



# Sykkel E39 Ålesund - Molde

Fagrapport om tilrettelegging for sykling  
tilknyttet vegprosjektet E39 Ålesund - Molde



## Innhold

|  |    |
|--|----|
| Innledning.....  | 2  |
| Føringer og behov .....  | 2  |
| Føringer .....   | 2  |
| Ulike reisehensikter og behov.....                             | 3  |
| Dagens situasjon for syklende .....                            | 4  |
| Generelt – Hele strekningen .....                              | 4  |
| Strekningsvis.....   | 6  |
| Breivika – Digernes.....                                       | 7  |
| Digernes – Ørskogfjellet .....                                 | 7  |
| Ørskogfjellet – Vik .....                                      | 8  |
| Vik – Julbøen (kryssing av Romsdalsfjorden) .....              | 9  |
| Julbøen - Molde.....   | 10 |
| Konsekvenser og tiltak for gående og syklende med ny E39 ..... | 11 |
| Generelt.....  | 11 |
| Strekningsvis.....   | 13 |
| Ålesund – Digernes.....  | 13 |
| Digernes – Ørskogfjellet - Vik .....                           | 13 |
| Vik – Julbøen (kryssing av Romsdalsfjorden) .....              | 14 |
| Julbøen - Molde.....   | 15 |
| Oppsummering.....  | 15 |
| Kilder.....  | 17 |

## Innledning

Ny E39 mellom Ålesund og Molde er under planlegging. Utbyggingen, bl.a. med tunnel under Romsdalsfjorden og bru over Julsundet, vil ha stor innvirkning på trafikkforholdene i regionen. Det gjelder for alle trafikantgrupper, også syklende. Dette notatet beskriver hvilke konsekvenser planlagt ny E39 med tunnel under Romsdalsfjorden vil få for syklende og hva som er viktig i planleggingen for å tilrettelegge for syklende. Da de ulike delstrekningene i prosjektet er på ulike stadier i prosessen er det også varierende detaljering på beskrivelsen av konsekvenser og tiltak. Det er likevel flere fellesnevnerer som er viktig å følge opp i videre planlegging.

Hensikten med rapporten er å:

- gi et helhetsblikk på sykkel som transportform som utgangspunkt for planlegging og prosjektering
- peke på hva som er viktig å ta særlig hensyn til i planleggingen for å legge godt til rette for syklende
- vise oversikt over relevante planer og faglige kilder for hele prosjektområdet

Forslag til løsninger er for det meste prinsipielle, da detaljløsningene er en viktig del av den formelle planleggingen og prosjekteringen. Finansiering er ikke omtalt i denne rapporten, da det styres av politiske vedtak og budsjetter. Rapporten er mer en påminner om å se helheten, både i omfang (lengre ruter) og dybde (kvalitet på løsning, tilgjengelighet til målpunkt og samspill med kollektivtrafikk).

Møreforskning har laget rapporten *Kollektiv E39 Ålesund – Molde (2021)*. Vi viser også til denne når det gjelder pendlingsmatriser og samspill mellom sykling og kollektivtransport.

## Føringer og behov

### Føringer

Retningslinjer i lovverket og planverket som omfatter sykling som transportform.

I *Forskrift om anlegg av offentlig veg* står følgende under § 3 *Vegnormaler*:

*Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles.*

Dette synliggjør behovet for å se helhetlig på de tiltakene som planlegges i hver enkelt reguleringsplan.

I hver ende av strekningen – i Ålesund og Molde - er det vedtatte hovednett for sykkel. Det gir føringer for tilknytting av sykkelvegen inn mot byene. Ålesund kommune har gjort flere vedtak om tilrettelegging for sykkel, og å øke sykkelandelen fra 3% til 8%. Dette er vedtatt i kommuneplanens samfunnsdel og tilhørende Grøn strategi. Dette er også vedtatt av kommunestyret i forbindelse med bypakken.

Statens vegvesen sine vegnormaler gir føringer for utforming av anlegg for gående og syklende. Håndbok N100 Veg- og gateutforming er mest sentral med tanke på standard utforming, men også håndbok V122 Sykkelhåndboka som er en mer utdypende veileder.

Selve prosjektkonseptet E39 Ålesund - Molde legger også noen føringer for mulighetsrommet for tilrettelegging for syklende. Generelt er det tre hovedmomenter i prosjektet i seg selv som har stor betydning:

- Det vil ikke bli tillatt å gå eller sykle på ny E39
- Trafikkreduksjon på dagens E39 vil på flere strekninger gi bedre forhold for gående og syklende
- Bortfall av ferge gir utfordringer for fjordkryssing med sykkel

Fra kollektivrapporten (Møreforskning 2021) er problemstillinga med kryssing av Romsdalsfjorden for syklistar også belyst:

*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 båtruta har gått frå sentrum til sentrum har truleg gjort dette ekstra attraktivt med tanke på reiseavstand. Bussar kan òg frakte sykklar, men i eit noko meir avgrensa omfang; bussane skal ha plass til minimum to sykklar pr. avgang på utvendig stativ. I tillegg kan sykklar fraktast i lasterommet ved ledig kapasitet her. Samanlikna med sykkel på hurtigbåt føresett me 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 sikkerheit for om det faktisk er plass til sykkelen. Dette kan (i allfall 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). I den grad det på ei strekning med tunnel ikkje er anna vegnett for mjuke trafikantar vert dette relevant også der.*

### Ulike reisehensikter og behov.

Syklister er ingen ensartet gruppe. Blant syklende er det stor spredning i alder, trafikk-kunnskap og ferdigheter. Syklister har også ulike reisehensikter og behov. Det er mange ulikemåter å dele inn syklende i grupper og reisemål, og følgende inndeling er en måte å synliggjøre mangfoldet.

