnel + bro	Veg - Ålesundssiden	Bro - Storfjorden
Formål med tiltaket	Formål med tiltaket	Formål med tiltaket	Formål med tiltaket	Formål med tiltaket	Formål med tiltaket	Formål med tiltaket
Minimere investeringskostnader, med viten om at dette gir liten til ingen økt nytte. Videreføring av eksisterende vegnett som opprettholder lang reiseveg/avstander mellom Sykkylven/Stranda og Ålesundssiden.	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 Digerneet.	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 Digerneet.	Redusere reisetiden mellom Ålesund, Sykkylven og Stranda, gi en tryggere og mer driftssikker veg - som samlet vil bidra til å øke attraktiviteten i området.	Tiltaksområde 1 omfatter ny forbindelse mellom Engeset på Stranda og Hole i Sykkylven, som erstatter dagens trase over Strandafjellet. Tiltaksområde 3 omfatter kryssing av Storfjorden og nødvendige vegtiltak på Sykkylvsiden, fra sentrumsområdet til Sykkylven.	Tiltaksområde 2 omfatter vegtiltak på Ålesundssiden, fra Storfjorden til tilkoblingspunkt på E39. Aktuelle tilkoblingspunkter er Blindheim eller Digerneet.	Tiltaksområde 3 omfatter kryssing av Storfjorden og nødvendige vegtiltak på Sykkylvsiden, fra sentrumsområdet til startpunkt for fjordkryssingen.
Beskrivelse av tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Beskrivelse av tiltaket
Videreføring av dagens vegforbindelse, som består av: - veg over Strandafjellet - veger med trafikkutfordringer på Ålesundssiden	Strekningen mellom Stranda og Ålesund på fylkesveg 60 finner er fylkets høyeste fjellovergang. Strandafjellet oppleves som en barriere, og bidrar til at reisetiden blir lang og tidvis uforutsigbar på strekningen. Tunnel gjennom Strandafjellet innebærer en ny hovedveg mellom Sykkylven og Stranda.	Strekningen mellom Stranda og Ålesund på fylkesveg 60 finner er fylkets høyeste fjellovergang. Strandafjellet oppleves som en barriere, og bidrar til at reisetiden blir lang og tidvis uforutsigbar på strekningen. Tunnel gjennom Strandafjellet innebærer en ny hovedveg mellom Sykkylven og Stranda.	Delprosjekt 1: omfatter ny forbindelse mellom Engeset på Stranda og Hole i Sykkylven, som erstatter dagens trase over Strandafjellet. Delprosjekt 2: Tunnel gjennom Strandafjellet innebærer en ny hovedveg mellom Sykkylven og Stranda.	Strekningen mellom Stranda og Ålesund på fylkesveg 60 finner er fylkets høyeste fjellovergang. Strandafjellet oppleves som en barriere, og bidrar til at reisetiden blir lang og tidvis uforutsigbar på strekningen. Tunnel gjennom Strandafjellet innebærer en ny hovedveg mellom Sykkylven og Stranda.	Utbedring av vegen mellom Magerholm og Blindheim, med vegkryss og fotgjengerkryssinger som er tilpasset trafikkmengden.	Bro over Storfjorden som erstatter fergesambandet Sykkylven-Magerholm.
Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse	Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse	Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse	Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse	Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse	Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse	Bærekraftig, trygg og effektiv vegforbindelse
- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse.	- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse.	- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse.	- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse. - Antatt økt trafikkmengde. Om samlet	- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse.	- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse.	- Miljømessig er det bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse, da dette ikke gir utslipp fra byggeperiode og nye materialer. - Økonomisk er det på kort sikt bærekraftig å beholde dagens vegforbindelse.

KVU-prosessen Storfjordsambandet



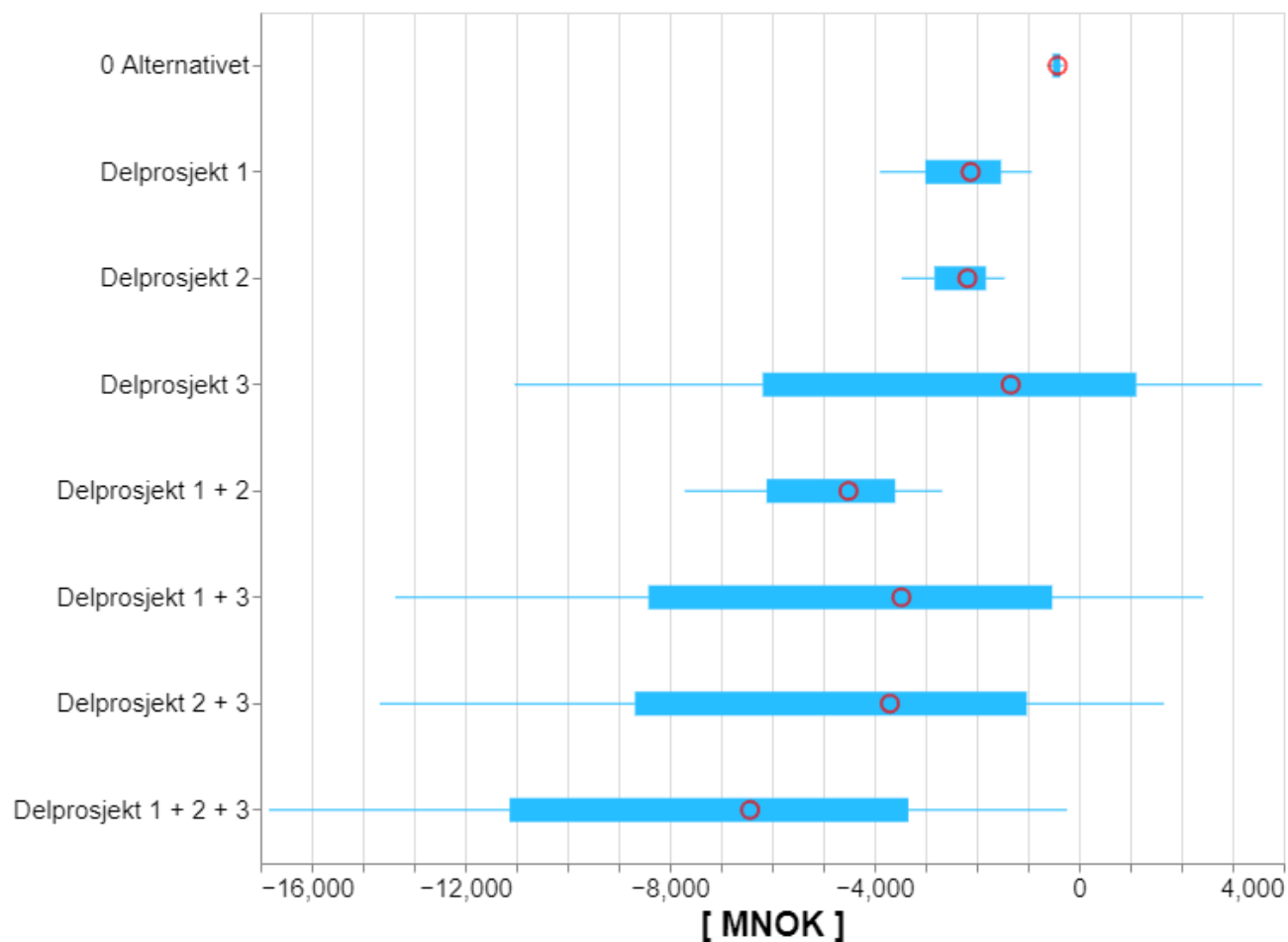
Kople innbyggjarar og næringsliv i Stranda, Sykkylven og Ålesund



