



Statens vegvesen



Viktige vegprosjekter for Romsdal

seniorrådgiver Håvard Austvik

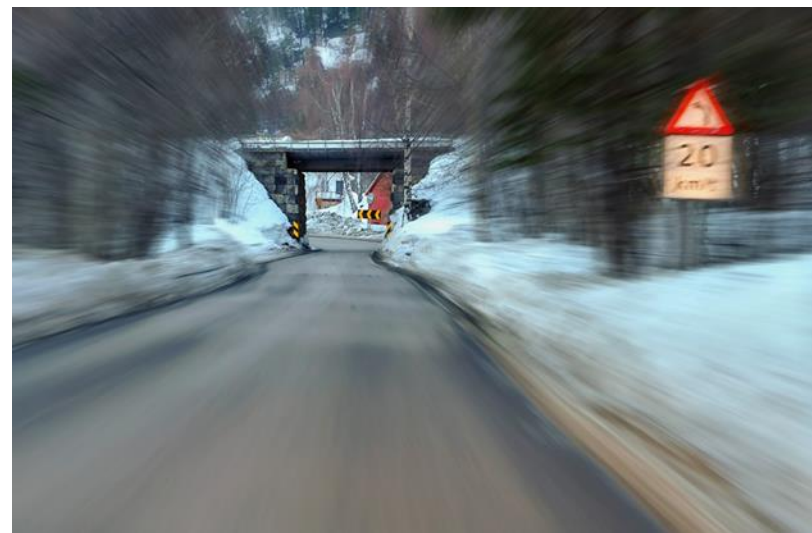
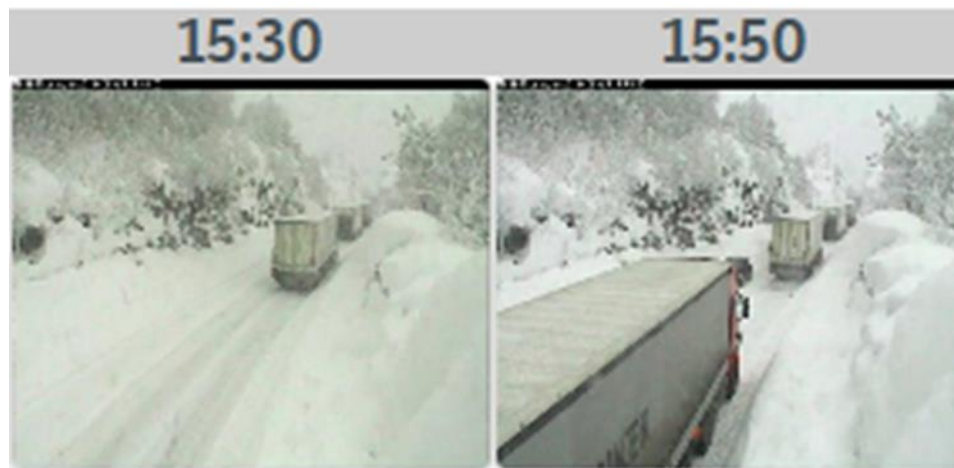
Romsdal Regionråd 25. oktober 2019

E136 Romsdalen



Statens vegvesen

- E136 Stuguflåten-Rødstøl
 - NTP: 690 mill. 2019-kr
 - Nå: 500 mill. 2019-kr
 - Utbygging kan starte når det bevilges midler
- E136 Flatmark-Marstein
 - NTP: 1015 mill. 2019-kr
 - Nå: 1350 - 1640 mill. 2019-kr
 - Utfordrende planprosess
- Prosjektene inngår i utviklingsstrategien Nye Veier AS har lagt fram for E136



E39 Lønset-Hjelset

- Hovedveg til nytt sykehus
- 2/3-felts veg med midtdeler og 90 km/t
- 2-3 min kortere reisetid

- Holder på med vurdering av bom på dagens veg, jf. bompengeforliket
- Mål om bompengeproposisjon i vårsesjonen 2020