- Sykling til og fra skole
- Arbeidsreiser (til/fra arbeid)
- Fritidsreiser (besøk, handling, fritidsaktiviteter m.m.)
- Sykkelturisme
- Treningssykling/ritt

Behovene for tilrettelegging for gående og syklende vil variere for de ulike gruppene og reisehensiktene, men følgende egenskaper er det syklister etterspør:

- Framkommelighet
- Tilgjengelighet
- Trygghet
- Trafikksikkerhet
- Opplevelse

Det er viktig å vurdere behovet og brukergrupper for å velge riktig løsning og tiltak. Det er ingen fasit som definerer behovene for enkeltgruppene, og alle gruppene har alle behovene i større og mindre grad. For å illustrere ulikheter kan man trekke fram skolebarn som har behov for høy grad av trygghet og trafikksikkerhet og aktive konkurransesyklister som er mer opptatt av framkommelighet. For sykkelturister er nok opplevelse et viktigere behov enn det er for andre.

Registrering av antall syklende (og gående) er også en viktig opplysning for dimensjonering og prioritering mellom ulike tilretteleggingstiltak. Faste tellepunkt for syklende gir i tillegg nyttig informasjon om utvikling av sykkeltrafikken og hvordan sykkeltrafikken varierer over året, uka og døgnet. Det er pr nå ingen faste tellepunkter for syklende på strekningen/planområdet. Det er derfor behov for å etablere faste sykkeltelemålepunkt. Korttidstelling kan være et alternativ, og er mye bedre enn ingen registrering.

## Dagens situasjon for syklende

### Generelt – Hele strekningen

Sykling langs *hele* strekningen Ålesund-Molde er typisk tursykling/sykkelturisme og omtales under nasjonale sykkelruter. En sammenhengende og god tilrettelegging for syklende langs hele strekningen er også viktig for de som sykler kortere strekninger.

### Målpunkt

Den største samlingen av målpunkt for syklende er i hver ende av prosjektstrekningen; henholdsvis Ålesund og Molde. Det er i byområdene det er mest sykling og potensialet for økt sykling er størst.

Likevel er det flere målpunkt langs strekningen. Noen av målpunktene er rett ved/langs E39, eksempelvis kollektivknutepunkt, mens andre er noen kilometer unna selve E39. I hovedsak er dette målpunktene:

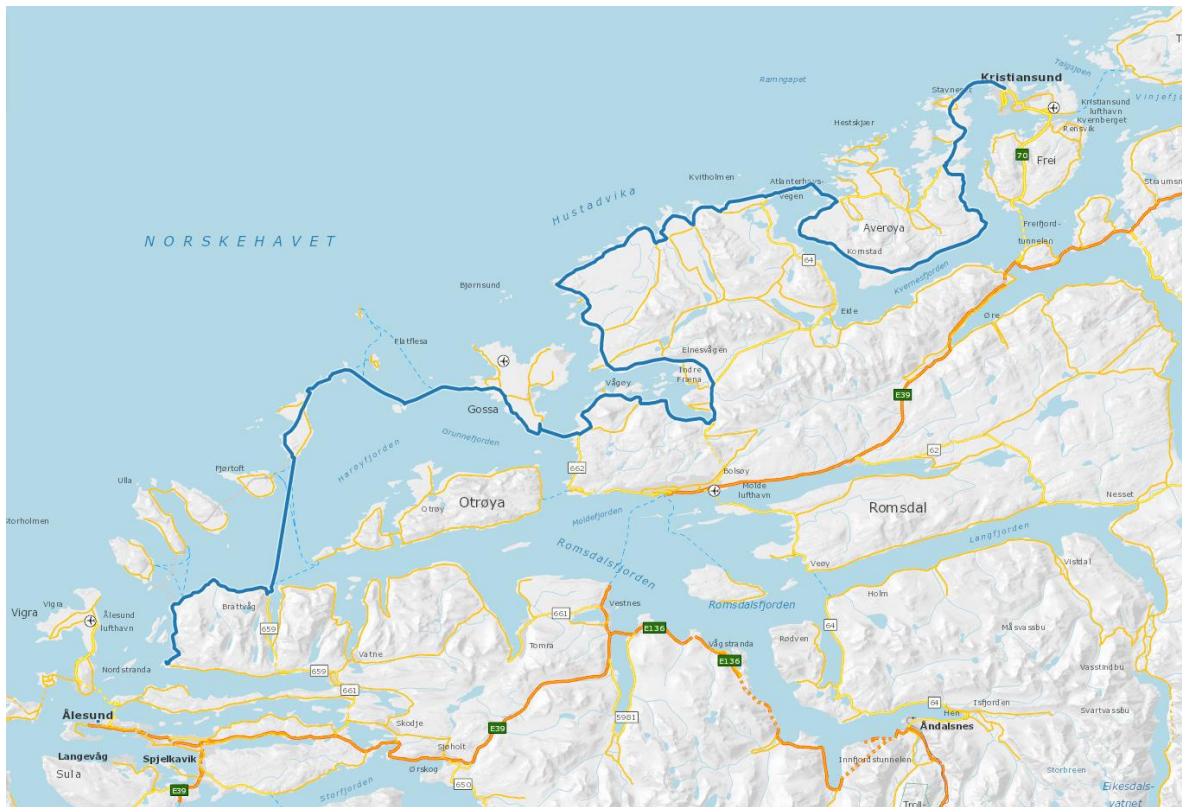
- Ålesund
- Molde
- Digernes
- Skodje
- Sjøholt
- Vestnes

Disse vil fortsatt være viktige målpunkt for syklende når ny E39 Ålesund -Molde er etablert.

