
RAPPORT NR. 2012 | Maria Laingen

E39 ÅLESUND-MOLDE

Om framtidens kollektivsystem – veginfrastruktur for kollektivtrafikk på
ny E39 Ålesund-Molde

TITTEL	E39 Ålesund-Molde
FORFATTERE	Maria Laingen
PROSJEKTLEDER	Maria Laingen
RAPPORT NR.	2012
SIDER	234
PROSJEKTNUMMER	55105
PROSJEKTITTEL	Om framtidens kollektivsystem – veginfrastruktur for kollektivtrafikk på ny E39 Ålesund-Molde
OPPDRAKSGIVER	Statens vegvesen
ANSVARLIG UTGIVER	Møreforskning AS
ISSN	0806-0789
ISBN	978-82-7830340-2

SAMANDRAG

Ny E39 mellom Ålesund og Molde vil gje nye moglegheiter og krav til kollektivtrafikken. For å legge til rette for eit godt kollektivtilbod er det ein fordel å vite kva ein bør ta særleg omsyn til i planprosessen. Denne rapporten peikar på nokre grep i samband med denne prosessen i den kommande tida. Strekninga mellom Ålesund og Molde har i dag eit gjennomgåande kollektivtilbod. 400 000 reiser over Romsdalsfjorden utan bil/buss pr. år. Dersom desse trafikantane går over til bil, vil det vere vanskelegare å oppnå nullvekstmålet for personbiltransport i byområda.

Bompengar på ny E39 Ålesund-Molde kan gjere at det ligg betre til rette for å forhindre noko av overføringa av trafikk til privatbil frå kollektivløysingar i høve til same situasjon utan bompengar. Kor attraktivt dette vert vil vere eit resultat av mellom anna plassering og utforming av knutepunkt, materuter, prisstruktur for kollektivreiser og frekvens på kollektivtilbodet.

Inntektene i kollektivtrafikken vil ikkje dekke driftsutgiftene verken for buss eller hurtigbåt. Ei auke i kollektivtilbodet vil slik gje ei tilhøyrande auke i driftskostnad. Høg lokaltrafikk vil likevel vere eit argument for både å skape og oppretthalde eit godt gjennomgåande kollektivtilbod til nytte for heile regionen.

© FORFATTER/MØREFORSKING

Forskriftene i åndsverkloven gjelder for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller framstille eksemplar til privat bruk. Uten særleg avtale med forfatter/Møreforskning er all annen eksemplarframstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt så langt det har hjemmel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk.

INNHALD

1.	INNLEIING	5
2.	NY E39 ÅLESUND-MOLDE I KORTE TREKK	5
	Planinndeling	6
	Ålesund-Digernes.....	7
	Digernes-Ørskogfjellet	7
	Ørskogfjellet-Vik	7
	Vik-Julbøen	8
	Julbøen-Molde.....	8
	Om strekninga som heilheit.....	8
	Gåande, syklende og trafikantar som ikkje kan ferdast på motorveg.....	9
	Over Julsundet.....	9
	Over Romsdalsfjorden.....	9
3.	FELLES FOR KOMMUNANE	10
	Pendling arbeid.....	10
	Pendling skuleelevar	11
4.	DAGENS KOLLEKTIVTILBOD	12
	Kollektivtilbodet i Aukra kommune.....	12
	Kollektivtilbodet i tidlegare Midsund kommune	12
	Busstilbodet i Vestnes kommune.....	13
	Kollektivtilbodet i Rauma kommune.....	13
	Ferjetilbodet Molde – Vestnes	13
	Hurtigbåt Molde – Vestnes	14
	Fjord kommune og Sjøholt i Ålesund kommune	14
	Gjennomgåande busstilbod på E39.....	14
5.	GJENNOMGÅANDE BUSSTILBOD PÅ NY E39 ÅLESUND/MOA-MOLDE	14
	Midsund og Aukra.....	15
	Park and ride-anlegg	16
6.	KNUTEPUNKT UTANFOR TRASÈ FOR NY E39.....	17
	Vestnes	17
	Sjøholt.....	18
	Påstigande Vestnes sentrum	18
	Påstigande Furneset -rundkøyning	18
	Påstigande Brastadskiftet	19
	Påstigande Valgermo-Sjøholt-Tøssesvingen.....	19
	Dagens distanse Molde-Moa	19
	Buss og hurtigbåt.....	19
7.	OPPSUMMERING.....	21
	Litteratur	22

1. INNLEIING

Som ein del av planarbeidet knytt til ny E39 Ålesund-Molde vert framtidige kollektivløysingar for same strekninga (og tilgrensande områder) undersøkt. Statens vegvesen er oppdragsgjevar for denne rapporten. Rapporten er skriven av Maria Laingen i Møreforskning. Rolf Stavik i Møre og Romsal fylkeskommune har levert underlagsdata og delteke som fagperson og diskusjonspartner. Tilsette i Statens vegvesen har bidrege med faglege innspel. Tidleg i arbeidet vart det gjennomført møter med Rauma, Vestnes, Molde, Ålesund og Fjord kommune for å orientere dei om det kommande arbeidet og for å på innspel på forhold ein må ta særleg omsyn til. Dei har delteke aktivt og gjeve nyttige innspel til rapporten.

I dag er strekninga trafikkert av buss, ferje og hurtigbåt som kollektivtilbod. Fast vegsamband vil erstatte to sist nemnde. Fast vegsamband gjer at reisetida mellom Ålesund og Molde vert langt kortare enn i dag. Dette gjeld både for reisande med bil og buss, sjølv om det er bilen som vil tene mest på ny E39 Ålesund-Molde i spart reisetid. Den same strekninga vert allereie i dag trafikkert av ei gjennomgåande bussrute. Bompengenivået med ny E39 kan gjere det meir attraktivt å velje kollektivreiser på strekninga, i alle fall om det elles er lagt til rette for dette. Det gjeld mellom anna i form av ekspressbussar, materuter, knutepunkt, *park and ride*-anlegg, tilrettelegging for kombinasjonsreiser der delar av turen er pr. sykkel (til dømes tilrettelagt sykkelparkering) med meir. Denne rapporten peikar på nokre overordna grep i det komande planarbeidet for å bidra til å leggje til rette for eit godt og effektivt kollektivtilbod etter realisering av ny E39 Ålesund-Molde. Kostnadane knytt til dette er ikkje berekna. For strekninga E39 Vik-Julbøen vart det i 2016 laga ein tilsvarande rapport.

Medan delar av strekninga er ferdig regulert har ikkje arbeidet med reguleringsplan starta på andre parsellar. Delvis ny trasé for vegen gjer avklaringar rundt traséar for buss og forholdet til materuter er relevante tema.

2. NY E39 ÅLESUND-MOLDE I KORTE TREKK

Denne rapporten ser heile strekninga frå Ålesund til Molde under eitt. Reguleringsplanarbeidet har kome ulikt på dei ulike delstrekningane, der status varierer frå ferdig regulert, til at nokon delar er under regulering og på andre parsellar har ikkje reguleringsplanarbeidet starta enno. Planstatus er kommentert under for kvar enkelt strekning.

