

STRANDA KOMMUNE

SAKSPAPIR

Saksbehandlar: Einar Lied

Arkivsak: 24/1834

Styre, råd, utval:	Møte dato:	Saknr.:
KOMMUNEPLANUTVALET	21.08.2024	025/24
KOMMUNESTYRET	28.08.2024	073/24

Storfjordsambandet KVV

Kommunedirektøren si tilråding:

Stranda kommune tek konseptvalutgreiinga (KVV) for Storfjordsambandet til orientering (vedlegg).

Stranda kommune rår til at Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – (delstrekning 3, kryssing av Storfjorden).

I det vidare arbeidet med kryssing av Storfjorden rår ein til å utforske / utfordre:

1. framtidig prosjektmetodikk og tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde på minimum 74 m og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing.

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 (KVV) for Storfjordsambandet.

Tilråding som vedtak frå KOMMUNEPLANUTVALET, 21.08.2024 - 025/24

Stranda kommune tek konseptvalutgreiinga (KVV) for Storfjordsambandet til orientering (vedlegg).

Stranda kommune rår til at Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – (delstrekning 3, kryssing av Storfjorden).

I det vidare arbeidet med kryssing av Storfjorden rår ein til å utforske / utfordre:

1. framtidig prosjektmetodikk og tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde på minimum 74 m og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing.

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 «sjølvfinansierande prosjekt») etter at kommunane Stranda, Ålesund og Sykkylven har gjennomført politisk handsaming av konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet.

28.08.2024 KOMMUNESTYRET

Verbalframlegg, foreslått av Ole Jørgen Sve, Framstegspartiet
Endring av ordlyd i pkt. 4

Framtidig prosjektmetodikk og tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til forsvarleg seglingshøgde og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing.

Framlegg trekt

Møtebehandling

Gunhild Kvam erklært ugild i saka og gjekk frå - Styremedlem. 24 voterande i saka
Vedtak samrøystes

KOM - 073/24 Vedtak

Stranda kommune tek konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet til orientering (vedlegg).

Stranda kommune rår til at Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – (delstrekning 3, kryssing av Storfjorden).

I det vidare arbeidet med kryssing av Storfjorden rår ein til å utforske / utfordre:

Framtidig prosjektmetodikk og tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde på minimum 74 m og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing.

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.

21.08.2024 KOMMUNEPLANUTVALET

Møtebehandling

Gunhild Kvam erklært ugild i saka som styremedlem i Storfjordsambandet, og gjekk frå.
6 voterande

Tilråding til kommunestyret samrøystes

KPU - 025/24 Vedtak

Stranda kommune tek konseptvalutgreiinga (KVU) for Storfjordsambandet til orientering (vedlegg).

Stranda kommune rår til at Storfjordsambandet arbeider vidare med konsept 3 – (delstrekning 3, kryssing av Storfjorden).

I det vidare arbeidet med kryssing av Storfjorden rår ein til å utforske / utfordre:

1. framtidig prosjektmetodikk og tekniske løysingar som kan tilfredsstille krav til seglingshøgde på minimum 74 m og ei realistisk samfunnsøkonomisk løysing.

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.

SAKSUTGREIING

Bakgrunn for saka

Det har i mange år vore arbeidt med Storfjordsambandet og konseptvalutgreiing for prosjektet er utarbeidd og datert 04.03.24. Kommunestyret fekk presentasjon av denne i mai-møtet, jf. vedlegg. Storfjordsambandet as har også laga forslag til utgreiing og vedtak for kommunen, jf. vedlegg.

Saksopplysningar

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 løne seg å arbeide 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, vert vurdert 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 truleg 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 arbeide 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 omkringliggande vegar vert tilpassa.

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 en 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 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 ligger ikkje i KVV-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)

Konsepta i denne utgreiinga, vil ikkje oppnå positiv samfunnsøkonomisk netto nytte slik dei er planlagt. Like fullt er det identifisert vesentlig nyttepotensial ved å forbedre infrastrukturen i analyseområdet. Ei vidare kostnadsoptimalisering av konsept 3, bru over Storfjorden, vert vurdert å kunne gi ei samfunnsøkonomisk lønsam løysing.

Bygging av bru over Storfjorden, konsept 3, er delprosjektet som isolert sett gir størst måloppnåing av konseptet. Konseptet har størst reisetidsbesparelse, høgast transportnytte og dei største økonomiske ringverknadane. Samla nytteeffekt av fjordkryssingen er i størrelsesorden 6-10 mrd. kroner, og er dermed betydelig jf. kap 8.1.