Kople innbyggjarar og næringsliv
i Stranda, Sykkylven og Ålesund

Nytteeffekt
6-10 milliard kroner

Andre funn i KVVU-en



Merkostnad for løsningen i levetiden + Transportnytte + økonomiske ringvirkninger = sum netto nytte i levetiden

Usikkerhet



Andre funn i KVVU-en

Delprosjekt 1:

- Kostnadsbildet for ein slik lang tunnel er betydeleg høgare med dagens krav
- Trafikkgrunnlaget er lågt, sett mot kostnad

Delprosjekt 2:

- Nytte for prosjektet avhenger i svært stor grad av kvar ei fjordkryssing kjem, og korleis omkringliggande vegar «tilpassast» - kva blir raskaste veg til/frå Moa/Ålesund (det er her hovudmengda trafikk kjem)

Delprosjekt 3:

- I eit samfunnsøkonomisk nettonytte-perspektiv er det dette delprosjektet som kjem best ut, faktisk potensielt positivt (noko som er svært interessant), føresett lågast byggekostnad bru
- Store nyttegevinstar (direkte transportnytte rundt 6 milliard NOK, ringverknader rundt 3 milliard NOK) – men her er fleire andre gevinstar som er vanskeleg å kvantifisere med dagens (aksepterte) metodikk



0-alternativet

KVU-prosessen Storfjordsambandet

Samarbeid og
drøfting med
næring,
kommunar,
naboar og fylket
om
moglegheits-
rommet



Agenda - status etter konseptvalutgreiing (KVU)

Innleiing / repetisjon – kvifor Storfjordsambandet

Konseptvalutgreiinga (KVU)

- Litt om krav og metodikk knytt til KVU-en
- Funn og anbefalingar i KVU-en

Moglegheitsrommet – og Storfjordsambandet sine prioriteringar

Utforsking av moglegheitsrommet

- Kva meiner kommunane om å utforske moglegheitsrommet?
- Innsnevring av moglege val

DRIVA Nyheter Sport Kultur Meninger Les E-avis Kontakt oss + Pålogging

– Ønsker man rask realisering må man ta ned kostnadene



Flytebru «billigst» over Halsafjorden: Vil koste 11,6 milliarder!



Norconsult

Slik er det planlagte flytebru-alternativet over Halsafjorden, sett fra Tingvoll-siden. Brua er planlagt som en kombinasjon av en 1.750 meter lang flytebru og en 870 meter lang skråstagsbru med et høyeste punkt på 60 meter. Den endeforankrede flytebrua skal hvile på 17 pontonger i stål eller betong Foto: Olvind Leren

Av Arild Myhre Publisert: 04.05.24 00:50 Del

DN SDA 24



– Dette fylket har bestilt nye og dyrere ferjer uten å ta hensyn til økonomien. Vi har hatt råd til å kjøpe Skoda, men så har vi bestilt Mercedes, sier Frank Sve. FOTO: RICHARD NERGAARD

– Vi hadde råd til Skoda, men bestilte Mercedes

Ferjene holder på å knekke nakken på økonomien til fylkeskommunen. – Vi har visst det i flere år at ferjene koster mer enn vi har råd til. Skal vi fortsette med dagens ferjetilbud, må vi velge bort mange andre ting, sier Frps gruppeleder Frank Sve.

RICHARD NERGAARD richard.nergaard@dr-kr.no



Økonomien til Møre og Romsdal fylkeskommune er under press. Tirsdag skal fylkestinget bestemme hvor det skal spares 90 millioner kroner i kostnader i år.

– Her er drosservis av forskjellige prosjekter som fylkeskommunen bruker penger på, og som ikke er nødvendige. Der skal vi si stopp. Vi tar ned til årværet i administrasjonen, sier Frank Sve (Frp).

Den største hodepinen er driften av ferjene på fylkesvegsambandene. For å holde dagens ferjetilbud bruker fylkeskommunen hvert år over 200 millioner kroner av oppgavene midler - disposisjonsfondet. Fylkestinget har sagt nei til å øke ferjetakstene, også på samband der bilene fraktes gratis i dag.

– Det er et problem at det sitter folk i Oslo og bestemmer at ferjene skal være gratis, og så følger det ikke penger med til fylkeskommunen som driver ferjene. Vi har heller ikke mulighet til å kreve betaling på gratisferjene, for da blir vi trukket av departementet i overtøring til Møre og Romsdal, forklarer Høyres gruppeleder Monica Mohvør.

Frank Sve mener politikerne i Møre og Romsdal i flere år har vært fullstendig klar over at ferjetilbudet koster mer enn fylkeskommunen har råd til.