Statens vegvesen planlegg for ferjefri veg mellom Ålesund og Molde, med to tunnellopp under Romsdalsfjorden og firefelts bru over Julsundet. På strekninga elles er det planlagt bygd 2/3-feltsveg med midtdelar, som samstundes mogleggjer utbygging til firefelts veg om trafikkmengdene gjer at det seinare vert nødvendig. Vegen er planlagt som motorveg. For saktegåande trafikk vert det ein parallell veg (til dømes dagens veg) med unntak for den

undersjøiske fjordkryssinga. Med planlagt vegklasse er det ikkje lovleg med haldeplassar eller kollektivknutepunkt langs hovudvegen, desse må plasserast på rampar. Ruterkryss vert rekna som den mest eigna krysstypen med tanke på effektiv kollektivtrafikk.

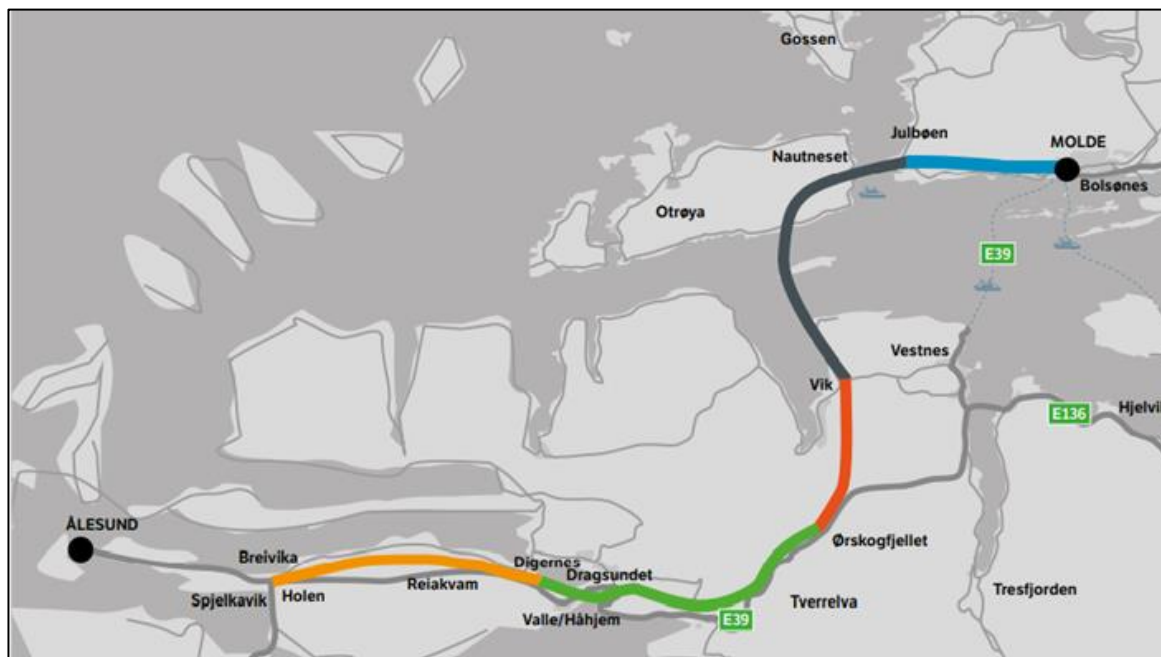
Prosjektet E39 Ålesund-Molde har fått ei oppstartsløyving i gjeldande NTP (Regjeringen, 2017), med eventuell byggestart i 2024-2029. NTP beskriv innkorta reisetid på strekninga til 56 minutt. NTP foreslår etappevis utbygging, med den nordlege delen av prosjektet (fjordkryssingar og veg gjennom Molde) realisert først i tid. Med bakgrunn i dette planlegg Statens vegvesen for utbygging av heile strekninga mellom Molde og Ålesund, men ser samtidig på om det er mogleg med ei etappevis utbygging i tråd med føringane frå NTP på strekninga Molde–Ørskogfjellet.

Spart reisetid er avhengig av lokalisering av knutepunkt og kryssløysingar. Vegnormalane gjev minstekrav for avstand mellom kryss: 5 km på firfeltveg (H3, fartsgrense 110 km/t) og 1,5 km (motorvegklasse H5, fartsgrense 90 km/t), ref. (Vegdirektoratet, 2014). Sjølv om det vert arbeid med ei stegvis utbygging av strekninga Ålesund-Molde, vert det samtidig planlagd for full firefeltveg og kryssavstand deretter (5 km). Ein må søke om fråvik om det vert lagt opp til kortare avstand mellom kryss enn dette. Dette vart mellom anna gjort for E39 Vik-Julbøen fordi det var eit behov for å vere knytt til eksisterande vegnett på begge sider av brua før vegen igjen går inn i fjell (på begge sider av brua). Statens vegvesen viser til at toplanskryss generelt er meir kostbare å bygge enn vegstrekningar og at dei samtidig reduserer trafikktryggleiken i høve til vegstrekning utan avkøyrse. Dette talar for at ein ikkje bør bygge fleire tilkoplingspunkt enn nødvendig. På den andre sida skal vegen også vere relevant for reisande, mellom anna innbyggjarar i området. Lokalisering av knutepunkt og kryssløysingar heng slik tett saman. Innsparinga i reisetid vil verte redusert dersom ein må køyre omvegar for kome seg inn på ny veg eller til kollektivknutepunktet. Dette vert ofte referert til som «krusedullkøyning». Ved at bussen får auka reisetid medan reisetida for bil er uendra vert bussen si konkurransekraft redusert i høve til privatbilen. Dagens veg vil elles fungere som lokalt vegnett mellom kryss.

Realisering av ny E39 Ålesund-Molde vil bety at ferjesambanda Molde-Vestnes og Mordalsvågen-Solholmen vert lagt ned. Dersom vegprosjektet Kjerringsundet (fylkesveg) vert realisert gjer det at også ferjesambandet Aukra-Hollingsholmen vert lagt ned. Pr. 2020 vil det gjere at to ferjesamband med respektive fire ferjer og ei ferje vert lagt ned. Med nytt anbod frå 2021 vil etter kvart fem ferjer trafikkere Molde-Vestnes. I sambandet Aukra-Hollingsholm er det i dag ei ferje.

PLANINDELING

Kartskissa under er ei førebels skisse som viser tenkt planinndeling (ev. inndeling i Ålesund kommune er særleg usikkert). Under kvar reguleringsplan som er omtalt under er det opplyst om dimensjonerande trafikk. Dette inneber kor stor trafikk vegen vert planlagt for å ha kapasitet for mange år fram i tid (her 2050). Trafikken vert oppgjeve i intervall, ev. med minimumstrafikk veglenka vert lagt til grunn å få i dimensjonerande trafikk. Dette er mellom anna knytt til kva motorvegklasse vegen må byggjast etter.



Figur 1 - førebels planinndeling E39 Maa-Molde, kjelde: Statens vegvesen

ÅLESUND-DIGERNES

På denne strekninga vil ny veg mykje gå i same trasé som dagens veg. Avgrensing av planområde mot vest vert koordinert med planarbeidet for ny E39 Vegsund-Brevika. Planarbeid er tenkt starta i løpet av 2021. Drikkevasskjelda Brusdalsvatnet vil vere førande for ny veg på strekninga forbi same plass. Dimensjonerande trafikk (i 2050) er årstdøgntrafikk (ÅDT) > 12 000.

