

Bakgrunn

Ålesund er ein by i vekst både med tanke på innbyggartal og næringslivs-etableringar. Dette medfører at mange delar av byen, befolkninga og omlandet merkar at kapasitetsgrensa for delar av vegnettet er i ferd med å bli nådd. I tillegg har trafikantgrupper som gåande, syklande og kollektivreisande eit altfor dårleg tilbod. **Det er behov for å gjere tiltak for at Ålesund kan halde fram med å vere ein god by for lokalbefolkninga: ein føresetnad for dette er at transportsystemet bidreg til å vidareutvikle Ålesund sitt særpreg og at Ålesund vert styrka som regionalt senter.**

Dette er bakgrunnen for samfunns målet for transportsystemet i Ålesund:

I 2045 har Ålesund eit påliteleg og effektivt transportsystem, uavhengig av transportform, med ein høg kollektiv-, gange- og sykkelandel samanlikna med byar av same storleik.

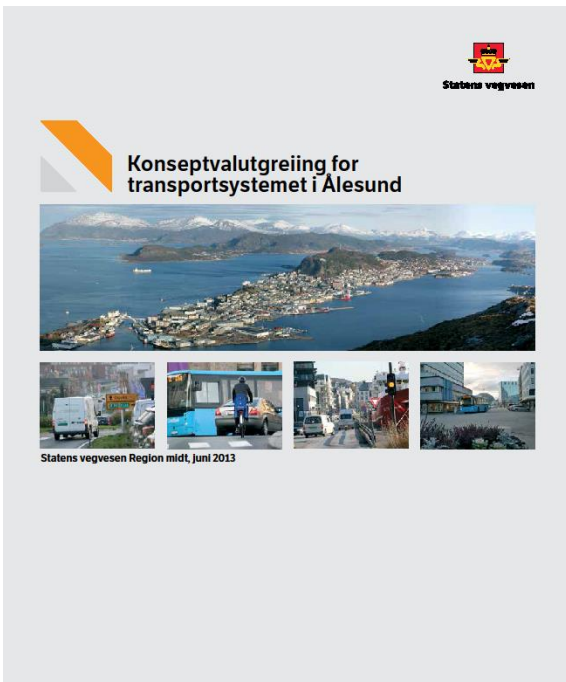
Kva er ei konseptvalutgreiing (KVU)?

KVU er eit statleg dokument men er også forankra i Ålesund bystyre sitt vedtak om ein mulig bypakke.

KVU for transportsystemet i Ålesund har to hovudføremål:

- KVU skal saman med høyringsuttaler og ekstern kvalitetssikring vere grunnlag for Regjeringa si handsaming av og tilråding for transportsystemet i Ålesund
- KVU er eit fagleg grunnlag for vidare arbeid med å fremje ein bypakke som blir eit tiltaks- og investeringsprogram for Ålesund

KVU skal tilrå ein langsiktig strategi for transportsystemet, men samtidig gi råd om kva som er viktigast å gjere først. KVU skal primært analysere og gi svar på kva som bør vere grunnlaget for vidare areal- og transportplanlegging i Ålesund. Valgt tidshorisont er 2045. Mulighetene vert belyst gjennom ulike konsept, som er nokre utvalgte døme på alternative kombinasjonar av tiltak.



Tiltaksutløysande behov

Behov for å dekke framtidig transport- etterspurnad som følge av befolkningsauke og byen sin funksjon som regionalt senter
Behov for å sikre næringslivet sine interesser, spesielt ein betre framkomst for vare- og godstransport i delar av vegnettet
Behov for betre tilrettelegging for gåande, syklende og kollektivtransport
Behov for ei transportløysing i Ålesund sentrum som er «skreddarsydd» til ein arealknapp bysituasjon med særeigne kvalitetar

Andre viktige behov

Behov for eit meir trafikktsikkert transportsystem
Behov for reduksjon i klimagassutslepp
Behov for redusert støybelastning
Behov for eit mindre sårbart transportsystem på kritiske ledd
Behov for gode nærmiljø og tilgang til naturkvalitetar og friområde
Behov for eit transportsystem som er lett å bruke for alle (universelt utforma)

Samfunnsmål

I 2045 har Ålesund eit pålitelig og effektivt transportsystem, uavhengig av transportform, med ein høg kollektiv- og sykkelandel samanlikna med byar av same storleik.

Effektmål 1
Meir enn 45 % av alle reiser skal i 2045 foregå med miljøvennlege transportformer (15 % kollektiv, og 8 % sykling, 30 % øvrig (gange, bilpassasjer).