– Dette fylket har bestilt nye og dyrere ferjer uten å ta hensyn til økonomien. Vi har hatt råd til å kjøpe Skoda, men så har vi bestilt Mercedes, sier Sve.

– Hva blir konsekvensen hvis fylkeskommunen skal fortsette med dagens ferjetilbud?

– Da må vi velge bort andre ting. Vi ønsker at staten skal forstå at det trengs en ny måte å regne kostnader for ferjedrift, men en slik ny ferjemøkkel er ikke dagens regjering interessert i å lage. Da må vi vente til etter 2025 og se om statens finansiering av fylkesvegsferjene blir bedre, sier Frank Sve.

Monica Mohvør mener det er viktig at Møre og Romsdal har et godt ferjetilbud.

– Næringslivet er helt avhengig av godt og stabilt ferjetilbud. Mange pendlere bruker ferjene. Og næringslivet er også avhengig av arbeidskraft utenfor sin egen kommune. Vi må holde på ferjetilbudet, mener han.

– Hvor lenge kan Møre og Romsdal fylkeskommune fortsette å bruke av sparepengene for å holde dagens ferjetilbud?

– Kommer ikke regjeringen oss i møte med bedre finansiering av ferjedriften, må vi se på tjenesteproduksjonen på nytt, sier Monica Mohvør.

NRK Nyheter Sport Kultur Humor Distrikt Mer

Logg på Søk

Troms og Finnmark Tips oss Nyhetssenter Våre sendinger Podkaster

Asfalterte fylkesveier kan bli grusveier varsler samferdselssjefen

Samferdselssjefen i Troms varsler dramatiske konsekvenser for veier og kollektivtilbudet om regjeringens forslag til bevilgninger til fylkesveier går igjennom.



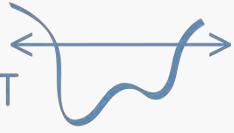
I 2020 gikk et jordskred over fylkesveien i Lungen. Etter planen skulle veien oppgraderes for 48 millioner kroner fra 1. år. Nå kan oppgradering av denne veien være utsatt på ubestemt tid, varsler samferdselssjefen. FOTO: FRODE HANSEN

ES Ekkild Johansen Journalist

ES Øystein Antonsen Journalist

Vi rapporterer fra Tromsø

Publisert 10. okt. kl. 10:50
Oppdatert 10. okt. kl. 19:57



0-alternativet er
ikkje eit alternativ

STORFJORD
SAMBANDET

– eit ferjeavløysingsprosjekt



Prioriterar fjordkryssinga

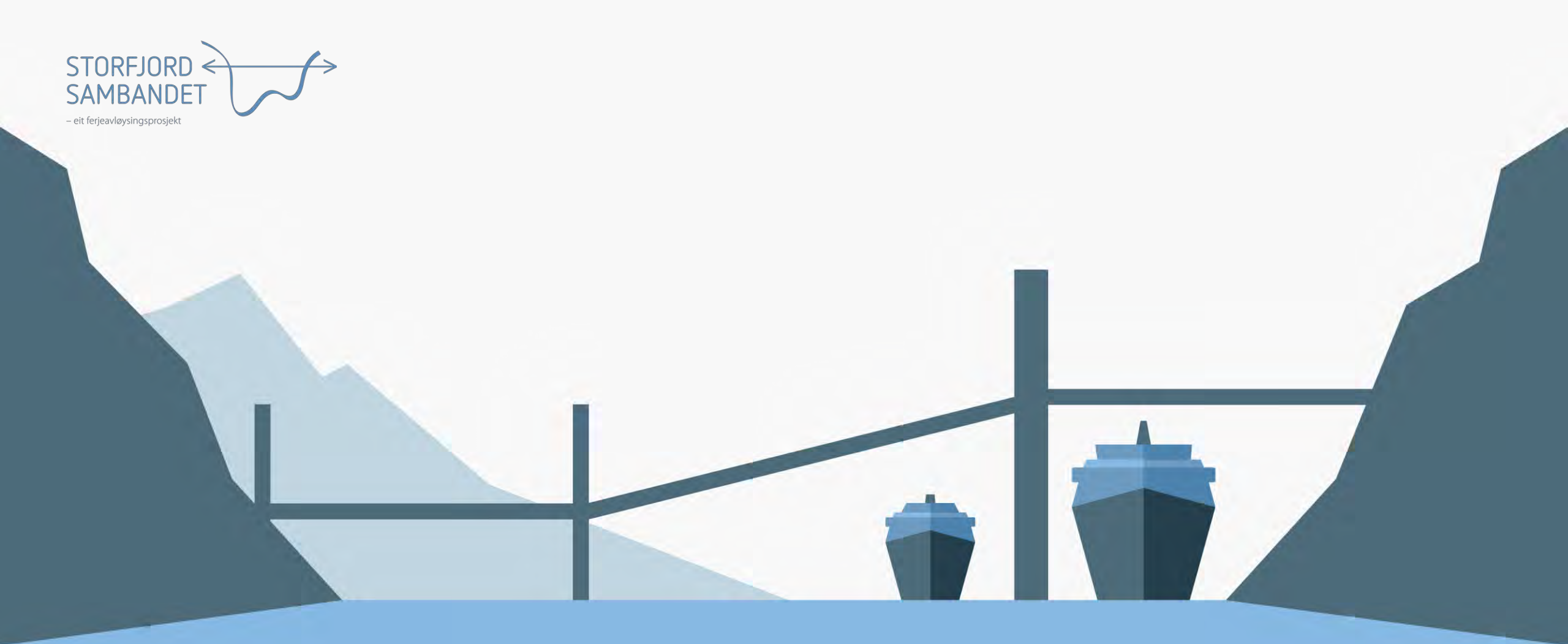
Ser an tilførselsvegane



Vil vi ha fjordkryssinga?



Må alle cruiseskip passere?



Finst det løysingar når vi er klar?