DIGERNES-ØRSKOGFJELLET

Reguleringsplanarbeidet på denne strekninga er føresett starta i 2021. Ny veg er planlagt å i stor grad gå i same trasé som dagens E39 frå Digernes til Dragsundet. Frå Dragsundet er vegen planlagt lagt nord for Sjøholt, deretter via Solnørdalen til Ørskogfjellet (K2 i *Tilleggsutredningen for E39 Digernes-Vik*). Ny E39 er altså tenkt å gå utanom Sjøholt sentrum. Dette gjer det viktig å finne gode løysingar for korleis Sjøholt skal koplast på E39 og kollektivpunkt. Nøyaktig plassering av kollektivpunkt vert fastsett som ein del av den kommande reguleringsplanprosessen. For trafikk til/frå Romsdal og Nordmøre er det naturleg med tilkopling til E39 med kollektivpunkt Valle eller Digernes. Plassering av knutepunkt kan få stor påverknad på talet på brukarar og er slik viktig for Sjøholt og omlandet si kopling mot både Molde og Ålesundsområdet. Dimensjonerande trafikk på strekninga E39 Digernes-Ørskogfjellet (i 2050) er 6 000–12 000 ÅDT.

ØRSKOGFJELLET-VIK

For denne strekninga vart reguleringsplanarbeidet starta februar 2020. Planlagt framdrift inneber vedteken plan i løpet av 2021, mogleg vår 2022 før endeleg vedteken plan. Det vert lagt opp til

tunnel under toppen av Ørskogfjellet forbi Nysetra for å oppfylle krav til linjeføring og stigning. Det er ikkje avgjort om vegen på strekninga skal gå i tunnel frå Ørskogfjellet til Vik eller om vegen skal gå i tunnel frå Ørskogfjellet og i dagen ved Tomrefjorden. I dag er det på- og avstiging på Turisthytta og Fjellstova over Ørskogfjellet. Ny E39 er lagt utanom Vestnes sentrum. Dette gjer at denne rapporten også tek føre seg korleis Vestnes sentrum skal koplast på E39 og kollektivknutepunkt. Dimensjonerande trafikk (i 2050) er 6 000–12 000 ÅDT.

VIK-JULBØEN

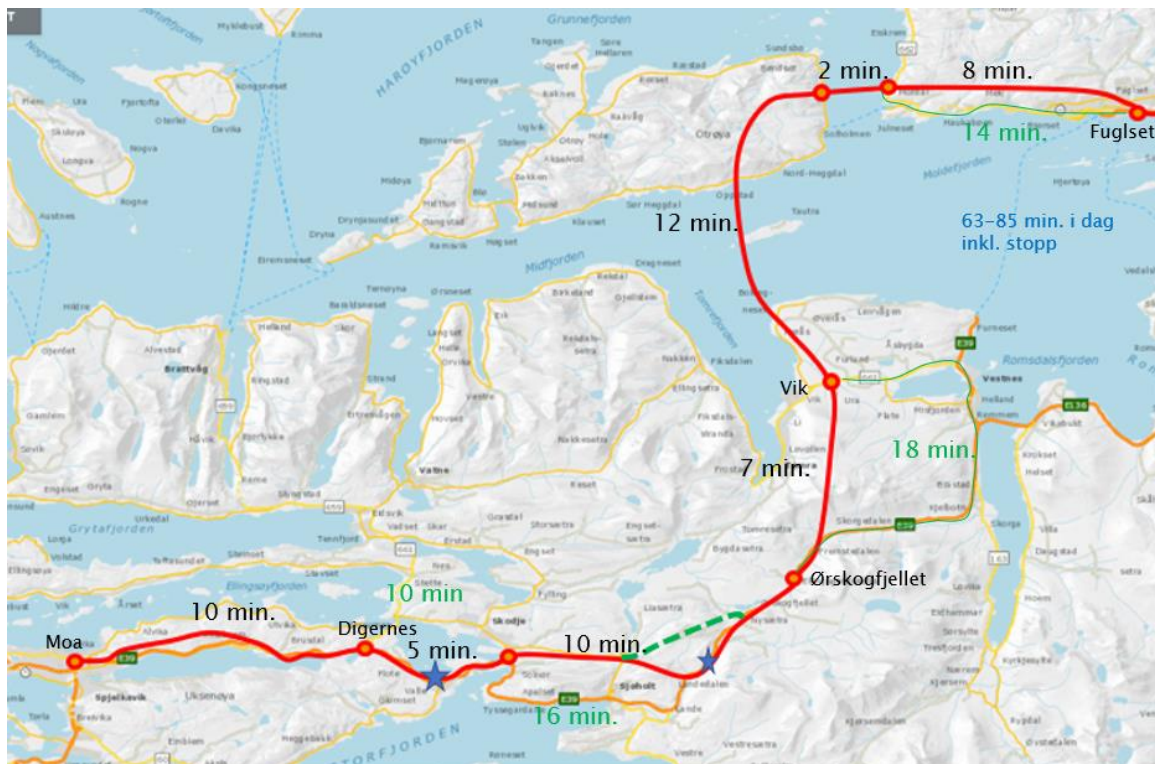
På denne strekninga ligg både brua over Julsundet og tunnelen under Romsdalsfjorden. Reguleringsplanen vart vedteken i 2016 og justert i 2017 og 2019. Tunnelen er omregulert etter at det vart klart at ein kunne heve botnpunktet og er no planlagt til å bli 15 km lang med maksimalt fem prosent stigning. Den skal byggjast med to tunnellopp og to felt i kvart løp, med rømningsvegar mellom tunnelloppa. Brua over Julsundet vert 2000 meter, med eit hovudspenn på 1 625 meter. Brua får ei seglingshøgde på 65 meter *ved høgaste astronomiske tidevatn*. Det er behov for *park and ride*-anlegg på Vik, Nautneset og Julbøen. Dimensjonerande trafikk (i 2050) er 6 000–12 000 ÅDT.

JULBØEN–MOLDE

I dag har vegen fartsgrense frå 50-80 km/t med trinnvis nedsett fartsgrense inn mot byen og lågast fart i byområdet. Veggen har i dag mange avkøyrslar og er smalare enn vegnormalstandard og trafikkmengdene tilseier. I reguleringsplanen for E39 Vik-Julbøen ligg det eit rekkefølgekrav som inneber at ny veg på strekninga E39 Julbøen-Molde skal vere realisert før E39 Vik-Julbøen vert opna for trafikk. Planen er til behandling i kommunen pr. desember 2020. I E39 Julbøen-Molde skal etter planen vere ferdig regulert i løpet av 2021. Dimensjonerande trafikk (i 2050) er ÅDT 6 000–12 000.

OM STREKNINGA SOM HEILHEIT

Kartet under viser planlagt veglinje, men for delar av vegen er reguleringsarbeidet ikkje ferdig. Toplanskryss og kollektivknutepunkt planlagd plassert i dei raude ringane. Dagens kollektivpunkt er illustrert med blå stjerne. Minutta i kartet er reisetider. Grøn skrift viser reisetid på dagens veg og svart skrift reisetid på ny veg.



Figur 2 - Oversiktskart over strekninga Ålesund-Molde, med ny veglinje (og køyretid mellom knutepunkt med privatbil) lagt inn. Kjelde: Statens vegvesen

GÅANDE, SYKLANDE OG TRAFIKANTAR SOM IKKJE KAN FERDAST PÅ MOTORVEG

OVER JULSUNDET

Brua over Julsundet er planlagt med eige gang- og sykkel felt for mjuke trafikantar og saktegåande trafikk. Det er også lagt opp til at den nasjonale kystruta for sykkistar skal gå over brua og vidare på fv. 668 mot ferja Dryna-Brattvåg i retning Ålesund. I tillegg vil strekninga bli trafikkert med buss.