I tillegg vil nye kryssområder og kollektivknutepunkt da komme til som nye målpunkt. Eksisterende kollektivknutepunkt kan få større betydning for syklende. Tomra vil, med nærhet til krysset /knutepunktet på Vik, bli et målpunkt.

### Nasjonal sykkelrute - Sykkelturisme

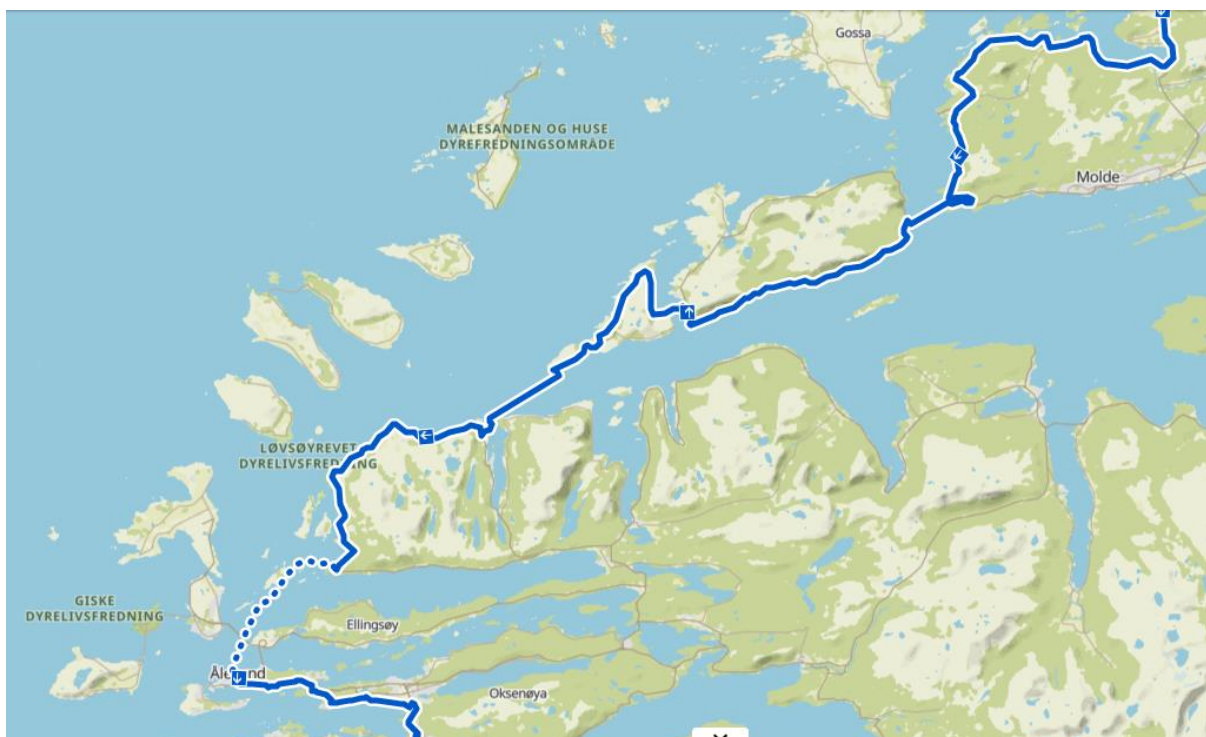
Sykkelturisme er økende i popularitet, og nasjonal sykkelrute nr. 1 *Kystruta* går langs hele norskekysten ([Atlantic Coast Route - EuroVelo](#)). Strekningen Ålesund – Molde - Kristiansund er en av få strekninger på *Kystruta* som er skiltet (se Figur 1). Den er nå skiltet via Gossa og Harøya.



Figur 1 Dagens skilting av Nasjonal sykkelrute nr 1.

Med bakgrunn i planlagt ny bru over Julsundet legges det opp til at den nasjonale sykkelruta skal gå over brua, videre på fv. 668 og ferja Dryna-Brattvåg videre mot Ålesund (Figur 2). Uansett hvilken side av Otrøya og Midøya som blir skiltet som nasjonal sykkelrute bør både inn- og utsida ha vegvisningsskilting for sykkel.