Agenda - status etter konseptvalutgreiing (KVU)

Innleiing / repetisjon – kvifor Storfjordsambandet

Konseptvalutgreiinga (KVU)

- Litt om krav og metodikk knytt til KVU-en
- Funn og anbefalingar i KVU-en

Moglegheitsrommet – og Storfjordsambandet sine prioriteringar

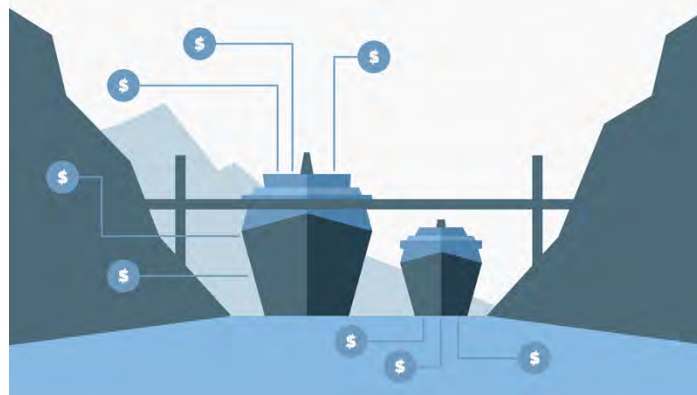
Utforsking av moglegheitsrommet

- Kva meiner kommunane om å utforske moglegheitsrommet?
- Innsnevring av moglege val

Forankre behovet for fjordkryssinga, og utforske moglegheiter for å kostnadsoptimalisere konseptet



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



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



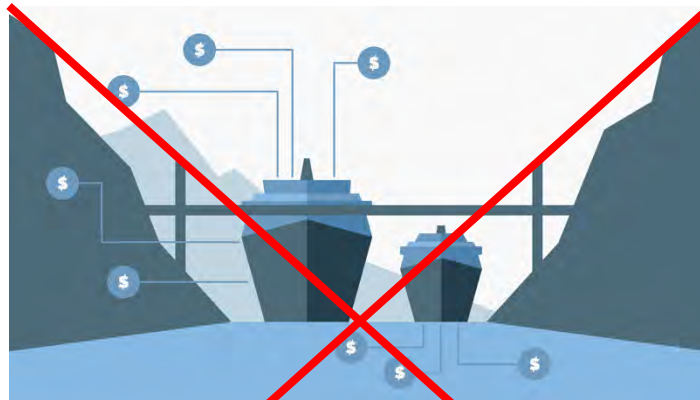
Utforske / utfordre prosjektmotodikk og
framtidige tekniske løysingar som kan
tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei
realistisk samfunnsøkonomisk løysing

Vil vi ha fjordkryssinga, og om ja – vil vi utforske moglegheiter for å kostnadsoptimalisere konseptet?



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

Stranda = ja
Sykkylven = ja
Ålesund = har ikkje svart



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

Stranda = nei
Sykkylven = ja
Ålesund = har ikkje svart

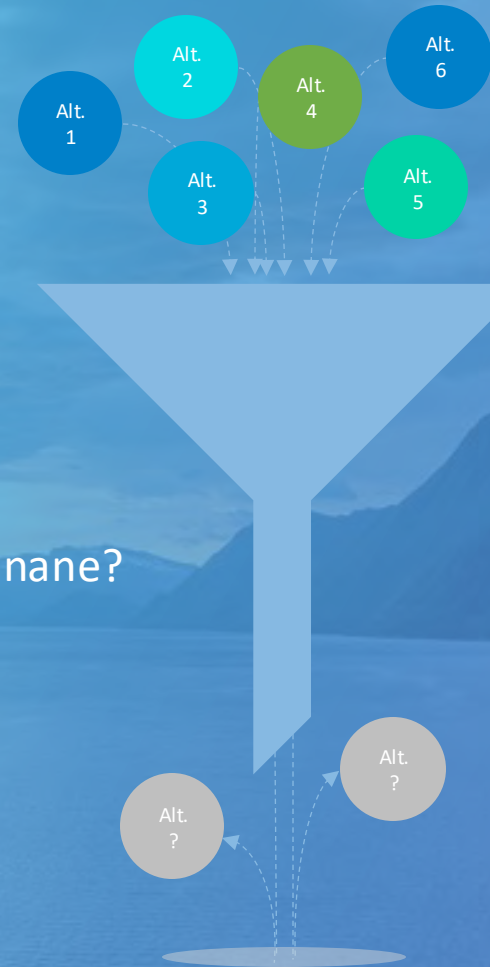


Utforske / utfordre prosjektmotodikk og
framtidige tekniske løysingar som kan
tilfredsstille krav til seglingshøgde og ei
realistisk samfunns-økonomisk løysing

**Stranda = ja – krav til
seglingshøgde minimum 74m**
Sykkylven = ja
Ålesund = har ikkje svart

Innsnevring av moglege val

Kva slags moglege val finst basert på svara ifrå kommunane?





A

Kryssing retning Digernes

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)

C(DE)

Kryssing Gausnes retning Valgermo
(nord), retning Søvik og Engeset (sør)

A

Kryssing retning Digernes

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)

C(DE)

Kryssing Gausnes retning Valgermo
(nord), retning Søvik og Engeset (sør)

mye ny veg...

langt til det som bli ny E39

til en holme...

Her trengs det veldig mye ny veg
på land, på begge sider

langt til Sykklyven
langt til Ålesund

Mye trafikk herfra mot
Ålesund er svært
krevende...

til et skjær...



SKISSEPROSJEKT
Vurderinger av ny veg mellom
Digernes og Storfjorden

Norconsult

Kan vi legge inn planlagte traseer for europaveg, og med antydning planlagt bygging?

hva betyr det for dette alternativet med dagens veisystem kontra en eventuell ny Europavei i Solnørdaalen, og evt. hva som kreves av vei for å koble seg dit - og med hvilke konsekvenser mot Ålesund?

langt til det som bli ny E39

Kan vi sjekke ut hva Sunnmørsaksen har lagt inn av traseer og antyde disse?

Her trengs det veldig mye ny veg på land, på begge sider

langt til Sykkylven
langt til Ålesund

Kan vi sjekke ut hva Sunnmørsaksen har lagt inn av traseer og antyde disse?