OVER ROMSDALSFJORDEN

Samtidig med at fastlandssambandet vert opna, vert ferjeruta Molde-Vestnes lagt ned. Med buss som einaste sikre alternativ for denne trafikantgruppa vert det viktig å gje eit tilfredsstillande tilbod når det gjeld frekvens, opningstider og tenester som t.d. sykkel på buss.

Til no har ein del reisande på hurtigbåten mellom Molde og Vestnes teke med sykkel på båten. At båt ruta har gått frå sentrum til sentrum har truleg gjort dette ekstra attraktivt med tanke på reiseavstand. Bussar kan òg frakte syklar, men i eit noko meir avgrensa omfang; bussane skal etter gjeldande kontrakt ha plass til minimum to syklar pr. avgang på utvendig stativ. I tillegg kan syklar fraktast i lasterommet om det er ledig kapasitet der. Samanlikna med sykkel på hurtigbåt legg me til grunn at frakt av sykkel på utvendig stativ eller i lasterom på buss er mindre attraktivt grunna vegstøv (utvendig stativ) og mangel på sikring (bagasjerom) i tillegg til auka usikkerheit for om det

faktisk er plass til sykkelen. Dette kan (iallfall delvis) handterast med strengare krav i framtidige bussanbod. Sykkel vert gratis å ta med seg på bussen. Dette har òg vore likt for passasjerar med hurtigbåten.

Frå 2021 vert hurtigbåtruta Molde-Vestnes lagt ned. Forhold knytt til mellom anna miljø/klima, økonomi og lovverk kan gjere det vanskeleg eller ikkje ønskeleg å reetablere hurtigbåttilbodet mellom Vestnes og Molde på eit seinare tidspunkt. Dette tek ikkje denne rapporten stilling til.

For tunnelar i prosjektet elles er det føresett at det er mest relevant for mjuke trafikantar å nytte anna vegnett. Det blir ikkje tillate å for eksempel sykle langs ny E39 (motorvegklasse). Med unntak for over Romsdalsfjorden vert det ein alternativt vegnett for saktegåande trafikk (lokalvegnett/eksisterande veg der det er aktuelt).

3. FELLES FOR KOMMUNANE

Folk reiser internt i og mellom kommunane i samband med arbeid, skule og kvardagsliv. Bu- arbeids- og serviceregionane har ei anna inndeling enn kommunane. Mellom anna desse reisehensiktene gjer at folk vil reise utanfor bustadkommunen sin. Til saman er det mange busette i kommunane som vert påverka av ny veg, ref. oversikta over arbeidspendlarar og skuleelevar som reiser over kommunegrensene.

PENGLING ARBEID

Kommunane i influensområdet til ny E39 mellom Molde og Ålesund har delvis felles arbeidsmarknad. Tabell 1 viser pendlingsstraum mellom kommunane. Ein ser av tabellen at det er eit stort tal på tilsette som pendlar ut av bustadkommunen for arbeid og at dette er eit gjennomgåande trekk frå og til ei rekke kommunar. Kommunane har ulik fordeling av typar arbeidsplassar. Det er til dømes eit visst samsvar mellom byane sin storleik og tal på kompetansearbeidsplassar. Tilsvarende har ein del av dei nemnde kommunane ein stor del av arbeidsplassane innanfor industri og landbruk. Til saman gir arbeidsmarknaden ei betre breidde i stillingane som er i marknaden sidan det er mogleg å pendle ut av bustadkommunen for relevant arbeid for si utdanning.

Ein legg til grunn at dei som pendlar over Romsdalsfjorden i dag reiser med hurtigbåt eller ferje sidan alternative reiseruter gjev svært lang reiseveg og lågare vegstandard. Frå januar 2021 er slik alternativa anten ferje via Søsnes-Åfarnes eller Vestnes-Molde. Også med fast vegsamband E39 Ålesund-Molde vert det behov for eit godt kollektivtilbod via Søsnes-Åfarnes. Dette er ikkje omfatta av denne rapporten.

Tabell 1 Pendlingsstraumar mellom eit utval av kommunar i Møre og Romsdal, pr. 4. kvartal 2019 (Møre og Romsdal fylkeskommune, 2020).

Bustad	Arbeidsstad																		
	Molde	Ålesund	Ørsta	Ørskog	Norddal	Stranda	Stordal	Sykkylven	Skodje	Sula	Giske	Haram	Vestnes	Rauma	Nesset	Midsund	Aukra	Fræna	Eide
Molde		181	3	1	4	3	4	2	3	3	3	19	67	69	55	69	161	411	60
Ålesund	206		51	64	21	100	28	198	438	785	474	452	37	39	1	9	4	4	3
Ørskog	22	292	2		10	6	24	5	115	9	3	56	33	7	1	0	1	0	0
Norddal	14	54	1	3		60	20	2	7	2	0	5	3	0	0	0	0	0	0
Stranda	9	58	5	4	61		17	86	6	1	2	12	5	2	0	0	0	0	0
Stordal	0	58	0	36	31	20		4	21	1	1	3	5	0	0	0	0	0	1
Sykkylven	14	361	5	6	7	139	5		22	7	8	12	1	0	0	0	0	0	0
Skodje	24	943	8	78	6	11	20	16		37	32	219	19	8	0	1	0	1	1
Sula	35	2 039	15	12	7	27	11	36	68		32	47	7	5	0	2	1	2	1
Giske	28	1 688	5	3	8	11	15	3	52	38		54	6	1	0	0	0	1	3
Haram	31	786	5	29	19	8	11	5	205	23	29		27	8	0	5	3	1	1
Vestnes	225	116	3	23	2	5	13	4	24	7	3	111		71	0	0	4	6	0
Rauma	256	30	1	3	0	3	6	2	1	2	1	6	105		4	2	1	0	4
Nesset	275	10	0	0	3	0	0	0	1	1	0	4	5	29		1	1	22	2
Midsund	128	15	1	0	0	6	0	0	1	0	0	20	3	1	0		1	8	1
Aukra	483	16	1	0	0	0	0	0	2	0	0	9	8	8	0	5		54	5
Fræna	1 554	39	0	1	1	0	0	0	3	3	2	7	12	11	4	9	105		130
Eide	341	12	0	0	1	1	1	0	1	1	1	2	4	4	0	2	18	216	

PENGLING SKULEELEVAR

Tabell 2 viser elevar ved dei vidaregåande skolane i Møre og Romsdal, samanstillt med bustadkommune. Fylkesstatistikken 2020 viser ei samla oppstilling av talet på skuleelevar i vidaregåande skule, samanstillt med bustadkommune. Oversikta seier ikkje om eleven bur på hybel eller liknande utanfor heimkommunen. Tabellen viser eit betydeleg tal på skuleelevar som venteleg reiser mellom skule- og bustadkommune med uvis jamleik.

Tabell 2 Skuleelevar pr. kommune skule og bustad, eit utval. Kjelde: (Møre og Romsdal fylkeskommune, 2020)

4. DAGENS KOLLEKTIVTILBOD

KOLLEKTIVTILBODET I AUKRA KOMMUNE

Aukra kommune hadde pr. 1.1.2020 3 508 innbyggjarar. Pr. same dato budde 2 492 av desse på øya Gossen, ref. kommunestatistikk (Møre og Romsdal fylkeskommune, 2020). Kollektivtilbodet i Aukra består utanom skuleskyss i hovudsak av busstilbod retta mot Molde, med tilbod for arbeidspendling og skuleskyss til vidaregåande skule i Molde. Det er òg mange som pendlar til gassanlegget på Nyhamna i Aukra. I skuleåret 2020/2021 er det 61 elevar frå Gossen som går på vidaregåande skule i Molde.