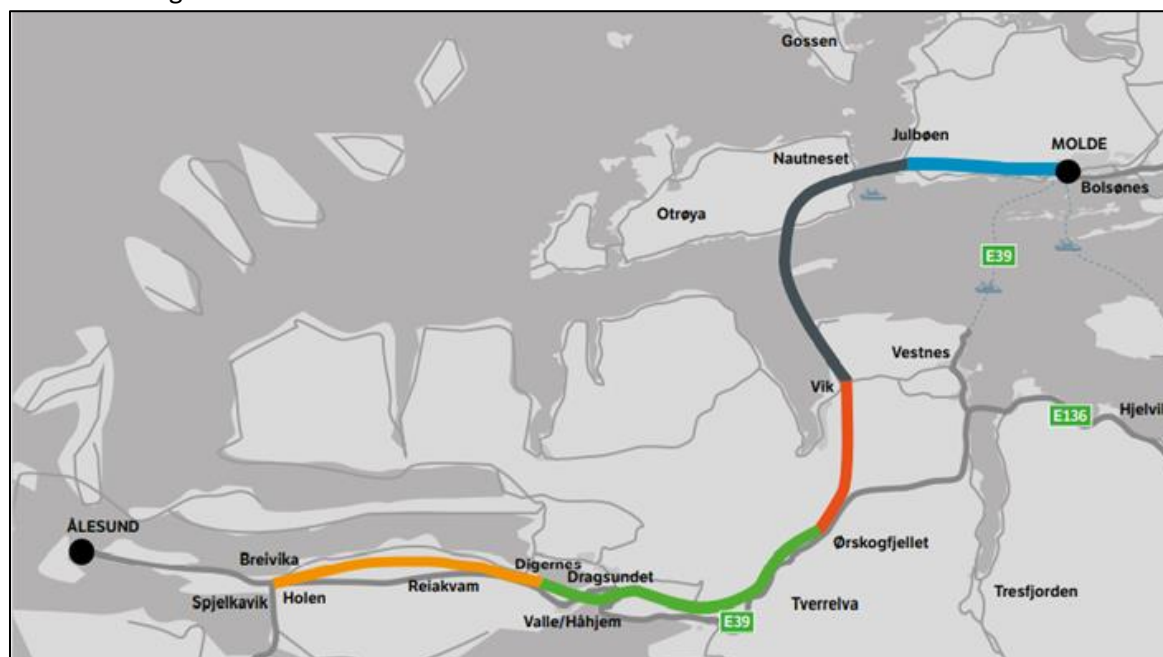
Selv om en slik omlegging av ruta vil gi betydelig innkorting mellom Ålesund og Molde, er de nasjonale sykkelrutene i større grad *opplevelsesruter* enn raskeste veg mellom A og B for transportsyklister. Sykkelturisme tilrettelegges mer med tanke på at «veien er målet» enn framkommelighet og målpunkt for transportsyklister og til/fra skole/arbeid. De nasjonale sykkelrutene vil derfor et *supplement* til sykkeltilbudet langs riksvegen, selv om det kan forekomme sammenfallende tilbud på enkelte strekninger. Det pågår et arbeid med å fastslå traséer, i tillegg til avklaring om roller og ansvar, for de nasjonale sykkelrutene.



Figur 2 Nasjonal sykkelrute 1 Kystruta Trondheim – Bergen ([Nasjonale sykkelruter | Komoot](#))

### Strekningsvis

Her bruker vi strekningsinndelingen i prosjektet, som vist i kartskissen nedenfor. Denne inndelingen er med tanke på ny veg, så mellom Ørskogfjellet og Molde følger dagens sykkelrute dagens E39 nesten hele vegen, med unntak fra noen delstrekninger hvor ruta går langs parallell fylkes- eller kommunal veg.



Figur 3 Delstrekninger i prosjektet E39 Ålesund – Molde.

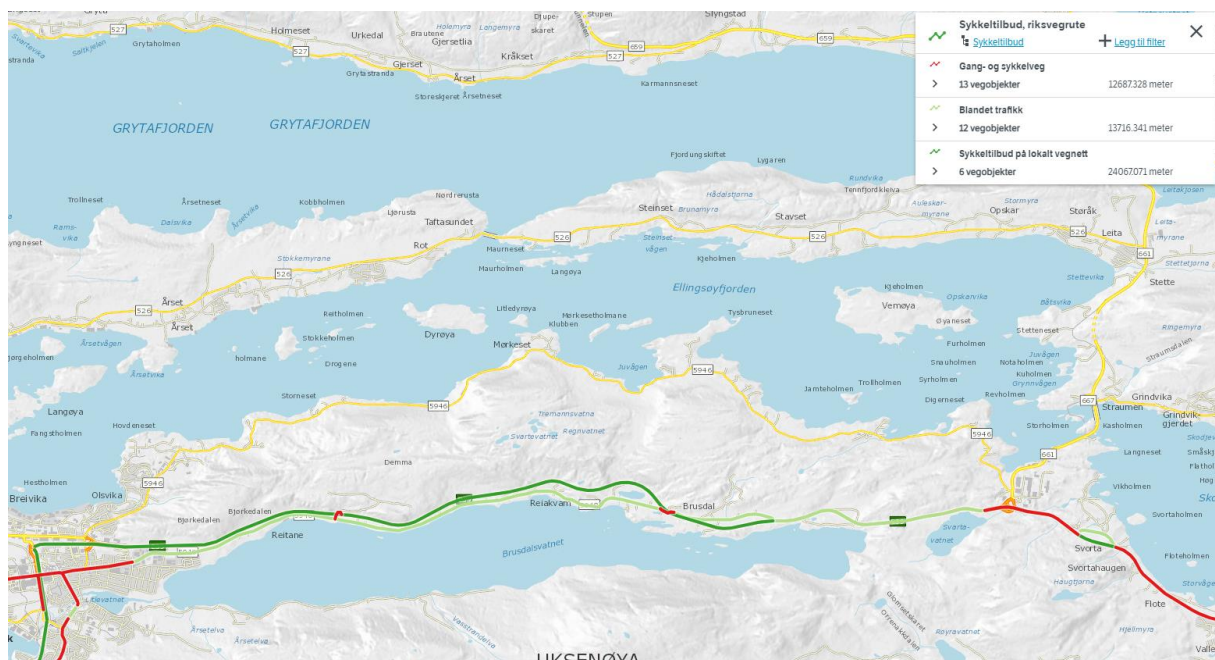
For hver delstrekning vises kart fra NVDB med dagens riksvegtilbud for syklende.

## Breivika – Digernes

Strekningen er ca. 13 km og følger lokalt vegnett fra Moa fram til krysset E39/ Gamle Brusdalsveg. Denne strekningen (langs fv.5948 Brusdalsvegen) er ca. 10 km og har trafikkmengde ÅDT ca. 1.500 og fartsgrense 50 og 60 km/t.