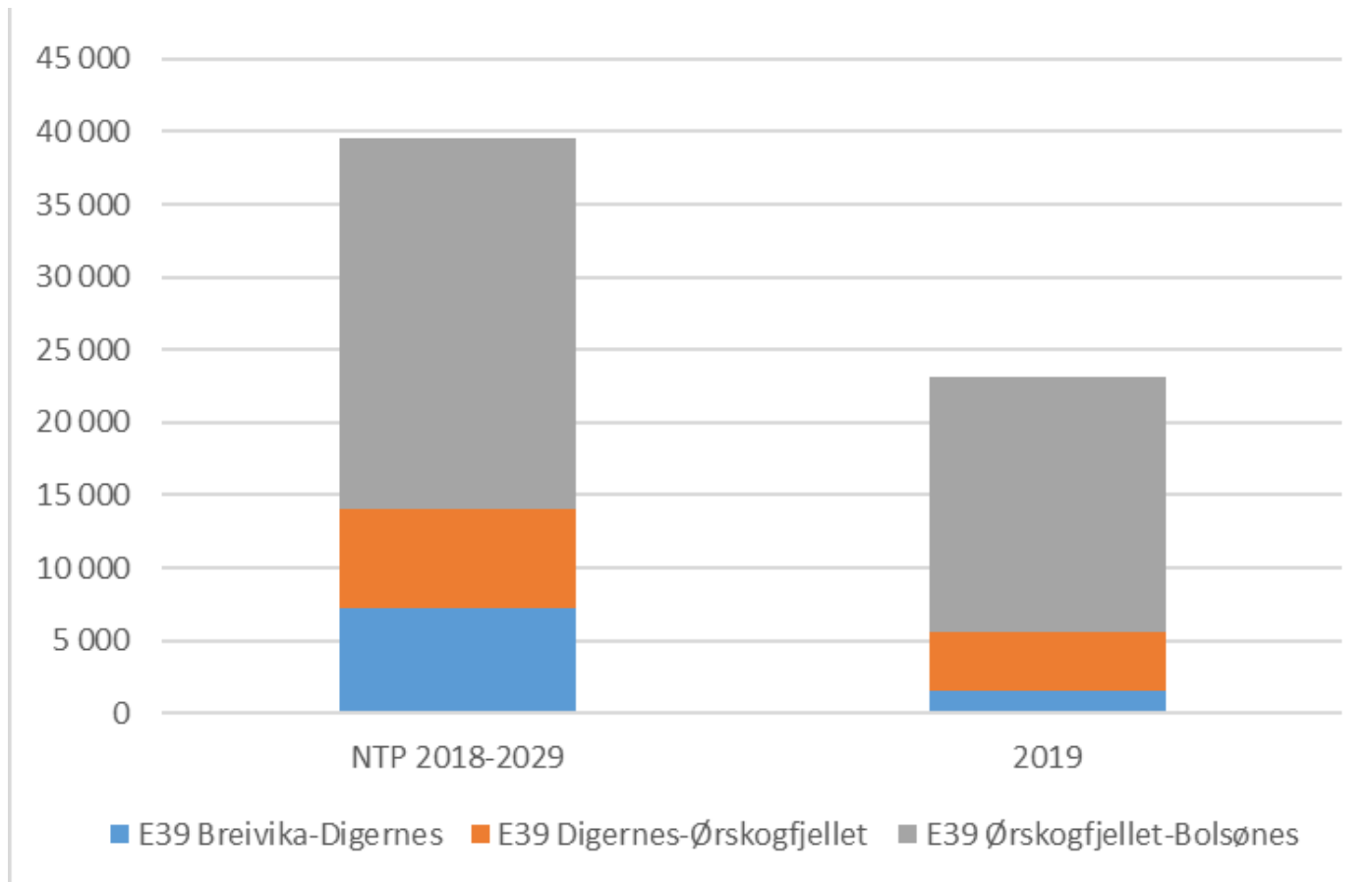


- To viktige prosjekter får anleggsstart 2020
 - E39 Ørskogfjellet, krabbefelt
 - E39 Betna-Stormyra