Busstilbodet er dels gjennomgåande på ferjene mot Molde og dels med korresponderande buss til/frå ferje. Totalt er det måndag-fredag 15 avgangar mellom ferjekaia på Hollingen og Molde, seks på laurdagar og tre på søndagar. Det er buss eller bestillingstransport til og frå Småge ferjekai og ferjeruta Småge-Orta-Harøya-Sandøya-Ona.

Ferja Aukra–Hollingsholm har halvtimes avgangar i dei travlaste tidene og totalt 35 avgangar på kvardagar. Overfartstida er om lag 15 minutt, og ferja har kapasitet på 100 personbileiningar. Opningstida i sambandet er på om lag 19 timar på kvardagar, med seinare avgangar på kveld/natt om helga som gjev ei opningstid på om lag 20 timar.

I kor stor grad Aukra vert påverka av Møreaksen er knytt til om vegforbindelsen over Kjerringsundet mellom Aukra og Midsund blir bygd.

KOLLEKTIVTILBODET I TIDLEGARE MIDSUND KOMMUNE

I Midsund kommune budde det pr. 2018 2 010 innbyggjarar (Statistisk sentralbyrå, 2020). Som i Aukra består kollektivtilbodet i Midsund utanom skuleskyss i hovudsak av busstilbod retta mot Molde, med tilbod for arbeidspendling og skuleskyss til vidaregåande skuler. Skuleåret 2020/2021 er det 26 elevar frå Midsund som går på vidaregåande skule i Molde. Busstilbodet er dels gjennomgåande på ferjene mot Molde og dels med korresponderande buss til/frå ferje. I Midsund er det òg bussforbindelsar til og frå ferja Dryna–Brattvåg. Sist nemnde ferje er ikkje planlagd lagt ned som følgje av ny E39.

Måndag–fredag er det 10 avgangar frå Midsund til Molde. Tre avgangar er gjennomgåande. På dei andre avgangane er det korresponderande buss på ferjekaia i Mordalsvågen. Laurdagar er det to avgangar med korrespondanse i Mordalsvågen. Det er ikkje busstilbod på søndagar.

Ferja Solholmen–Mordalsvågen har halvtimes avgangar i dei travlaste tidene, totalt 30 avgangar på kvardagar. Overfartstida er om lag 15 minutt. Ferja har kapasitet på 70 personbileiningar. Opningstida er om lag 19 timar på kvardagar og litt mindre på helg.

BUSSTILBODET I VESTNES KOMMUNE

Vestnes kommune har pr. 1.4.2020 6 549 innbyggjarar (Statistisk sentralbyrå, 2020). Frå 2021 vil bygdene Hjelvika og Vågstranda som ligg på grensa mellom Rauma og Vestnes kommune gå over til å vere ein del av Vestnes kommune. Lokalt busstilbod i kommunen er retta dels mot Vestnes sentrum og hurtigbåta og dels mot Furneset og ferjene til/frå Molde. Det er òg busstilbod frå Vestnes mot Åndalsnes. Gjermundnes vidaregåande skule med opplæring i naturbruk, mekaniske fag og allmennfagleg påbygging har om lag 120 elevar. Skulen ligg om lag sju kilometer frå Vestnes sentrum i retning mot Åndalsnes.

Det lokale busstilbodet er tilpassa arbeidspendling og skuleskyss. Elevar på vidaregåande skular i Molde har til no reist dels med båt og dels med ferje.

Det er busstilbod mellom Rekdal/Tomrefjord og Vestnes måndag-fredag med åtte avgangar til Vestnes i perioden mellom klokka 06:20 og 17:50, og ni avgangar frå Vestnes i perioden frå klokka 7:00 til 16:35. Det er ikkje busstilbod på laurdagar og søndagar.

Vestnes kommune er vert for to Europavegar, E136 Dombås–Ålesund og E39 Stavanger–Trondheim. Gjennomgangstrafikken på desse vegane utgjer ein vesentleg del av trafikken både på veg og ferjer.

KOLLEKTIVTILBODET I RAUMA KOMMUNE

Tresfjordbrua på E136 har korta ned avstanden og reisetida mellom Åndalsnes–Vestnes og mellom Åndalsnes–Ålesund. Lokalruter og FRAM Ekspress køyrer via Vestnes sentrum som er knutepunkt for rutene. Lokalbussane på strekninga Åndalsnes-Vestnes leverer skuleskyss til grunnskule og vidaregåande skolar. FRAM Ekspress knyter Raumabanen til Vestnes og Sunnmøre. Frå Måndalen og vestover er reise via Vestnes når ein skal til Molde det raskaste valet. Kortast samla reisetid kjem òg an på korleis en «treff» på ferjetabellen.

FERJETILBODET MOLDE – VESTNES

Frå januar 2021 blir det avgangar kvart 20. minutt mellom Vestnes og Molde. I Molde anløper ferja sentrum, og mange reisande nyttar ferja som «buss» over fjorden, ev. med sykkel som transportmiddel på sør- og/eller nordsida av fjorden. Fire ferjer skal betene sambandet, alle med ein kapasitet på 120 personbil-einingar eller meir. Når hurtigbåten blir lagt ned frå 1. januar 2021 vil ferja være einaste tilbodet over fjorden, og det er venta at passasjeretalet vil auke frå dagens vel 320 000 til 400 000 passasjerar årleg. Ferja er gratis for passasjerar, og det er venta auka etterspørsel etter parkeringsplassar på Furneset når hurtigbåten ved lagt ned. På Furneset er det i dag oppmerka parkering til rundt 150 bilar. Busstilbodet mellom Vestnes og Furneset blir styrka i samband med omlegginga.

HURTIGBÅT MOLDE – VESTNES

Hurtigbåten mellom Vestnes og Molde fraktar vel 75 000 passasjerar årleg etter Møre og Romsdal sine system for trafikkregistrering. Hurtigbåten kryssar fjorden med ei rutetid på 20 minutt. Tilbodet blir lagt ned frå utgangen av 2020. Dette heng saman med auka frekvens på ferjene og gratis ferjetilbod for passasjerar.

FJORD KOMMUNE OG SJØHOLT I ÅLESUND KOMMUNE

Via knutepunktet på Sjøholt har Fjord kommune gode forbindelsar med kollektiv sør- og nordover i fylket. På kvardagar og søndagar passerer FRAM Ekspress rute 100 på Sjøholt med nord- og sørgående buss kvar time med nokre minutts mellomrom. På laurdagar er det 1,5 timar mellom avgangane. Måndag-fredag er det ti bussavgangar mellom Valldal og Sjøholt. Det er tre avgangar på laurdagar og ein avgang på søndag.

GJENNOMGÅANDE BUSSTILBOD PÅ E39

Det er gjennomgåande ekspressbusstilbod på strekningen Volda-Moa/Ålesund-Molde-Kristiansund. Ruta ber namnet FRAM Ekspress. Frekvens og køyretider er tilpassa ferjene på nemnde strekning; Molde-Vestnes og Solavågen-Festøy. Denne ruta vert ofte beskrive som *navet* i kollektivtilbodet i Møre og Romsdal. Bussen har tinga plass på ferjene, noko som sikrar regularitet og reisetid. Fortrinnsretten til bussar styrkar også bussen i høve til privatbilen. Samtidig som ekspressbussane gir eit gjennomgåande tilbod på nemnde akse, tener dei same bussane som eit lokaltilbod på strekninga dei trafikkerer.