- Er hensynet til Sykkylven ivare tatt?
- Hvor store kostnader går med til tunneler og veier i dagen?

Hev – senk – hvor mye usikkerhet ligger i det?

Hvis kravene til standard senkes, hvilke konsekvenser kan det få for en mulig fremtidig finansiering?

Kan vi legge inn alternative traseer (ca) fra rapport Norconsult 2017?

Seglingshøyde 74 meter **hele lengden** ca kostnad

Er det mulig å kombinere med flytebru / høybru og senke kravene til stigning ved å endre kravene til standard, f.eks. fartsgrense?

Kan vi legge inn alternative traseer (ca) fra kommunedelplan?

Kan det legges inn en kanal her for skipspassasje?

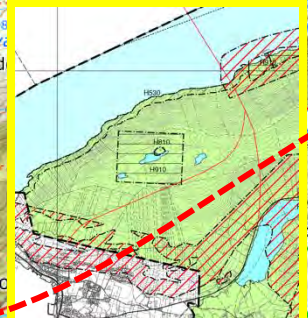
Sett bort fra spm. knyttet til Magerholm-Blindheim-Moa; Kan Hesseberg være et alternativ som kan konkurrere med Storholmen-alternativet (lengde på bru) – og nesten ingen krav til ny vei på land?

Kan vi si noe konkret om hva denne strekningen tåler / ikke tåler?

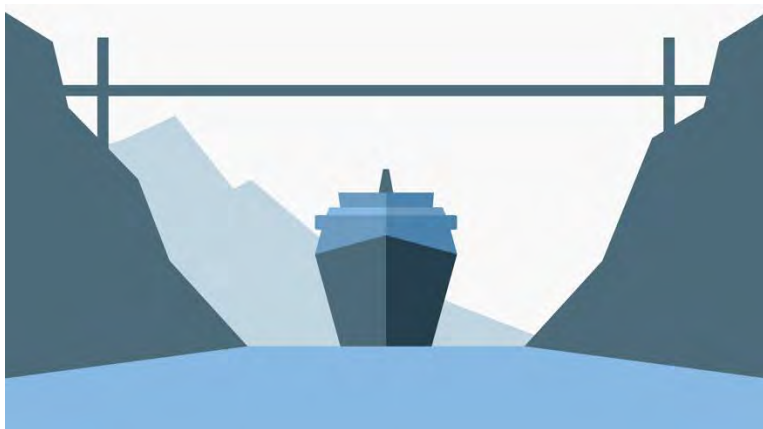
Hvis veien legges mot Blindheim, hvilke konsekvenser kan det få for en mulig fremtidig finansiering?

Vil det være politisk vilje til å legge trafikken via Blindheim?

Mye trafikk herfra mot Ålesund er svært krevende...



Opprinnelig konsept Aas – Jakobsen (2008)



Hovedmål

- Spennvidde: 2300m
- Totallengde bru: 3600m
- Høgde tross: 20 m
- Seilareal: 500 m



Seglingshøgde 72 meter «heile» lengda



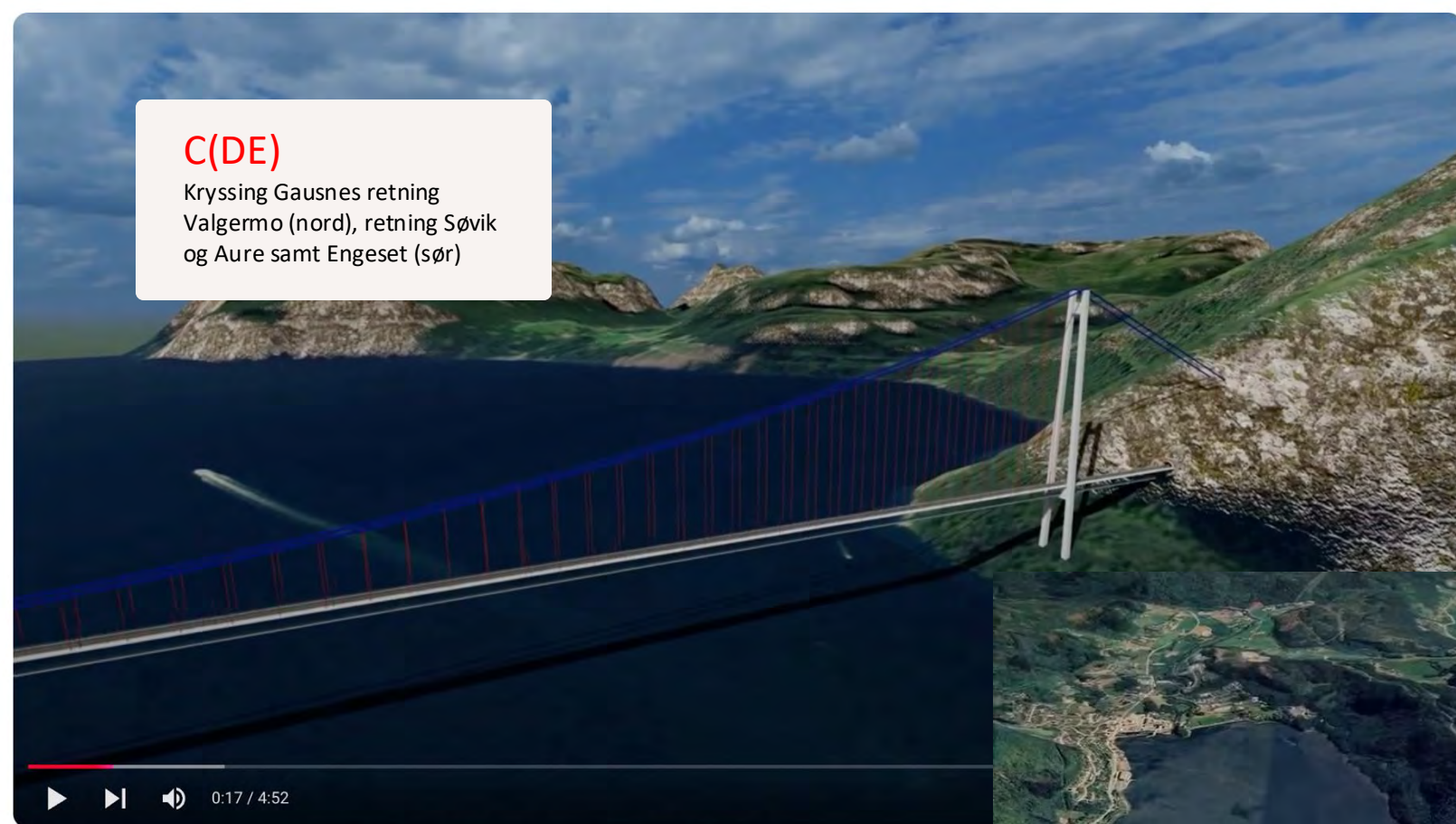
Eksempel: Bjørnafjorden – verdens lengste flytebru