E39 Ålesund-Molde



- 40 prosent kostnadsutt (fra 39,3 til 23,1 milliarder kroner)
 - Rimeligere fjordkryssing
 - Redusert standard (2/3-felts veg med midtdeler og 90 km/t)

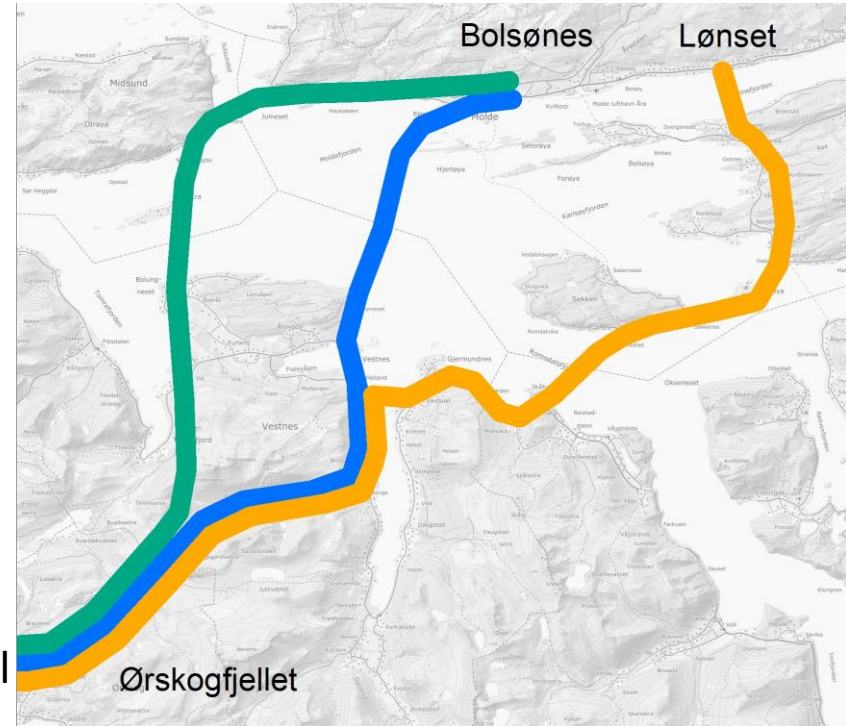


E39 Ålesund-Molde



Statens vegvesen

- Endring i føringer fra Samferdselsdepartementet
 - *Før*: Vegvesenet skal kun jobbe med de konseptene som har vært vedtatt, og det er dette det bevilges midler til.
 - *Oppdrag 1 til NTP 2022-2033*: Skal vurdere om det er løsninger utenfor vedtatte konsepter og planer som kan øke nytten eller redusere kostnadene.
- Vurderer tre muligheter
 - I vedtatt trasé (90 og 110 km/t)
 - Høyfrekvent ferje
 - Konsept 5c/Romsdalsaksen som et eksempel på alternativ trasé (90 og 110 km/t)
- Samferdselsdepartementet må eventuelt bestemme om det skal utarbeides en ny konseptvalgutredning



Arbeidsmetodikk

Oppdrag	Bestiller	Utfører	Kvalitetssikrer
Store bruer (unntatt Julsundbrua)	Region midt	Region vest støttet av Johs Holt AS og Dr. Ing. A. Aas Jakobsen AS	
Veg i dagen, tunneler, mindre bruer og Julsundbrua		Region midt	
Transportmodeller og nytteberegninger		Region midt	Vegdirektoratet
Kostnader		Anslagsgruppe Region vest og Region midt	Vegdirektoratet
Høyfrekvent ferjetilbud	Vegdirektoratet	Transportøkonomisk institutt (TØI)	Vegdirektoratet