FRAM Ekspress har gjennomgåande busstilbod kvar time på kvardagar på strekninga Kristiansund–Molde–Moa/Ålesund–Ørsta/Volda. Det er sju avgangar i kvar retning på laurdagar og ni på søndagar. Bussane har 15 avgangar over fjorden i kvar retning på kvardagar, og har normalt ledig kapasitet på alle avgangar. Om lag 86 000 passasjerar pr. år reiser gjennomgåande med buss over fjorden.

5. GJENNOMGÅANDE BUSSTILBOD PÅ NY E39 ÅLESUND/MOA-MOLDE

Eit mest mogleg effektivt kollektivtilbod kan gjennomførast slik:

- Molde-Julsundet: FRAM Ekspress køyrer inn/ut av Molde via Julsundvegen/fv. 662
- Nautneset/Otrøya: Lokalbussar frå Midsund matar FRAM Ekspress til/frå Molde. Som i dag vil enkeltavgangar med større etterspørsel måtte køyre gjennomgåande til Molde.
- Føresett veg over Kjerringsundet kan Gossen i Aukra kommune koplast på ny E39 på tilsvarande måte som i førre kulepunkt.

- Vik i Vestnes: Nord- og sørgående buss møtest på Vik, og lokaltrafikk til/frå Vestnes og Rauma byter til FRAM Ekspress der
- Ørskogfjellet: Det bør bli etablert rampe for på- og avstiging ved Turisthytta eller Fjellstova.
- Sjøholt: Lokalbussar frå Valldal og Sjøholt vert forlenga til dømes via Skodje til Moa. Koplast til FRAM Ekspress på Digernes. Tilbodet Sjøholt-Skodje-Moa må oppgraderast til timesavgangar for å gje tilsvarande tilbod som i dag.

Reisetida Vestnes-Molde kan bli om lag 50 minutt med effektiv tilbringarteneste til og frå Vik, noko som gir om lag lik reisetid som i dag om ein ser vekk frå rutetabellar og frekvens både i dag og med framtidig kollektivtilbod med fast vegsamband.

Generelt er det tenleg at matebussar og gjennomgåande ruter er tilpassa kvarandre. Det er i dag to ferjesamband mellom Vestnes og tidlegare Midsund kommune. Det same mellom Vestnes og øya Gossen i Aukra kommune. For sist nemnde er også realisering av Kjerringsundet ein føresetnad. Dette gjer at det med fast vegsamband vert ein vesentleg reduksjon i reisetid mellom stadane, noko som igjen kan føre til ei auke i talet på arbeidspendlarar mellom Vestnes kommune og dei to øyene.

På kollektivpunktta, til/frå kollektivpunkt og mellom *park and ride*-anlegga og knutepunktta er det viktig at det vert lagt til rette for å ferdast som mjuk trafikant, til dømes ved at ein planlegg for gode og trygge ganglenker.

På kollektivpunkt bør det også leggjast til rette for sykkelparkering. Døme på tiltak som kan gjere at tilbodet vert meir brukt er sykkelparkering under tak, tilgjengeleg utstyr til enklare reparasjonar og låsbare sykkelskur/sykkelboksar. Dimensjonering av tilbodet til syklistar bør spegle innbyggjarar i nærområdet og kor attraktiv reisa til/frå kollektivpunktet blir pr. sykkel. Kombinasjon sykkelparkering på knutepunkt og ein viss tilgang på bysyklar i større sentrumsområder kan også vere eit alternativ som gir god nytte for reisande.

Med bussbyte på Digernes kan reisande mellom Sjøholt og Molde få reisetid om lag som i dag, men forskjellen i reisetid målt mot privatbil vil auke.

Med knutepunkt plassert i tilknytning til rampar for vegkryss, kan det vere mogleg å få lagt knutepunkt for sør- og nordgåande trafikk til same lokasjon. Ei naturleg plassering kan i så fall vere der Sjøholt vert kopla på ny E39.

I dag er Vestnes knutepunkt for kollektivtrafikk. Med knutepunktet flytta til Vik, vil Tomrefjord komme nærare knutepunktet, medan reisande til/frå Helland får ei tilsvarande auke i avstand.

MIDSUND OG AUKRA

Med trasé for E39 over Otrøya med fast vegsamband og gjennomgåande busstilbod både sør- og nordover til dette innebere ei vesentleg forsterking av det som tidlegare var Midsund kommune sitt kollektivtilbod. Dersom Kjerringsundet vert realisert vil det ha om lag same verknad for Aukra (øya). Som ein konsekvens av fast samband vert øyene knytt sterkare til fastlandet og vil i større grad ha og vere ein del av det same pendlingsområdet som Molde (byen).

Tabell 2 Anslag akkumulerte passeringstider FRAM Ekspress sør- og nordgåande

	Akk. kjøretid	Tabell		Kjøretid	Tabell
Molde	00	XX:45	Moa	00	XX:40
Nautneset	20	X1:05	Digerneset	10	XX:50
Vik	35	X1:20	Valle	13	XX:53
Turisthytta	42	X1:28	Fjellstova	28	X1:08
Fjellstova	45	X1:30	Turisthytta	30	X1:10
Valle	55	X1:40	Vik	40	X1:20
Digerneset	58	X1:43	Nautneset	53	X1:33
Moa	73	X1:58	Molde	73	X1:53

I forslag til tabell er det lagt opp til samtidig avgang i begge retningar frå Vik. Svært mange køyrer i dag bil til Vestnes eller Furneset og reiser med ferje eller båt til Molde. Bompenggeprisen mellom Vik og Molde gjer bussen meir konkurransedyktig på denne strekninga, og gir folk eit godt incitament til å sette igjen bilen på Vik.

PARK AND RIDE-ANLEGG

Park and ride-anlegget på Vik vil etter planane få ei kapasitet på 200 bilar. Statens vegvesen opplyser at anlegget på Vik kan utvidast ytterlegare med eit anna tilgjengeleg areal om det skulle verte behov for det. Forfattarane legg til grunn at dette vil gje tilstrekkeleg kapasitet. Det er også planlagt for tilsvarande på Nautneset (rundt 50 plassar). På Julbøen er det skissert ein felles plass til både *park and ride* og turparkering med inntil 100 plassar. For E39 forbi Digernes er ikkje reguleringsplanarbeidet starta. Dagens *park and ride-anlegg* har plass til om lag 20 bilar. Det er ikkje føresett ei vesentleg auke i brukarar av dette anlegget – mellom anna fordi ein legg opp til eit parallelt busstilbod på strekninga Sjøholt- Moa/Ålesund.

Viktige forhold for å lykkast med *park and ride*-anlegg er:

- Det er viktig at det ikkje vert knappheit på parkeringsplassar på *park and ride*-anlegga.
- For alle knutepunkta er det viktig at det vert lagt til rette for effektive *park and ride*-anlegg som er dimensjonerte i høve til talet venta framtidige reisande.
- Ev. parkeringsavgift på *park and ride*-anlegga vil ha noko avvisingseffekt på bruken og vil verke i retning av å gjere reiser med privatbil litt meir attraktivt sidan kostnaden knytt til kollektivreise då aukar. Ei kopling der løyst kollektivbillett gir tilgang til (ev. kostnadsfri) parkering kan vurderast ved behov.