Her er transportsykling og tursykling dominerende. Langs den første strekningen (ca. 1 km) fra prosjektavgrænsningen er det tettere med boliger og næringsbebyggelse og noe høyere trafikk (ÅDT over 5.000). Der vil det være behov for tiltak, særlig med tanke på at det er skoleveg

Videre østover fra er det undergang (gang- og sykkelveg) under E39, og fortsettelse østover langs Brusdalslia (KV52040) og Gamle Brusdalsveg (KV52037). De østligste 3 km, vest for Digerneskrysset, har i dag ingen alternativ lokalveg, så der er det ingen alternativ til å sykle langs E39 (blandet trafikk). Denne delen av strekningen gjør at det ikke er sammenhengende tilbud; en «missing link».



Figur 4 Sykkelrute langs E39 mellom Ålesund og Digernes.

## Digernes – Ørskogfjellet

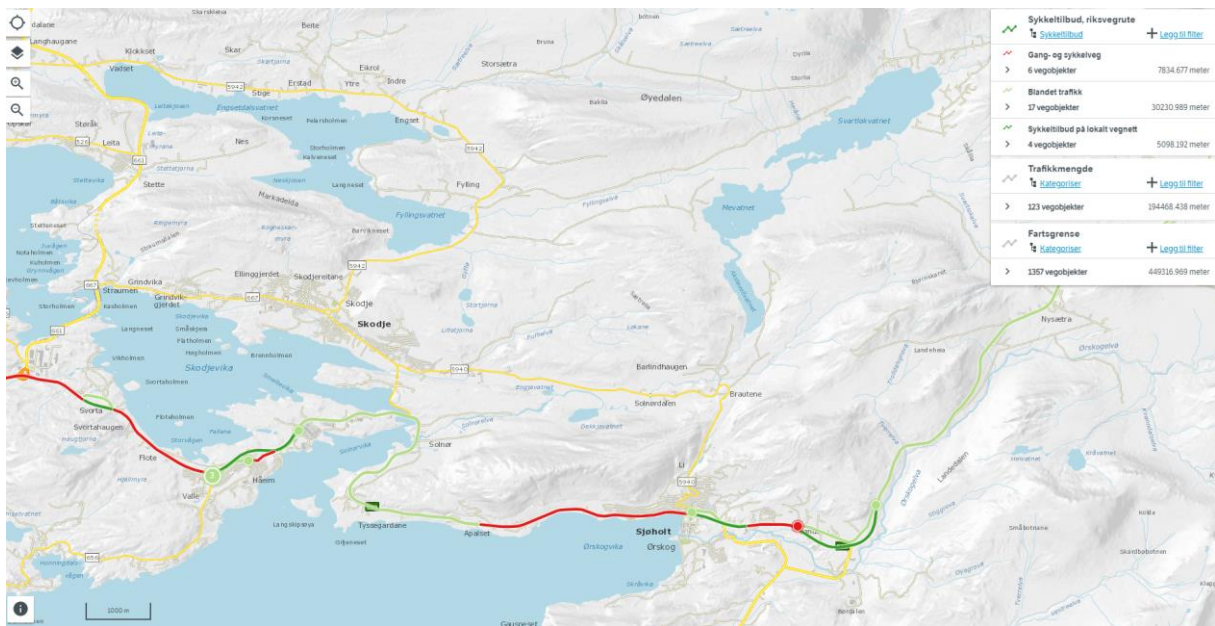
Når det gjelder sykkelrute langs riksveg, er det mer naturlig å beskrive strekningen Digernes – Sjøholt (ca 14,6 km), da Sjøholt er et mer naturlig målpunkt for syklende enn Ørskogfjellet.

Fra Digernes til Håem er det gang- og sykkelveg langs E39, med et par korte strekninger langs lavtrafikkert kommunal veg. Mellom Håem og Sjøholt er det ca. 6 km uten tilbud for gående og syklende («missing link»), men vestfra mot Sjøholt er det ca. 3,4 km gang- og sykkelveg.

Fra Sjøholt og østover er det mulig å velge sykling langs lokalveg og gang-/sykkelveg. Dette fanger i praksis opp all bebyggelsen nærheten Sjøholt. Videre over Ørskogfjellet må man sykle i blandet trafikk på E39.

Alternativ rute for tursykling er fra Sjøholt, via fv.650 og fv. 5936 til Kjersemålen og videre til Tresfjorden. Denne ruta er ca. 10 km lengre, og ikke noe reelt alternativ for riksveggruta ut over turkonseptet.