- Ferdig i løpet av november 2019

Høyfrekvent ferjetilbud - om undersøkelsen

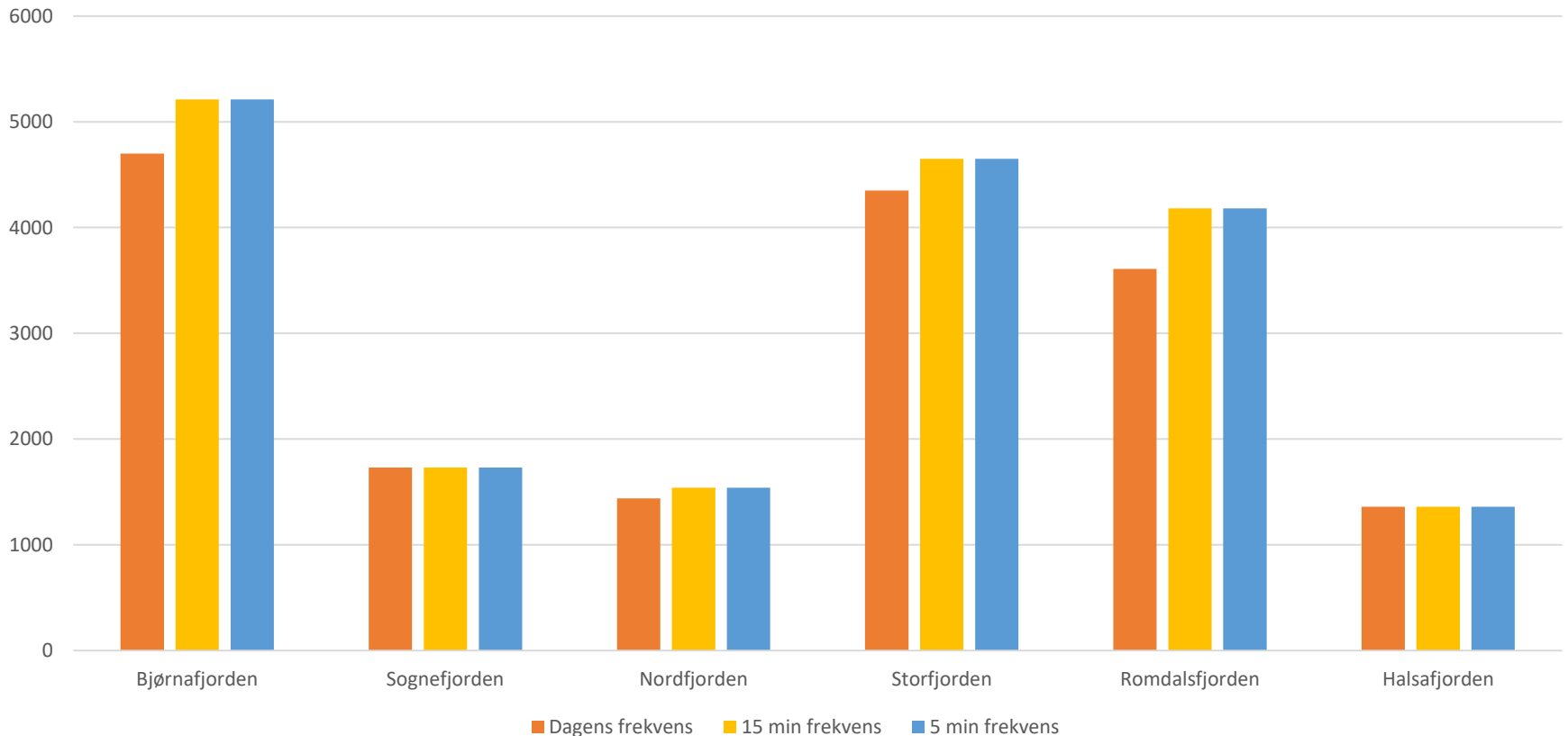
- Bestilt av Vegdirektoratet
- Utført av Transportøkonomisk institutt (TØI)
- Beregnet med tiltak på alle fjorder/hele E39 «på en gang»
 - Trafikktallene blir derfor noe høyere enn når vi beregner enkeltprosjekt
- Effekt av autonome ferjer og innkorting av ferjestrekningene er ikke vurdert
- To hovedalternativer og en «ekstremvariant» for høyfrekvent tilbud
 - 15 min frekvens dagtid og lavere kveld og natt
 - 5 min frekvens hele døgnet