Når det gjeld *park and ride*-anlegg på Moa er det i dag gratis parkering i området. Kor mange av desse plassane som vert nytta av kollektivreisande er usikkert. Samtidig ligg Moa i eit byområde

og det kan dermed vere grunnlag for at reisande i større grad enn elles *kan* reise kollektivt til knutepunktet på Moa. FRAM, kollektivselskapet til Møre og Romsdal fylkeskommune, er også akkurat i gang med eit arbeid knytt til moglege løysingar på Moa (og Giske) inkludert grep som kan gjere *park and ride* tydelegare, enklare og meir attraktivt. Dette gjer det enno meir usikkert kva som vert framtidig behov her. Gjennom tilslutnad til nullvekstmålet og vedtak om høvesvis 10 og 15 % kollektivandel har Molde og Ålesund (og Møre og Romsdal fylkeskommune gjennom kollektivstrategien) forplikta seg til å arbeide for å unngå vekst i køyrde personbilkilometer. Kollektivsatsinga i byområda bør sjåast i samanheng med det gjennomgåande tilbodet. Det er naturleg at dette kjem som ein del av den vidare prosessen med å planlegge for kollektivtrafikk på strekninga seinare i prosessen.

Over Ørskogfjellet er det i dag stopp ved Turisthytta og Fjellsetra/Fjellstova. Med ny E39 vert det lagt til grunn at det er mest relevant med busstopp på rampar. Det kan leggjast til rette for parkering for nokon biler i tilknytning til desse busstoppa, men det vert truleg ikkje behov for parkering i som omfang at det typisk vert referert til som *park and ride*-anlegg.

Statens vegvesen legg til grunn realisering av strekninga Molde-Ørskogfjellet i første fase av ny E39 mellom Ålesund og Molde. Ved å innlemme strekninga Vik-Ørskogfjellet vil totaldistansen og reell køyretid blir kraftig redusert.

Tabell 4 viser netto reisetid, dvs. utan ventetid på ferje, tid til på-/avstiging etc. Tabellen syner at det samla sett er privatbilen som kjem best ut av endringa. Vi ser av tabellen at reisetida med buss er 15 prosent lågare med bil i dag, men at forskjellen aukar i favør av bilen med ny E39. Kollektivtrafikken kjem enda dårlegare ut dersom ein vel å køyre via Vestnes og Sjøholt.

Tabell 3 Reisetid privatbil og buss i dag og med full utbygging av E39 Moa-Molde

Reisetid i minutt	Buss	Personbil	Forhold
I dag	110	95	1,15
Ny E39 Moa-Molde	75	55	1,36

6. KNOTEPUNKT UTANFOR TRASÈ FOR NY E39

VESTNES

FRAM Ekspress har i dag bussavgang kvar time i begge retningar mellom Vestnes og Molde. Det er om lag 10 kilometer mellom Helland (sentrum i Vestnes) og nytt knutepunkt på Vik. Ein matebuss til kvar avgang på strekninga Helland-Vik vil køyre vel 90 000 kilometer pr. år, føresett avgang kvar time frå Vik.

For skuleåret 2020/2021 er det 133 skuleelevar frå Vestnes og 2 frå Rauma som har skyssrett mellom Vestnes og Molde, noko som gjev behov for ekstra kapasitet på skuledagar. Om lag 150 pendlarar nyttar hurtigbåten mellom Molde og Helland. Det er usikkert korleis ein del busette i Rauma vil fordele seg mellom E39 og fv. 64 for reiser mot Molde med fast vegsamband.

I dag er det om lag 150 parkeringsplassar på Furneset (delar av plassen er i dag brukt til andre føremål i samband med anleggsarbeid). Mange sykklar eller blir køyrd til Furneset.

SJØHOLT

- 11 kilometer til Valle (15 minutt med buss)
- 15 kilometer til Digerneset (18 minutt med buss)
- 30 kilometer til Moa trafikkterminal (30 minutt med buss)

FRAM Ekspress har bussavgang kvar time mellom Sjøholt og Moa/Ålesund i dag. Køyretida er om lag ein halv time kvar veg. FRAM Ekspress køyrer 280 000 kilometer pr. år på strekninga mellom Sjøholt og Moa. Dette tilbodet forsvinn om FRAM Ekspress køyrer på ny E39 nord for Sjøholt (tunnel). Bussen vil bruke om lag 15 minutt lengre tid på å køyre om Sjøholt med ny E39. I tillegg til FRAM Ekspress har rute 210 til/frå Valldal avgangar som er forlenga til/frå Ålesund, tilpassa skuleelevar og pendlarar morgon og ettermiddag med tre avgangar i kvar retning. Det er ikkje kapasitet til å mate desse reisande inn på eksisterande tilbod med FRAM Ekspress. Fordi det vert planlagt for bussrute Sjøholt-Moa utanfor ny E39, er det venta eit mindre behov for å kople ny E39 med kollektivpunkt i sørgåande retning då bussane også møter kvarandre på Moa/Digernes. Det kan også vere eit alternativ med *eitt* knutepunkt som kan handtere både nord- og sørgåande trafikk på rampane til E39. Dette har vore realisert andre stader med ruterkrøss som kryssløysing.

Knutepunktet på Sjøholt har i dag *park and ride*-anlegg med om lag 30 parkeringsplassar. Vi legg til grunn at dette vil dekkje behovet for denne tenesta i Sjøholt sentrum også etter realisering av ny E39 Ålesund-Molde. Løysinga med eit busstilbod som går utanfor ny E39 vil også redusere behovet for *park and ride*-anlegg her sidan denne bussen vil ha fleire moglege haldeplassar.

PÅSTIGANDE VESTNES SENTRUM

I oktober 2019 hadde ekspressbussane 2 378 reisande frå Vestnes sentrum. På kvardagar var det gjennomsnittleg 90 reisande som gjekk på ekspressbussen i Vestnes sentrum. (Frå Molde Trafikkterminal var det 5 728 reisande i same periode, frå Skateflua og Rutebilstasjonen i Ålesund til saman 2 345 reisande.) Hurtigbåten hadde i oktober same år om lag 3 727 påstigande på Vestnes.

PÅSTIGANDE FURNESET -RUNDKØYRING

I oktober 2019 var det 134 passasjerar som gjekk på ekspressbussane i Furneskryset. Gjennomsnittet på kvardagar var 5 påstigande her, varierende mellom 2 og 10.

PÅSTIGANDE BRASTADSKIFTET

Ekspressbussane hadde 107 reisande frå Brastadskiftet i oktober 2019. Dette er eit gjennomsnitt på 4 pr. dag, varierende frå ein til ti reisande.

PÅSTIGANDE VALGERMO-SJØHOLT-TØSSESVINGEN

I oktober 2019 var det 2 337 reisande som gjekk på FRAM Ekspress på stoppa frå og med Valgermokrysset til og med Tøssesvingen. På kvardagar var det gjennomsnittleg 89 påstigande passasjerar pr. dag. 77 % av dei reisande gjekk på bussen i Sjøholt sentrum. Til samanlikning var det i same periode 1 765 påstigande på stoppa mellom Håhjem og Brusdalen.