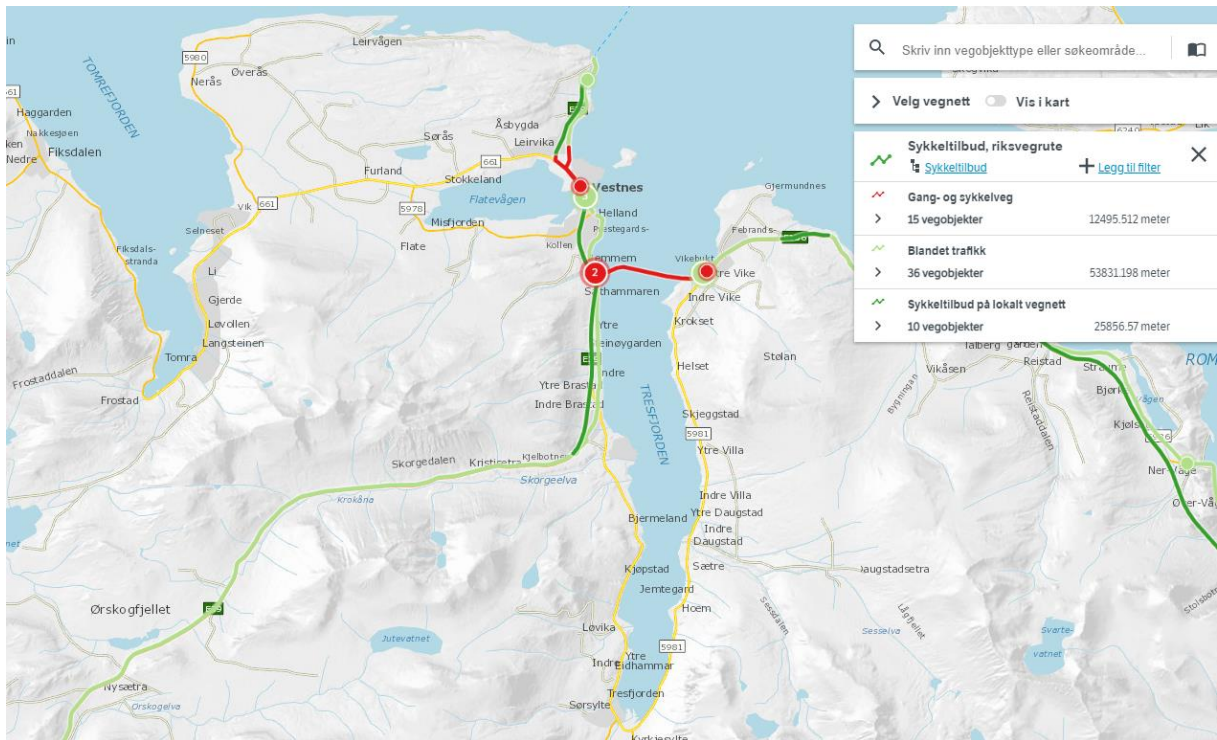




Figur 5 Sykkelrute langs E39 mellom Digernes og Ørskogfjellet.

### Ørskogfjellet – Vik

Her er det for dagens situasjon mer riktig å benevne det som Ørskogfjellet - Vestnes. Over Ørskogfjellet er det totalt 16,5 km lang strekning med sykling i blandet trafikk, altså uten tilrettelegging for sykkel. Lengden på strekningen, trafikkmengden (ÅDT<sub>2019</sub> på 4.200) og hastigheten (fartsgrense 80 km/t) gjør at denne strekningen kun er aktuell for erfarne tursyklister og treningssykling. Fra Kjelbotn til Vestnes går sykkelruta langs lokalt vegnett og gang-/sykkelveg langs E39 i Vestnes.



Figur 6 Sykkelrute langs E39 mellom Ørskogfjellet og Vestnes

Vik – Julbøen (kryssing av Romsdalsfjorden)

I dag er kryssing av Romsdalsfjorden med ferje fra Furneset i Vestnes til Molde ferjekai i sentrum.

Vik og Julbøen har ingen stor betydning i dag med tanke på sykkelrute langs E39. Men ny E39 med knutepunkt på Vik, undersjøisk tunnel og bru over Julsundet (med sykkelveg) vil endre dette totalt.



Figur 7 Sykkelrute langs E39 mellom Vestnes og Molde

## Julbøen - Molde

Denne strekningen inngår ikke som noe riksvegalternativ for syklende i dag, som beskrevet under forrige delstrekning. Strekningen er imidlertid i dag også en viktig hovedrute for sykling i Molde. Med ny E39 vil den få enda større betydning, med bru over Julsundet og forbindelse til Gossa.

## Konsekvenser og tiltak for gående og syklende med ny E39

### Generelt

Konsekvensene av ny E39 mellom Molde og Ålesund er som nevnt tidligere:

- Det vil ikke bli tillatt å gå eller sykle på ny E39

Fra håndbok N100 *Veg- og gateutforming* står følgende:

#### **Løsninger for gående og syklende**

*Helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende skal fremgå av overordnet plan. Dette bør løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg. Gang- og/eller sykkelveg utformes etter krav i kapittel D.2.*

Det innebærer at riksvegtruta for syklende vil gå langs fylkesveg eller kommunal veg. På deler av strekningen er det også tilfellet i dag.

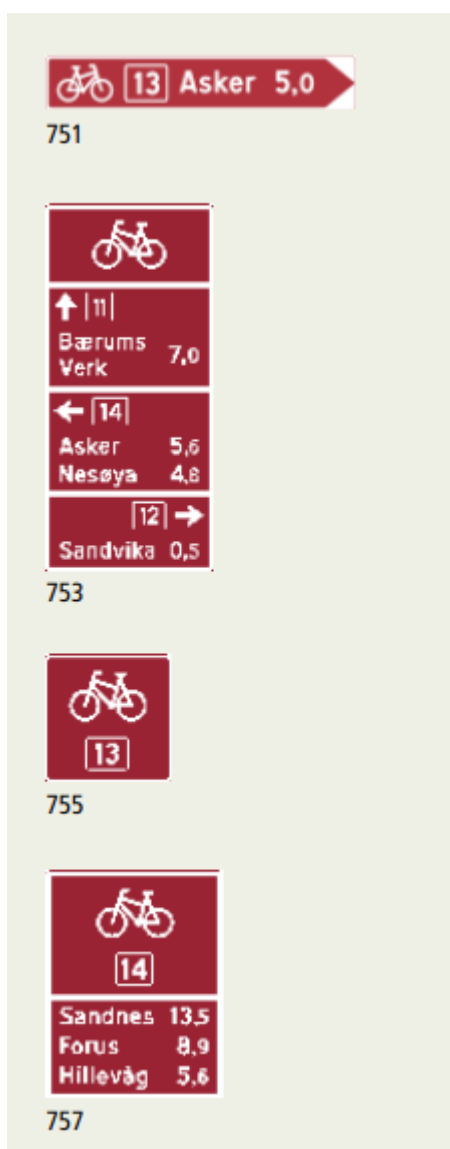
- Der ny E39 legges i ny trasé vil det bli redusert trafikk på dagens E39, som gir bedre forhold for gående og syklende og øvrig lokaltrafikk. Særlig gjelder dette strekningen Digernes – Sjøholt, men også gjennom Vestnes, hvor trygghet for gående og syklende vil bedres generelt. For lokal sykkeltrafikk (turer opp til 4-5 km), som dominerer i antall, vil dette ha størst betydning. Økt trygghet vil være drivende for at flere velger å sykle, bl.a. til/fra jobb/skole. Men det er viktig å være særlig oppmerksom på at tilrettelegging for å gå eller sykle til/fra skole ikke bare innebærer trygge og trafikksikre strekninger, men i vel så stor grad sikrere kryssing av kjøreveg. **Trafikksikkerhetsrevisjon av planer er en prosess for å bidra til at løsningene er trafikksikre også for syklende.**
- Bortfall av ferge gir utfordringer for fjordkryssing med sykkel  
Dette betyr at syklistene som skal krysse fjorden har to muligheter, som også er beskrevet i kollektivrapporten:
  - Sykle til knutepunkt/holdeplass og parkere sykkelen der for så å reise videre kollektivt eller som bilpassasjer
  - Sykle til knutepunkt/holdeplass og ta med sykkel på buss eller taxi