Tidsperiode	Alternativ 1	Alternativ 2	Ytterpunkts-scenario
07:00-20:00	15 min	15 min	5 min
20:00-23:00	20 min	30 min	5 min
23:00-06:00	30 min	60 min	5 min
06:00-07:00	20 min	30 min	5 min

Liten effekt av høyfrekvent ferjetilbud

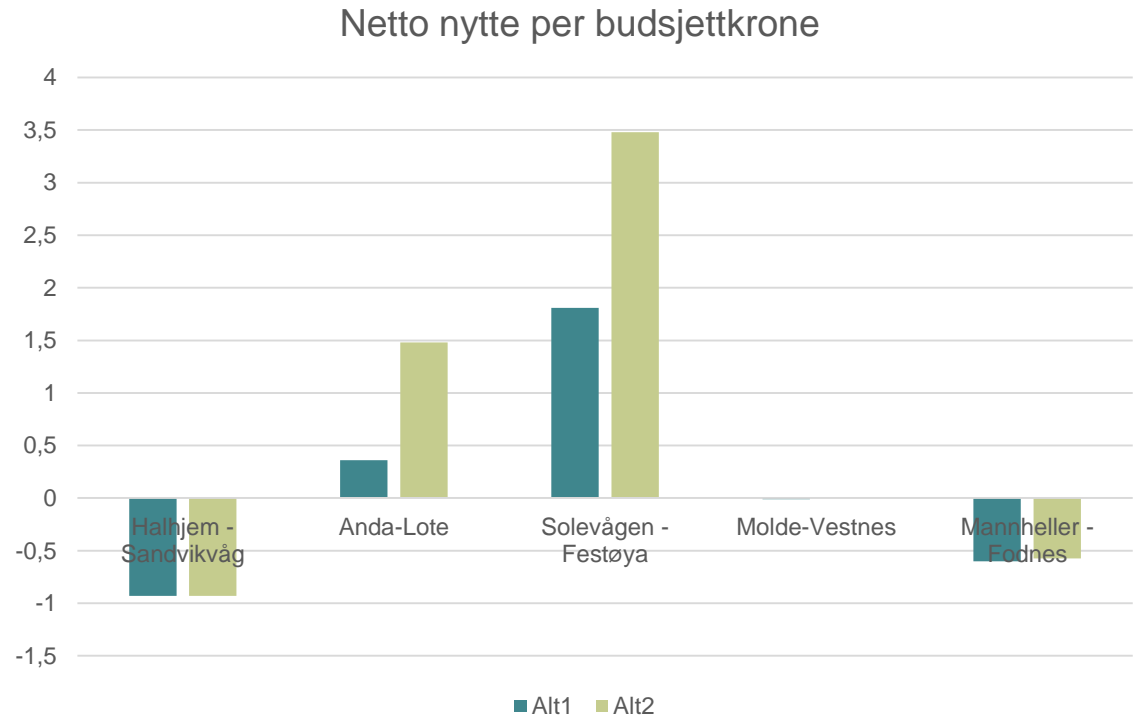
- Maksimal trafikal effekt nås allerede ved 15 min frekvens
- Mer enn 15 min frekvens gir ikke mer trafikk, men vesentlig økte kostnader

Trafikk (ÅDT) over fjordene på E39 i 2050



Lønner det seg å satse på ferje?

