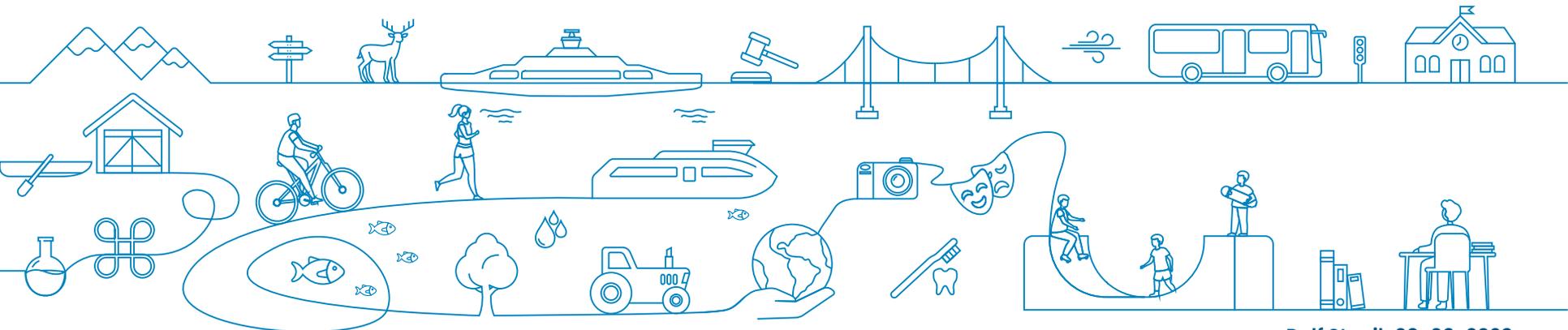




Møre og Romsdal
fylkeskommune

Kollektivkonsept Ålesund-Giske

Eit alternativ til nye tunellar og bruer



Innholdsliste

Innleiing	2
Er det mogleg å løyse det auka transportbehovet på rv. 658 Ålesund-Vigra med kollektivtrafikk?	3
Busskonsept:	5
Buss- og båtkonsept:	5
Korleis kan tilbodet bli utforma?	6
Bussløysing til/frå Ytterland	6
Båttilbod Valderøy-Ålesund	8
Alternativ som er vurdert, men som ikkje er analysert nærare	10
Konkurransforholdet mellom bil og kollektivtilbod	13
Samanlikning av reisetid mellom bil og kollektivtilbod	13
Konkurransforholdet til bil på strekninga, bruk av generaliserte reisekostnadar	15
Miljø	17
Kort samandrag	19



Er det mogleg å løyse det auka transportbehovet på rv. 658 Ålesund-Vigra med kollektivtrafikk?

Ved å auke kollektivtilbodet og gjere det attraktivt kan ein få fleire til å velje å reise kollektivt. Viktige målområder er Ålesund sentrum, Campus, sjukehuset og Moa. Det er stor arbeidspendling i begge retningar, og ikkje minst er Ålesund lufthamn, Vigra eit viktig knutepunkt. Frekvens, reisetid, opningstider og reisekostnader er viktige faktorar.

Daglig trafikk på strekninga Ålesund–Giske

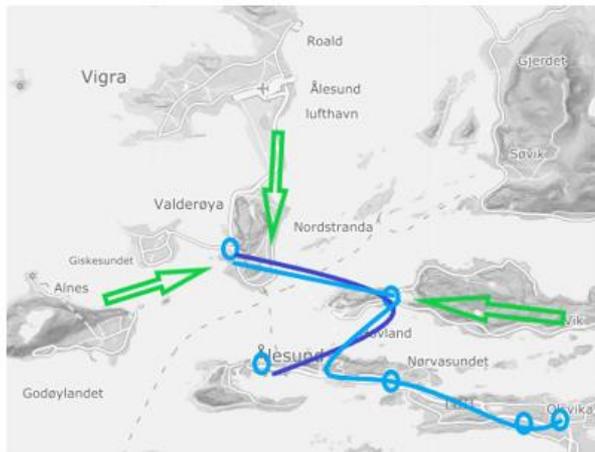
Tabellen under viser trafikk og forventa vekst i trafikk på strekninga Giske–Ålesund sentrum fram mot 2050.

ÅDT (kjelde SVV)	2020	2030	2050
Valderøy–Ellingsøy	10 640	12 135	13 446
Ellingsøy–Ålesund	13 740	15 145	16 839

Yrkesdøgntrafikken ligg om lag 10% over ÅDT.

For å sleppe å bygge nye bruer eller tunellar er målet å stoppe veksten ved å få reisande til å velje kollektivtransport. Sidan veksten er størst på strekninga Valderøy–Ellingsøy, både i prosent og nominelt, kan det være tilstrekkeleg å finne ei god løysing for Valderøya–Ålesund. Frå 2020 til 2030 er det venta ein auke på 1495 bilar. Totalt må 750 bilar «stoppast», og kollektivtrafikken må få 1 350 nye reisande per dag.