Dette vil ha størst betydning for pendlere mellom Vestnes (bosted) og Molde (skole/studiested/arbeidsplass).

Tiltak for å tilrettelegge de to nevnte løsningene best mulig er:

- Sørge for tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser ved knutepunktene. Sykkelparkeringen må ha god standard for å være attraktiv for bruk, som heldagsparkering for pendlere. Det vil være behov for takoverbygg og/eller låsbare skap for trygg parkering av sykkel en hel dag eller lengre. Toalettfasiliteter vil det også kunne være behov for, da det faller bort når ferja legges ned.
- Mulighet for å ta med sykkel på buss. Kapasitet og tilgjengelighet er viktig. Med tilgjengelighet menes da en enkel måte å frakte med sykkel slik at det blir minst mulig «heft» for syklisten, sjåfører og øvrige passasjerer.

- Sammenhengende tilrettelegging for syklende er avgjørende for alle behovene som er beskrevet innledningsvis. God tilrettelegging, få, men trygge systemskifter og god skilting bidrar til sammenhengende sykkelnett. Dersom det over en strekning på noen kilometer er godt tilrettelagt med sykling langs en lavtrafikkert lokalveg eller en gang- og sykkelveg, vil det være svært ubehagelig å plutselig måtte sykle på en veg med noen tusen i ÅDT, høy tungtrafikkandel og 80 km/t. Slike strekninger omtales som en «missing link» på ruta. Det vises til noen slike «missing links» i den strekningsvise gjennomgangen.
- Vegvisningsskilting



Når riksvegtilbudet for syklende skal gå langs fylkesveg eller kommunal veg, er det viktig å tydeliggjøre *hva* som er riksvegruta for syklende med god skilting og informasjon.

Uavhengig av standard på sykkeltilretteleggingen må det framgå tydelig *hvor* ruta går med visningsskilt for syklende. Skilting i seg selv vil bidra til bedre trygghet og framkommelighet for syklende.

Visningsskiltingen må vise hel rute fram til målet, slik at skiltingen er tydelig der syklisten må velge retning. Skiltingen må ikke ha «missing links».

I tillegg er det viktig å gi tidlig informasjon til de som sykler langt, eksempelvis sykkelturnister. Informasjon om at fjordkryssingen er med kollektivtransport. Informasjonstavler kan være aktuelt på knutepunkt og kryss med viktig rutevalg.

Sykkelturister flest er godt forberedt, med informasjonssøk på nett og sosiale medier, og kjenner tilbudene og begrensningene på forhånd.

Figur 8 Vegvisningsskilt for sykkelruter  
(Håndbok N300 Del 4A  
(Statens vegvesen))

## Strekningsvis

I tillegg til de generelle konsekvensene og tiltakene for syklende er det noe som gjelder særskilt for den enkelte delstrekning.

### Ålesund – Digernes

På denne strekningen vil det være mest naturlig å legge sykkeltraséen langs Brusdalsvegen, som også i dag fungerer som syklistenes riksvegtilbud. Denne traséen inngår også i *Hovednett for sykkel i Ålesund* (se vedlegg 1). I vestre del av strekningen er det spesielt viktig å etablere helhetlige løsninger som ivaretar sykling på langs og tvers av E39. Bypakke Ålesund er et samarbeidsprosjekt mellom Ålesund kommune, Statens Vegvesen og Møre og Romsdal fylke og skal opp i Stortinget før sommerferien 2021. Et nært samarbeid med Bypakke Ålesund er avgjørende for å få etablert gode løsninger for syklende i vestre prosjektavgrensing.

Noen sentrale punkt vil være kobling til hovednettet for sykkel i vest (ved kryss med fv.5946 Alvikvegen). Herfra er det gang- og sykkelveg langs fv. 5948 Brusdalsvegen fra Moa østover til Fremmerholvegen. Det er behov for et separat tilbud for gående og syklende ca. 470 meter videre østover forbi industriområdet. Videre østover er det mindre trafikk og mer landlige omgivelser. På sikt kan det være behov for separat tilbud videre også, men her får vi et skille i trafikkmengde og type område som gjør dette til en naturlig overgang (systemskifte).