Effektmål 2
Muligheit for sikker sykling på samanhengande sykkelvegnett i fart på 25–30 km/t på strekninga Hessa–Magerholm

Effektmål 3
Reisetid for kollektiv inkl ventetid skal reduserast med 20 % på viktige ruter, på strekninga Hessa–Magerholm

Effektmål 4
Gjennomsnittleg køyretid for gods- og varetransport til/frå viktige logistikknute-punkt på hovudvegnettet skal reduserast med 20 %.

Effektmål 5
Personbiltrafikken skal ikkje få redusert framkomst på vegane i Ålesund.

Krav 1
Talet på drepte og hardt skadde i trafikken i forhold til innbyggartal skal reduserast med 40 % innan 2045 i forhold til dagens situasjon.

Krav 2
Klimagassutslepp frå transport skal reduserast med 30 % i 2045 i forhold til dagens situasjon

Krav 3
Talet på personar utsette for over 38 dB innandørs støynivå skal reduserast med 50 prosent innan 2045 i forhold til 2012.

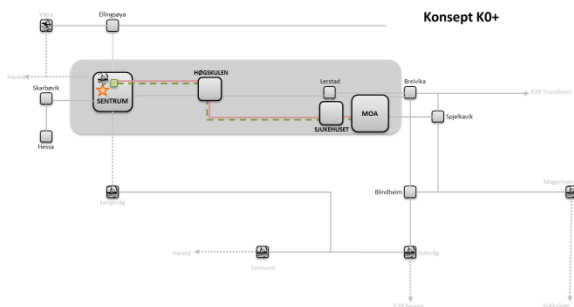
Krav 4
Sårbarheita på kritiske delar av strekninga Vegsund–Ålesund sentrum–Skarbøvika skal reduserast

Lover, reglar, forskrifter, retningslinjer, normalar

Konsept K0+

Tiltak som inngår i ei vidareføring av dagens nivå på sekkepostar vert gjennomført - dvs. bypakke vert ikkje vedtatt (0+-konseptet)

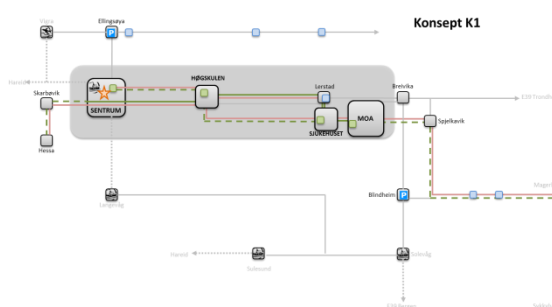
- Naturleg vidareføring av sekkepostinvesteringar og drift/vedlikehold
- Trafikkregulering i sentrum med einvegskøyningar
- Prioritering av tiltak for gåande, syklende og kollektivreisande
- Restriktive tiltak



Konsept K1

Tiltak som gjer transportsystemet betre for miljøvennleg transport vert gjennomført - (Gang-, sykkel- og kollektivkonseptet)

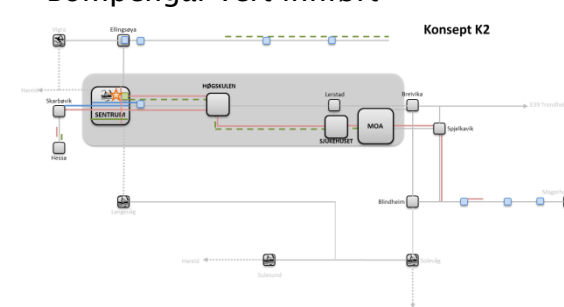
- Prioritering av gåande, syklende og kollektivtrafikk
- Alle tiltak skal fremje miljøvennleg transport og bidra til at fleire reiser kollektivt, sykklar eller går
- Restriktive tiltak
- Det blir innført tidsdifferensiert betaling



Konsept K2

Tiltak som gir eit betre bysentrum vert gjennomført før andre tiltak (Sentrumskonsept)