Busskonseptet

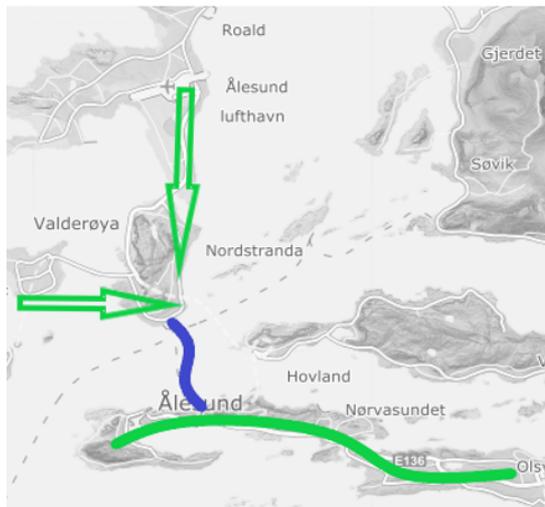
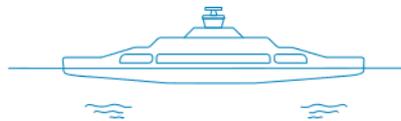


Grøne pilar viser bussar inn til knutepunkta Ytterland og Kverve. Til Ytterland kjem bussane frå Vigra via Valderøystrand.

Blå pilar viser avgangar frå Ytterland via Kverve til Ålesund sentrum og til Moa via sjukehuset.

Eit tilbod med avgang kvart 15. minutt i rush og kvar halvtime utanom rush betyr ein auke i årsproduksjonen med 666 000 rutekilometer per år til ein brutto kostnad på 25–30 millionar kroner per år.

Båttilbod Valderøy-Ålesund



Grøne pilar viser busstilbudet fra Godøya/Giske og Vigra inn mot ferjekaia på Valderøya. Blå strek viser båtruta mellom Valderøy og sentrum. I Ålesund er det tilgang til distriktsbussar på Skateflua og eit høgfrekvent bybusstilbud på den nye gateterminalen som skal byggast i Keiser Wilhelms gate. Reisande frå Vigra og Valderøya vil spare 15 minutt reisetid til Ålesund, medan reisande frå Godøy/Giske vil få 5 minutt lengre reisetid.

Ei båtrute med ein kapasitet på om lag 300 passasjerar per avgang, med tre avgangar i timen i rush og 2 avgangar per time utanom rush er berekna å koste om lag 15-20 millionar kroner per år. Totalt segla distanse 1 565 km per veke, eller 81 000 km per år.

Samtidig kan gjennomgåande bussar Ålesund-Vigra takast ut, om lag 180 000 km per år.

Utfordrande konkurranse kollektiv-privatbil

Reisetid i minutt og forhold i reisetid kollektiv/egen bil				
fra	til	egen bil	buss/båt minutter	faktor båt/bil
Roald	Ålesund	30	34	1,13
Roald	NTNU	31	52	1,68
Roald	sykehuset	35	57	1,63
Roald	Moa	37	62	1,68
Valderhaugs	Ålesund	25	21	0,84
Valderhaugs	NTNU	25	39	1,56
Valderhaugs	sykehuset	29	44	1,52
Valderhaugs	Moa	31	49	1,58
Godøy	Ålesund	34	44	1,29
Godøy	NTNU	33	62	1,88
Godøy	sykehuset	38	67	1,76
Godøy	Moa	39	72	1,85
Buss kjøretid buss ifølgje reiseplanleggar + 8 minutt gange + 3 minutt ventetid				
Bil Kjøretid ifølgje google maps + 10 min til/frå parkering				
Buss/båt - bytte i Ålesund sentrum 8 minutt (5 minutt pluss 3 minutt)				

Alternativ som er vurdert, men som ikkje er analysert nærare

- Ulike båtløysingar gjennom prosjektet Smartare transport
- Etablere ny kai på Røyse, nær flyplassen
- Etablere kaier ved Campus og sjukehuset
- Flybuss Sjøholt-Skodje-Stette-Kverve-Vigra

Ansvarsområder og samarbeid

Fylkeskommunen har ansvar for å gi eit kollektivtilbod

Staten har ansvaret for å legge til rette for kollektivtrafikk, gåande og syklande langs riksvegen

Kommunane har ansvar for viktig tilrettelegging, ikkje minst med arealplanlegging og tilrettelegging for gode knutepunkt

Attraktive kollektiv-hubar:

Nødvendige haldeplassar og knutepunkt langs riksvegen er eit statleg ansvar. Skateflua og Valderhaugstrand, Ytterland og Kverve er eksempel på knutepunkt som blir sentrale for kollektivtrafikken, gåande og syklande på strekninga Giske-Ålesund, litt avhengig av løysing.

Lillestrøm stasjon og Ørsta busstasjon er eksempel på at staten tar slikt ansvar.