DAGENS DISTANSE MOLDE-MOA

Strekninga mellom Moa og Molde trafikkterminal blir med ny veg auka frå 63 km til 79 kilometer med ny E39 på heile distansen. Samtidig blir tidsbruken redusert med 35 minutt pr. tur, og kostnader til buss på ferje fell bort. Til saman utgjer dette ein årleg kostnadsreduksjon på om lag 4millionar kroner.

I samband med etableringa av nytt sjukehus på Hjelset er dobling av frekvensen (tal avgangar) mellom Kristiansund og Molde eit aktuelt tiltak. Ei dobling av tilbodet på strekninga Ålesund-Molde-Kristiansund inneber å auke produksjonen med om lag 1,7 millionar kilometer.

KONSEKVENSA FOR KOLLEKTIVTILBODET

Det gjennomgåande kollektivtilbodet vil tape konkurransekraft ved at forskjellen i reisetid mellom å reise med buss og å reise i eigen bil aukar i bilen sin favør. Omlegging av vegen mellom Molde og Ålesund utanom Vestnes og Sjøholt får konsekvensar for dei som reiser kollektivt. Det må setjast opp matebussar mellom Vestnes og Vik. Frå Sjøholt må eigne bussar køyre inn til Moa for å oppretthalde tilbod som i dag.

Tabell 4 Nødvendige endringar for å oppretthalde tilbod som i dag (avrunda tal), innhenta frå Møre og Romsdal fylkeskommune

	Kilometer pr. år	Auka kostnader (buss)	Reduserte kostnader (buss på ferje)
Matebuss til FRAM Ekspress Vestnes-Vik	90 000	3 000 000	
Avgangar Sjøholt-Moa	280 000	10 000 000	
Auka distanse Molde-Ålesund	150 000	5 000 000	4 000 000
Ekstra bussar Vestnes-Molde, skuleskyss	30 000	1 000 000	

Totalt er det behov for om lag 550 000 kilometer ekstra buss i rute køyrt for å oppretthalde busstilbodet som i dag mellom Molde og Ålesund med ny E39 realisert på same strekninga. Møre og Romsdal fylkeskommune opplyser at dette vil gje ein meirkostnad på rundt 15 millionar kroner pr. år.

Ei dobling av ekspressbusstilbodet mellom Molde og Ålesund vil føre med seg om lag 800 000 kilometer ekstra og koste knappe 30 millionar kroner årleg, etter opplysningar frå Møre og Romsdal fylkeskommune. Inntektene er venta å vere rundt 1/3 av kostnadane.

BUSS OG HURTIGBÅT

Bus kombinert med hurtigbåt mellom Vestnes og Molde har tidlegare vore vurdert som ei alternativ løysing for kollektivtrafikken mellom Molde og Ålesund. Med ei overfartstid på tjue minutt er hurtigbåten konkurransedyktig med privatbilen for reiser mellom Vestnes og Molde. Reisa med buss Moa-Sjøholt-Vestnes vil som i dag ta om lag 60 minutt. Med fem minutt til bytte mellom buss/båt og tjue minutt overfartstid blir total reisetid Moa-Molde 85 minutt. Dette er 10 minutt meir enn forventa køyretid for ei bussrute på E39, der bussen køyrer utanom både Vestnes og Sjøholt.

Reisetida buss/båt kan reduserast med om lag 15 minutt ved at bussen køyrer på E39 (utanom Sjøholt) mellom Valle og Ørskogfjellet.

Hurtigbåten mellom Vestnes og Molde, med plass til om lag 150 reisande i dag, har overfartstid 20 minutt ifølgje rutetabellen. Dette svarer til ei gjennomsnittsfart på 25 knop. Det er rom for å oppretthalde rutefrekvensen, ein avgang per time, også om farta blir seinka ned mot 20 knop. Dette kan gjere ei båtrute aktuell for nullutslepp basert på batteridrift. Medan det er utfordrande å kombinere sykkel med buss vil ei båtrute sentrum-sentrum være ideell for reisande med sykkel utan særleg annan tilrettelegging enn at båtane faktisk har kapasitet til å frakte reisande og syklane deira.

Det er uvisst og usikkert om det er realistisk å få i gong eit «nytt» hurtigbåtsamband her på eit seinare tidspunkt. Dette er både knytt til framtidige overføringar frå staten, kostnader for fylkeskommunen, eigeomsforhold i begge sentrumsområda med meir.

7. OPPSUMMERING

Ny E39 vil gje andre krav til og moglegheiter for kollektivtrafikken. Spesielt gjeld dette strekninga der vegen vert lagt i heilt ny trasé, frå Ørskogfjellet og til Molde.

Eit anslag er at rundt 320 000 passasjerar i dag nyttar ferja som «buss» over fjorden, dvs. utan bil eller buss. For hurtigbåten er tilsvarande tal vel 75 000 passasjerar. Dette gjev eit totalt tal på reisande på rundt 400 000 passasjerar som reiser som mjuke trafikantar. Dersom desse trafikantane i staden vel å reise med bil, vil det vere betydeleg vanskelegare å oppnå nullvekstmålet for personbiltransport for byområde.

Denne rapporten peikar på fleire forhold av betydning for å legge til rette for kollektivtrafikk med ny E39:

- I byområda bør det leggjast særleg vekt på tiltak som kan redusere talet på reiser *til kollektivpunkta* med privatbil.
- Dagens kollektivtilbod bør utvidast for å kunne kombinerast med skiftarbeid og med ei opningstid minst tilpassa første og siste fly. Billettprisen må bidra til at bussen skal bli eit økonomisk gunstig val, også med tidskostnader rekna inn.
- Vesentlege bompengetakstar på ny E39 bidreg til å gjere kollektivløysingar meir attraktive.
- Utforming av knutepunkt og kryss på E39 for effektiv trafikkavvikling og minimalt med «krusedullkøyning».
- Undersøke om sykkelparkering ved kollektivpunkt og/eller bysyklar i Ålesund/Moa samt i Molde kan fungere som eit avbøtande tiltak.
- Vurdere om det er mogleg og ønskt å reetablere hurtigbåtruta mellom Molde og Vestnes. Merk: Det er i så fall vesentlege økonomiske, trafikk-, klima- og miljømessige utfordringar som må løysast i samband med ei eventuell ny etablering av båtruta på eit seinare tidspunkt.

For kommunane vil eit godt kollektivtilbod med ny E39 vere ein styrke for å halde fram som ein (delvis) felles bu- arbeids- og servicemarknad. Inntektene i kollektivtrafikken vil ikkje dekke driftsutgiftene verken for buss eller hurtigbåt. Høg lokaltrafikk vil likevel vere eit argument for både å skape og oppretthalde eit godt gjennomgåande kollektivtilbod til nytte for heile regionen.

Kostnadene knytt til desse forslaga er ikkje vurdert i denne rapporten. Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som har ansvaret for kollektivtrafikken og ein er avhengig av både politisk vilje og økonomisk evne til å finansiere eit godt kollektivtilbod.

LITTERATUR

Møre og Romsdal fylkeskommune (2020). Fylkesstatistikk 2020.

Møre og Romsdal fylkeskommune (2020). Kommunestatistikk.

Regjeringen (2017). Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.

Statistisk Sentralbyrå (2020). Kommunefakta.

Vegdirektoratet (2014). Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, håndbok V121.



MØREFORSKING AS
Postboks 5075
6021 Ålesund
TEL +47 70 11 16 00
www.moreforsk.no
NO 991 436 502