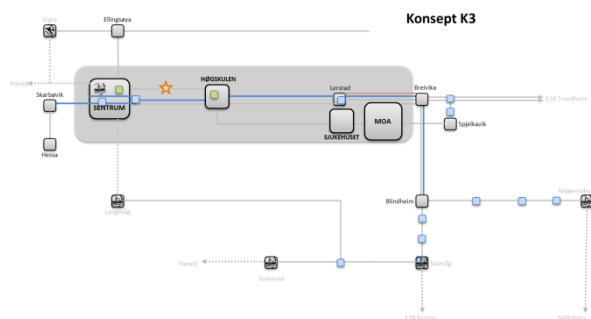
- Tiltak for å avlaste bygatene i sentrum og Aspøya for biltrafikk og parkering blir bygd før ein aukar kapasiteten på stamvegnettet innover mot sentrum
- Tiltak for kollektiv og g/s i og inn mot sentrum vert bygd i første fase
- Bygging skal skje så raskt at det legg til rette for byutvikling, og med særlig omsyn til Jugendbyen
- Bompengar vert innført



Konsept K3

Tiltak for god framkomst for bil vert gjennomført (Bilkonseptet)

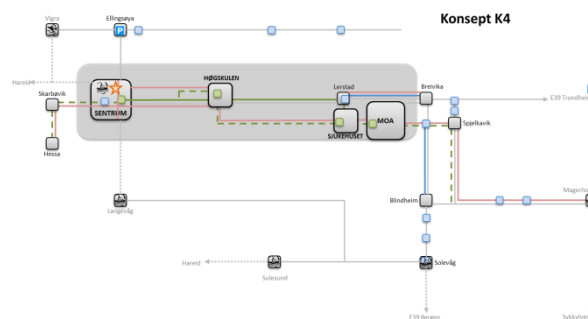
- 4-feltsveg frå Blindheim til Ålesund sentrum vert bygd
- Fleire delar av hovudvegstrekingane går i tunnel
- Bompengar vert innført.



Konsept K4

Tiltak som kombinerer ulike typer tiltak vert gjennomført

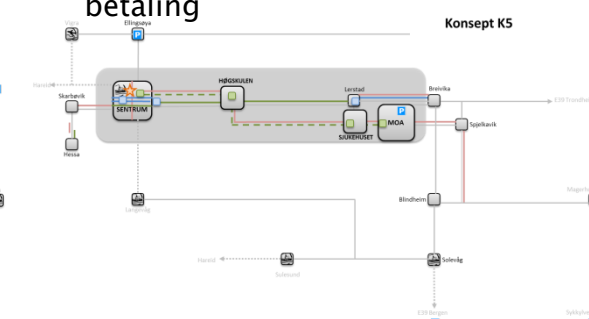
- Godt utbygd kollektivtilbod mellom Hessa og Magerholm
- Godt utbygd sykkeltilbod mellom Hessa og Magerholm
- Godt tilrettelagt for gåande i sentrum
- Trafikksikkert hovedvegssystem
- Det blir innført tidsdifferensiert betaling



Konsept K5

Tiltak som reindyrkar kontakta mellom sentrum og Moa vert gjennomført. (Byutviklingskonseptet)

- Tiltak som gir by- og arealutvikling for Ålesund by og gir sentrum gode urbane kvalitetar vert gjennomført.
- Tiltak som utviklar dei fire knutepunkta; sentrum, Høgskulen, Sjukehuset og Moa
- Tiltaka skal gi akseptable løysingar for personbiltrafikken, ikkje nødvendigvis optimale.
- Det blir innført tidsdifferensiert betaling





Samfunnsmål 2045

I 2045 har Ålesund eit påliteleg og effektivt transportsystem, uavhengig av transportform, med ein høg kollektiv-, gange- og sykkelandel samanlikna med byar av same storleik.

| MÅL | K0+ | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 | Verknadar av rushtidsavgift |
|-----|-----|----|----|----|----|----|-----------------------------|
| 1 | X | / | X | X | / | / | Positiv verknad |
| 2 | / | V | / | X | V | / | Ingen verknad |
| 3 | X | / | X | / | V | / | Positiv verknad |
| 4 | X | X | / | V | V | / | Positiv verknad |
| 5 | X | X | / | V | V | / | Positiv verknad |

| KRAV | K0+ | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 | Verknadar av rushtidsavgift |
|------|-----|----|----|----|----|----|-----------------------------|
| 1 | X | / | X | / | / | X | Positiv verknad |
| 2 | X | / | X | X | X | X | Positiv verknad |
| 3 | X | / | / | V | V | / | Positiv verknad |
| 4 | X | / | X | V | V | / | Ingen verknad |
| | 6 | 4 | 5 | 2 | 1 | 3 | RANGERING |