Eksempel: Nordfjordbrua, Lote - Anda

C(DE)

Kryssing Gausnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure samt Engeset (sør)



Storfjordbrua – Stranda (Svemorka) – (E39 - Sunnmørsaksen) Alt 2

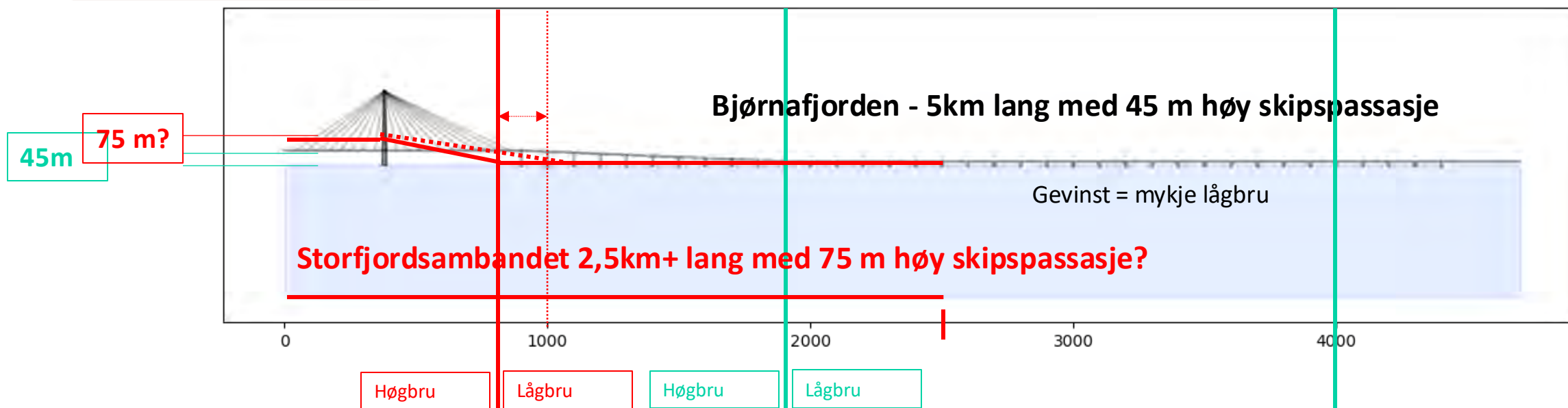


A

Kryssing retning Digemes

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)



- Med krav til maks 4 % stigning, og hvis skipspassasjen er 72m høy, blir høybrudelen av Bjørnafjorden ca 4km lang.
- Kan det gjøres avvik på krav til stigningsgraden???



A

Kryssing retning Digemes

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)

Alternativ A og B er kombinert flytebru (lågbru 10 m. seglingshøgde)
og høgbru med 75 m. seglingshøgde på høgste del.

Stigning på 8 %.

Maksimal stigning vil bli eit spørsmål her.







Digernes

Sjøholt

A Kryssing retning Digernes

2.552 km

B Kryssing retning Magerholm (Hesseberg)

2.682 km

Magerholm

1.778 km

CDE Kryssing Gausnes retning Valgermo (nord), retning Søvik og Aure samt Engeset (sør)

Sykkylven



A

Kryssing retning Digernes



B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)

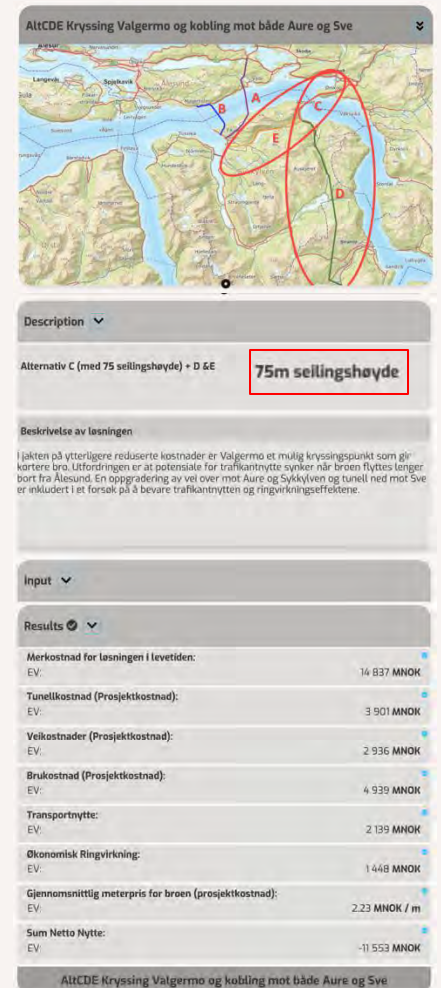
CD

Kryssing Gausnes retning Valgermo
(nord), retning Søvik og Engeset (sør)

CE

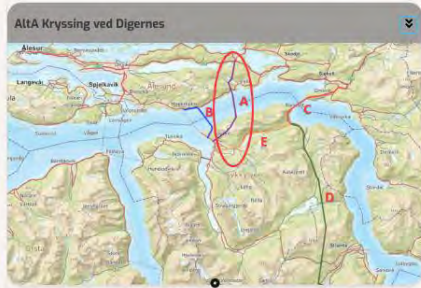
Kryssing Gausnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure (sør)

CDE

Kryssing Gausnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure samt Engeset (sør)