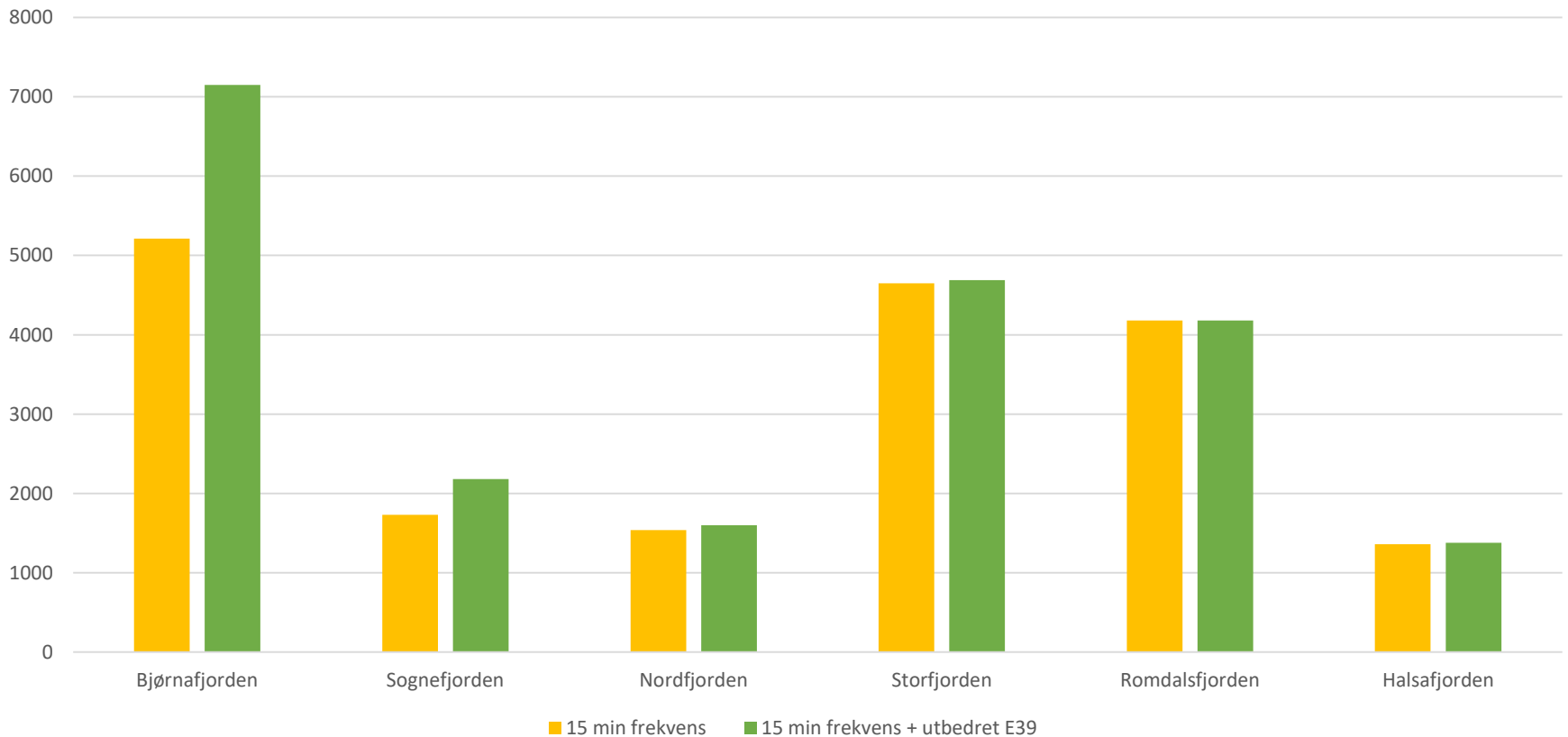
- Svært varierende resultat mellom ferjesambandene
- Høyest frekvens (alternativ 1) gir lavest nytte
 - På grunn av høyere ekstrakostnad
 - 5 min frekvens koster mer



Utbedre vegen eller bygge fjordkryssinger?