| | K0+ | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 |
|---------------------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| Trafikant-transportbrukar | | 1355 | 1611 | 2629 | 2240 | 1942 |
| Operatørar | | 3 | 2 | 15 | -9 | -8 |
| Det offentlege | | -2436 | -1878 | -5566 | -4348 | -3703 |
| Resten av samfunnet | | 93 | -365 | -313 | -120 | -744 |
| Netto nytte (NN) | | -985 | -630 | -3235 | -2036 | -2512 |
| NNB | | -0,40 | -0,34 | -0,58 | -0,47 | -0,68 |
| RANGERING | 1 | 3 | 2 | 6 | 4 | 5 |

| Konsept | K0+ | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 |
|-----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| By- og landskapsbilete | 0 | 0/+ | 0/+ | 0/- | 0 | 0/+ |
| Byutvikling og arealbruk | 0 | +/+ | +/+ | + | +/+ | +/+ |
| Nærmiljø | 0/+ | + | + | 0 | + | + |
| Lokal og regional utvikling | 0 | +/+ | + | +/+ | +/+ | +/+ |
| Kulturmiljø | 0 | 0 | 0 | 0/- | 0 | 0 |
| RANGERING | 0 | + | + | 0/+ | + | + |
| | 6 | 1 | 4 | 5 | 3 | 1 |



Det vert anbefalt å starte utbygging rundt Brosundet med tilhøyrande gatenett, samt optimalisere trafikkavviklinga i sentrum ved bruk av einvegskøyeringar og tiltak for å fremje framkomst for kollektivtrafikk, gåande og syklende.

Det kombinerte konseptet, K4 bør leggest til grunn for vidare planlegging. I den vidare planlegginga ønsker vi også å ha med knutepunkt-tankegangen som ligg i konsept K5. Knutepunkt er avgjerande for eit godt utbygd kollektivnett, og vil vere eit godt grep for å betre reisemiddel-fordelinga i Ålesund og for ei god byutvikling. Det må også jobbast vidare med å optimalisere konseptet for å få ein større andel av trafikantane over på miljøvenlege reisemiddel.

Investeringskostnadane er fordelt slik at omlag 50% vert nytta til utbygging for miljøvenlege transportmiddel, medan omlag 50 % vert nytta til vegtiltak. Dette tilrår vi blir vidareført ved gjennomføring.

Med dagens finansiering av transport-system er bompengar er den mest aktuelle finansieringsforma for ein bypakke. KVVU'en viser at med ei tidsdifferensiert avgift (rushtidsavgift) oppnår ein fleire av måla og avgrensar problema når trafikken og behovet for tiltak er størst.

Definerte mål og krav føreset ei dreining av reisemiddelvalet frå bil til kollektiv, sykkel og gange. For å oppnå dette må utbygging av ny vegkapasitet avgrensast og restriksjonar på biltrafikk innførast. Restriksjonar krev lokal, politisk vilje om å nå målet om ei meir miljøvenleg reisemiddelfordeling. Eksempelvis viser berekningar at parkeringsrestriksjonar verkar betre for å redusere talet på bilførarar enn ei auke i bomsatsar/talet på bomsnitt.

KVVU'en anbefaler prioritering i tre faser:

Fase 1

- Styrka kollektivtilbod inkl. infrastrukturtiltak Sentrum–Moa
- Hovudnett for sykkel Sentrum–Moa
- Ny bru over Brosundet, med tilhøyrande trafikkregulering og tilrettelegging for miljøvenleg transport

- Gang/sykel/kollektiv og TS-tiltak Blindheim–Flisnes
- Gang/sykel/kollektiv og TS-tiltak Ellingsøy
- Miljølokk i Volsdalen.

Fase 2

- Styrka kollektivtilbod inkl. infrastrukturtiltak Skarbøvika–Sentrum og Blindheim–Moa
- Hovudnett for sykkel Skarbøvika–Sentrum og Blindheim–Moa
- 4-feltsveg E136 Breivika–Sentrum, inkl. kollektivfelt Lerstad–Sentrum
- 4-feltsveg E39 Blindheim–Moa
- TS-tiltak, kryssutbetringar på E39

Fase 3

- Styrka kollektivtilbod inkl. infrastrukturtiltak Skarbøvika–Hessa og Blindheim–Magerholm
- Hovudnett for sykkel Skarbøvika–Hessa og Blindheim–Magerholm
- Ekspressykeltrasè og sjøpromenade Steinvågen–Nørvasund
- TS-tiltak, kryssutbetringar på fylkesvegar
- Fv. 399 – Utbetring/ny trasè Skutvika–Skarbøvika