A

Kryssing retning Digernes



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
10.838 MNOK

Transportnytte:
5.672 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.908 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 3.448 MNOK

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
8.459 MNOK

Transportnytte:
6.076 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.905 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 595 MNOK

CD

Kryssing Gausnes retning Valgermo
(nord), retning Søvik og Engeset (sør)



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
13.249 MNOK

Transportnytte:
1.998 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
458 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 11.035 MNOK

CE

Kryssing Gausnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure (sør)



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
9.080 MNOK

Transportnytte:
1.998 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.461 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 5.736 MNOK

CDE

Kryssing Gausnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure samt Engeset (sør)

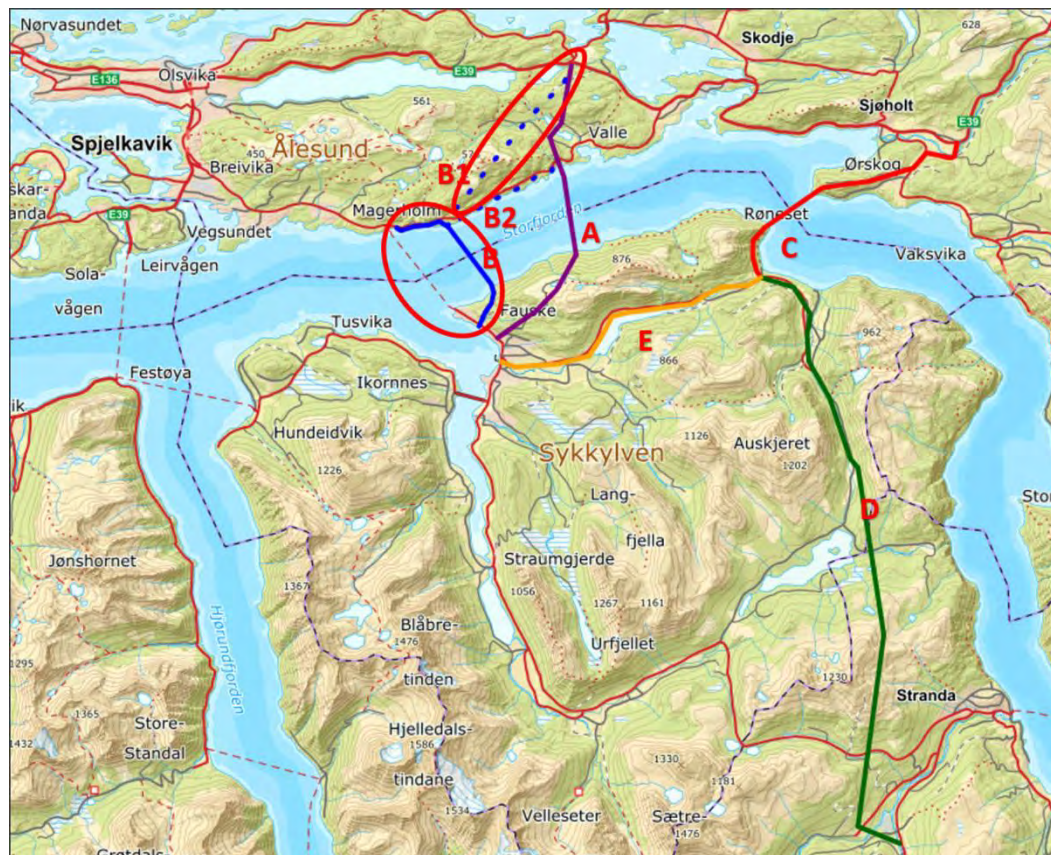


Merkostnad for løsningen
i levetiden:
14.837 MNOK

Transportnytte:
2.139 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.448 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 11.553 MNOK



Kortere tunnelløsning på Sykkylvensiden (sammenlignet med A), tunnel mellom Hesseberg og Digernes.



Kortere tunnelløsning på Sykkylvensiden (sammenlignet med A), og ny oppgradert veg mellom Hesseberg og Glomset, før man går over i tunnel (som alternativ A) mot Digernes.



A

Kryssing retning Digernes



Description

Alternativ A med 75m seilingshøyde

Beskrivelse av løsningen

Direkte kobling mellom Sykkylven og Digerneset industripark. Tiltaket innebærer en betydelig tunnelkobling mellom digerneset og ned til Glomset for å kunne få en fornuftig trafikkutveksling.

Input	
Results	
Merkostnad for løsningen i levetiden:	10 838 MNOK
Tunellkostnad (Prosjektkostnad):	
EV:	1 497 MNOK
Veikostnader (Prosjektkostnader):	
EV:	93.56 MNOK
Brukostnad (Prosjektkostnader):	
EV:	7 689 MNOK
Transportnytte:	
EV:	5 672 MNOK
Økonomisk Ringvirkning:	
EV:	1 908 MNOK
Gjennomsnittlig meterpris for broen (prosjektkostnad):	
EV:	2.32 MNOK / m
Sum Netto Nytte (Hele levetiden):	
EV:	-3 448 MNOK

AltA Kryssing ved Digernes

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)

Description

Alternativ B med 75m seilingshøyde

Beskrivelse av løsningen

Fiordkryssingen er flyttet litt vestover, og går tettere på dagens ferjelap i jakten på høyere trafikkantnytte og lavere kostnader (kortere bro). Alternativet er relativt rent, og vil trolig utløse både diskusjon og eventuelt behov for oppgradering av strekningen inn mot Blindheim som per nå ikke er inkludert i kostnadsestimatet. Det gjelder forøvrig også begrensninger for potensielt økt trafikkantnytte ved å forbedre strekningen som i dag er preget av trafikale utfordringer.