Samtidig legg behova til interessenter, og spesielt turistnæringa innover i fjorden, føringar på korleis ei bruløysing kan utformast. Konsept 3 er eit konsept det kan vere interessant å utrede vidare. Konseptet vil under gitte forutsetningar kunne gi ei stor auka nytte i regionen. Konseptet består av ei lav to-felts flytebru over Storfjorden med seilingspassasje med 50+ meter seglingshøgde.

Med ei seglingshøgde på 50+ meter som er forutsett i analysa, er det estimert ein kostnad på 8-12 mrd. kroner. Den samfunnsøkonomiske nytta i konseptet er dermed mest sannsynlig negativ. Analysa og drøftinga knytt til fjordkryssinga i jf 9.1 har identifisert at fjordkryssinga kan oppnå positiv netto nytte gjennom optimalisering av konseptet.

Optimalisering av konseptet vil innebære å redusere bruhøgda. I vidare arbeid med kryssing av Storfjorden er det anbefalt å utforske behovet og kravet om at store cruiseskip må kunne passere. Ein av de viktigaste kostnadsdrivarane i noverande løysng er seglingshøgda til skipspassasjen. Ei meir detaljert utredning på konsekvensane for næringslivet ved å redusere seglingshøgda på brua framstår som naudsynt. Viss det viser seg at dei negative konsekvensane for næringslivet er i samme størrelsesorden som nytteeffektane av å bygge brua med forutsatt seglingshøgde, er det lite sannsynlig at det er mogleg å finne ei samfunnsøkonomisk løysing for denne 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 oppdragsgjevarer eit beslutningsgrunnlag, som sorterar 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 sortere 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 målbiletet for Storfjordsambandet. Basert på det konkrete målbiletet har ulike løysingar og konsept blitt vurdert.

Heilt gjennom prosessen har medverknad frå 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 resultata 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 (KVV) for Storfjordsambandet er det identifisert eit vesentleg nyttepotensial i analyseområdet, gjennom å forbetre vegsystemet.

På bakgrunn av anbefalingane i KVV-en, og innspel frå 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 tilførselsvegane 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 frå 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 innebære å redusere bruhegda, då dette er ei av de viktigaste kostnadsdrivarane i noverande løysing.

I ny Nasjonal transportplan (NTP 2025–2036) vris 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 «sjølvfinansierende prosjekt») etter:

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

Vurdering

Som ein ser er verdsetjing og analyse av løysingane 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 konseptane har ulike måloppnåing. Alle estimat og resultat i analysen har usikkerheitsanslag knytt til seg. Mange av resultatane er svært usikre (store usikkerheitsintervall). Storfjordsambandet og konsulentane meiner ein likevel kan seie, med svært høg sannsynlegheit, at nokre konsept vil ha høgare nytte, betre måloppnåing med meir, enn andre alternativ.

Med utrekning av nytteverdi viser saksgrunnlaget at Norconsult og Pure Logic ikkje rår til å gå vidare med utgreiing av fjordkryssinga, men å utgreie mindre utbetringar av 0-alternativet. Høgda på brua er den store kostnadsdrivaren og dei viser til at ei optimalisering (lavare høgde på brua) vil kunne gjere konsept 3 til å gi ei samfunnsøkonomisk god løysing.

I forslag til vedtak har Storfjordsambandet foreslått å gå vidare med konsept 3. Som grunnlag for dette, med optimalisering og lavare seglingshøgde, vil dei i det vidare gjennomføre utforske avbøtande tiltak og alternative verdikjeder. Her vert nemnt verdipotensiale med at dei største skipa må laste om passasjerar lenger ute i fjorden.

Det er mange meiningar om framtida til store cruiseskip, men vi veit ikkje sikkert noko om utviklinga. Det vil då vere heilt feil å gi signal, eller bruke midlar på utgreiingar kring redusert seglingshøgde. Då er det betre å vere føre var og halde ope for store skip også i framtida. På noverande tidspunkt er det ein farbar veg å legge 0-alternativet til grunn fram til teknologien gir ein positiv nytteverdi med høg bru (70+ meter)

Utfrå ei samla vurdering rår ein til:

Vedlegg:**Dok.dato:**

09.08.2024

09.08.2024

09.08.2024

Vedlegg:

Storfjordsambandet KVVU - Presentasjon

190424 Storfjordsambandet KVVU-rapporten

politisk behandling kommuner

KVVU Storfjordsambandet _endelig_ 04.03.2024

Dok.ID

393865

393866

393867