- Utbedret veg mellom ferjene er viktig for trafiksikkerhet, skredsikring og framkommelighet
- Gir liten tilleggseffekt til 15 min ferjefrekvens

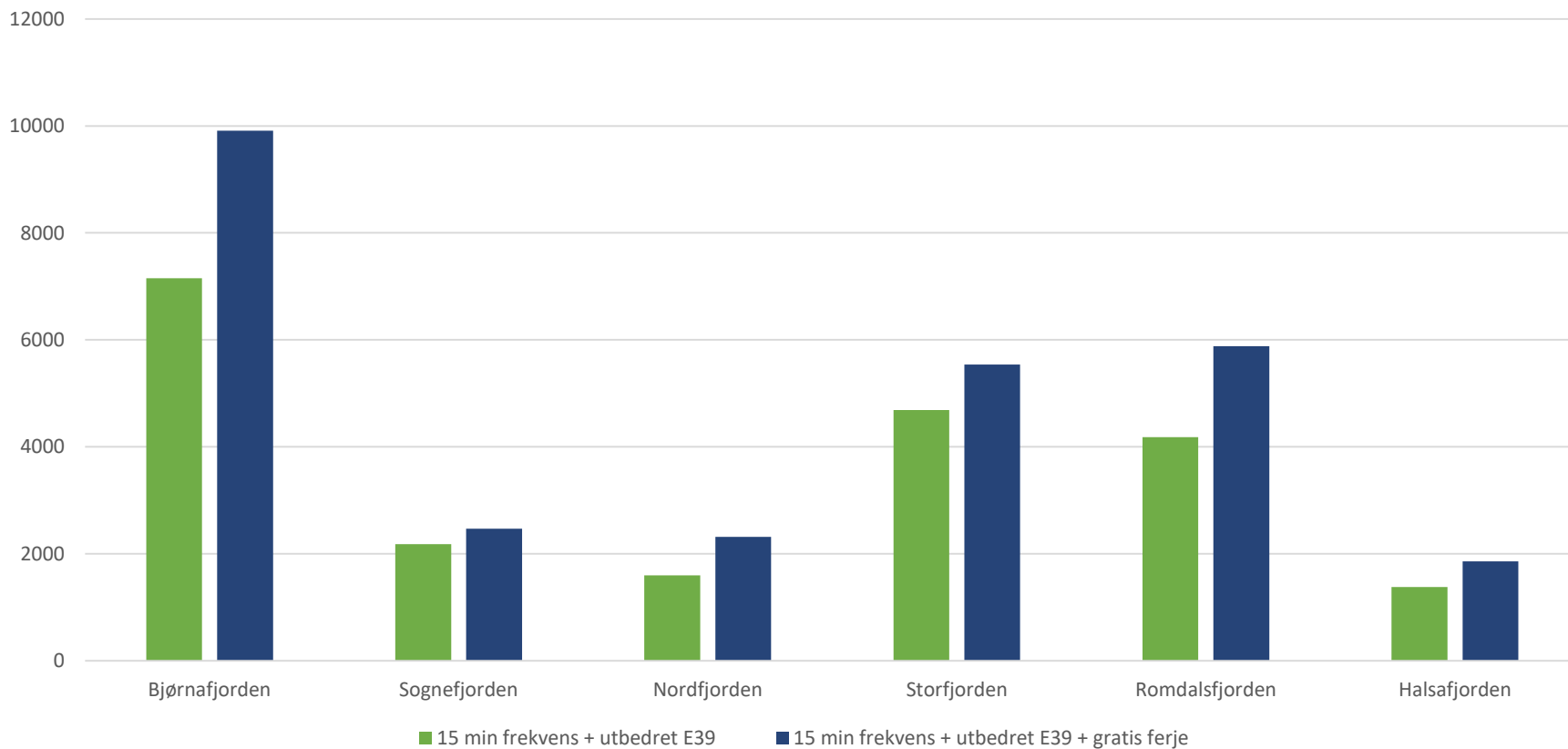
Trafikk (ÅDT) over fjordene på E39 i 2050



Gratis ferje gjør at flere reiser

- Øker trafikken mer enn utbedring av vegen på land
 - Som å fjerne bompenger

Trafikk (ÅDT) over fjordene på E39 i 2050



Størst effekt av utbedret og ferjefri E39



- «Frekvensøkning sammen med kraftige vegforbedringer mellom ferjeleiene vil ikke i særlig grad bidra til å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedene på tvers av fjordene.»
Transportøkonomisk institutt (TØI)

Trafikk (ÅDT) over fjordene på E39 i 2050