Input	
Results	
Merkostnad for løsningen i levetiden:	8 459 MNOK
Tunellkostnad (Prosjektkostnad):	
EV:	284.73 MNOK
Veikostnader (Prosjektkostnader):	
EV:	200.21 MNOK
Brukostnad (Prosjektkostnader):	
EV:	7 081 MNOK
Transportnytte:	
EV:	6 076 MNOK
Økonomisk Ringvirkning:	
EV:	1 905 MNOK
Gjennomsnittlig meterpris for broen (prosjektkostnad):	
EV:	2.28 MNOK / m
Sum Netto Nytte (Hele levetiden):	
EV:	-574 MNOK

AltB Kryssing ved Magerholm (Hesseberg)

B1

Kryssing retning Magerholm
(Hesseberg), ekstra tunnel mellom
Hesseberg og Digernes

Description

Alternativ B med 75m seilingshøyde og ekstra tunnel mellom Hesseberg og Digernes

Beskrivelse av løsningen

Fiordkryssingen er flyttet litt vestover, og går nærmere på dagens ferjelap. Kortere tunnelløsning på Sykkylvensiden, og en lang tunnelløsning mellom Hesseberg og Digernes. Alternativet har sin tilnærming for å unngå potensiell diskusjon og høyest trolig behov for oppgradering av strekningen inn mot Blindheim (denne delen er per nå ikke inkludert i kostnadsestimatet).

Input	
Results	
Merkostnad for løsningen i levetiden:	10 600 MNOK
Tunellkostnad (Prosjektkostnad):	
EV:	1 845 MNOK
Veikostnader (Prosjektkostnader):	
EV:	0 MNOK
Brukostnad (Prosjektkostnader):	
EV:	7 079 MNOK
Transportnytte:	
EV:	6 001 MNOK
Økonomisk Ringvirkning:	
EV:	1 912 MNOK
Gjennomsnittlig meterpris for broen (prosjektkostnad):	
EV:	2.28 MNOK / m
Sum Netto Nytte (Hele levetiden):	
EV:	-2 850 MNOK

AltB1 Kryssing ved Magerholm (Hesseberg)

B2

Kryssing retning Magerholm
(Hesseberg), oppgradert veg
Hesseberg-Glomset, tunnel fra
Glomset mot Digernes

Description

Alternativ B med 75m seilingshøyde og oppgradert veg mellom Hesseberg og Glomset

Beskrivelse av løsningen

Fiordkryssingen er flyttet litt vestover, og går nærmere på dagens ferjelap. Kortere tunnelløsning på Sykkylvensiden, og ny oppgradert veg mellom Hesseberg og Glomset, for man går over i tunnel (som alternativ A) mot Digernes. Alternativet har sin tilnærming for å unngå potensiell diskusjon og høyest trolig behov for oppgradering av strekningen inn mot Blindheim (denne delen er per nå ikke inkludert i kostnadsestimatet).

Input	
Results	
Merkostnad for løsningen i levetiden:	10 097 MNOK
Tunellkostnad (Prosjektkostnad):	
EV:	949.14 MNOK
Veikostnader (Prosjektkostnader):	
EV:	731.8 MNOK
Brukostnad (Prosjektkostnader):	
EV:	7 083 MNOK
Transportnytte:	
EV:	6 076 MNOK
Økonomisk Ringvirkning:	
EV:	1 914 MNOK
Gjennomsnittlig meterpris for broen (prosjektkostnad):	
EV:	2.28 MNOK / m
Sum Netto Nytte (Hele levetiden):	
EV:	-2 253 MNOK

AltB2 Kryssing ved Magerholm (Hesseberg)

CDE

Evt. CD eller CE

Kryssing Gaunesnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure samt Engeset (sør)

Description

Alternativ C (med 75 seilingshøyde) + D & E

Beskrivelse av løsningen

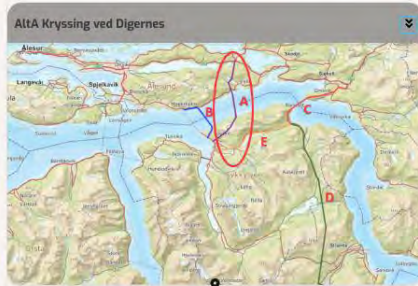
I jakten på ytterligere reduserte kostnader er Valgermo et mulig kryssingspunkt som gir kortere bro. Utfordringen er at potensiale for trafikkantnytte synker når broen flyttes lenger bort fra Ålesund. En oppgradert av vei over mot Aure og Sykkylven og tunnel ned mot Sve er inkludert i et forsøk på å bevare trafikkantnyten og ringvirkningseffektene.

Input	
Results	
Merkostnad for løsningen i levetiden:	14 837 MNOK
Tunellkostnad (Prosjektkostnad):	
EV:	3 901 MNOK
Veikostnader (Prosjektkostnader):	
EV:	2 936 MNOK
Brukostnad (Prosjektkostnader):	
EV:	4 939 MNOK
Transportnytte:	
EV:	2 139 MNOK
Økonomisk Ringvirkning:	
EV:	1 448 MNOK
Gjennomsnittlig meterpris for broen (prosjektkostnad):	
EV:	2.23 MNOK / m
Sum Netto Nytte:	
EV:	-11 553 MNOK

AltCDE Kryssing Valgermo og kobling mot både Aure og Sve

A

Kryssing retning Digernes



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
10.838 MNOK

Transportnytte:
5.672 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.908 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 3.448 MNOK

B

Kryssing retning
Magerholm (Hesseberg)



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
8.459 MNOK

Transportnytte:
6.076 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.905 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 595 MNOK

B1

Kryssing retning Magerholm
(Hesseberg), ekstra tunnel mellom
Hesseberg og Digernes



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
10.600 MNOK

Transportnytte:
6.001 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.912 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 2.850 MNOK

B2

Kryssing retning Magerholm
(Hesseberg), oppgradert veg
Hesseberg-Glomset, tunnel fra
Glomset mot Digernes



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
10.097 MNOK

Transportnytte:
6.076 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.914 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 2.253 MNOK

CDE

Evt. CD eller CE

Kryssing Gausnes retning
Valgermo (nord), retning Søvik
og Aure samt Engeset (sør)



Merkostnad for løsningen
i levetiden:
14.837 MNOK

Transportnytte:
2.139 MNOK

Økonomiske
ringvirkninger:
1.448 MNOK

Sum netto nytte i
levetiden
- 11.553 MNOK



STORFJORD SAMBANDET

– eit ferjeavløysingsprosjekt