Dersom ny E39 legges i helt ny trasé på denne strekningen, kan sykkelruta følge dagens E39 være et alternativ på deler av strekningen. Det aller viktigste er at det etableres en sammenhengende løsning for syklende separert fra E39 helt fram til Digernes. Det kan stykkevis være gang- og sykkelveg eller sykling i blandet trafikk på lavtrafikkert lokalveg.

### Digernes – Ørskogfjellet - Vik

For framtidig situasjon vil det være mest hensiktsmessig å se delstrekningene Digernes – Ørskogfjellet og Ørskogfjellet – Vik i sammenheng, da Ørskogfjellet i seg selv ikke er noe typisk målpunkt for syklende.

Figur 9 viser strekningen Digernes - Vik med to alternative ruter (fra *Google Maps*). Den mørkeblå strekningen går via Tennfjord og Vatne, videre på fv.5970 til Fiksdalen og fv.661 videre via Tomrefjord til Vik. Dette er den korteste og raskeste ruta ifølge *Google Maps*. Likevel er den lyseblå linja over Ørskogfjellet et alternativ, særlig for videre sykling på E136, over Tresfjordbrua og østover. Dersom ny E39 på deler av strekningen over Ørskogfjellet skal gå i dagens E39-trasé, vil det forutsette gang-sykkelveg/ parallell lokalveg på den/de aktuelle strekningene.

Begge rutene som helhet er imidlertid for langdistansesykling, og ikke av stor betydning for å øke hverdagssykling.

Størst potensial for økt sykling er imidlertid på de kortere strekningene mellom tettstedene, markert med gulstiplede områder i figur 9. Det sørligste stiplede området, mellom Digernes og Sjøholt, vil ifølge beregninger få mer enn halvert trafikkmengde på dagens E39 når ny E39 er åpnet for trafikk. Det vil gi tryggere forhold for syklende.

Skodje og Vestnes er de største tettstedene i området, og god sykkelforbindelse til knutepunktene på hhv Digernes og Vik vil være viktig både for sykling i seg selv og for overgang til kollektivtransport.

Mellom Vestnes og Vik er dette godt ivaretatt i reguleringsplan for ny gang- og sykkelveg (fv.661 Vik-Leirvikbukta). Det mangler kun 400 m gang- og sykkelveg vest for Vik før det er sammenhengende tilbud også mellom Tomra og knutepunktet på Vik. God sykkeltilrettelegging mellom boligområder, arbeidsplasser og knutepunkt bør prioriteres.



Figur 9 Sykkelruter (to alternativ – mørkeblå og lyseblå linje) med distanse og reisetid mellom Digernes og Vik (Google Maps). Gulstiplede områder viser der det er størst potensiale for sykling

#### Vik – Julbøen (kryssing av Romsdalsfjorden)

Som omtalt under *Generelt*, vil syklende være nødt til å ta buss, enten med eller uten sykkel for å krysse Fjorden. Det er også en mulighet å etablere en ordning der en kan bestille sykkeltransport med taxi, tilsvarende ordningen for Atlanterhavstunnelen ved Kristiansund ([Fram \(frammr.no\)](http://Fram(frammr.no))). For syklende mellom Vestnes og Molde er dette en klar ulempe sammenliknet med dagens fergeforbindelse. Derfor er det viktig å tilrettelegge best mulig med sykkelparkering ved knutepunkt og sykkeltransport med buss.

Planlagt bru over Julsundet har en kombinert veg for gående og syklende sammen med saktekjørende trafikk (moped, traktor o.l.). Det gir fast forbindelse og stor forbedring av tilgjengelighet for alle trafikantgrupper mellom Molde og Midsund, samt trekantforbindelse med framtidig tilknytning til Gossa.

Saktegående trafikk (moped, traktor o.l.) må videre bruke ferjestrekningen Dryna – Brattvåg som eneste fjordkryssingsmulighet i retning Ålesund. Da saktegående trafikk ikke har anledning til å bruke ny E39, henvises de til øvrig vegnett.

Da det på denne strekningen er vedtatt reguleringsplaner, er det aller viktigste for syklende er god skilting, tilrettelegging på knutepunktene med informasjon og sikker og lett tilgjengelig sykkelparkering.

### Julbøen - Molde

Det er beregnet liten nedgang i trafikken langs Fv. 662 mellom Julbøen og Molde som følge av ny E39. Når ny E39 med sykkelveg/driftsveg på bru over Julsundet er etablert, er det kun 1,6 km som mangler gang- sykkelveg for å få et sammenhengende tilbud for syklende mellom Julbøen og Molde.

Ny E39 kommer vestfra i tunnel knyttes til eksisterende veg med rundkjøring ved Fuglset. Tunnelportal og rundkjøring er ekstra barrierer for framføring av sykkelveg. For å redusere denne barrierevirkningen, og legge til rette for gode løsninger for gående og syklende, er følgende momenter av stor betydning:

- Koblinger til hovednett for sykkel i Molde
- Se behov for øst-vest-forbindelse både langs dagens E39 og høyere i Moldelia.
- Mest mulig direkte ruter og minst mulig unødvendig bratte stigninger

## Oppsummering

Utbygging av E39 mellom Molde og Ålesund gir både muligheter og utfordringer for tilrettelegging for gående og syklende.

Generelt vil mange delstrekninger gi bedre forhold for syklister, da dagens vegnett (E39) avlastes. Dette gjelder særlig strekningen Digernes- Sjøholt-Ørskogfjellet, hvor beregninger viser mer enn halvering av dagens trafikkmengde.

Hovedutfordringen for syklende med ny E39 er kryssingen av Romsdalsfjorden, der dagens fergetransport. Men bru over Julsundet med gang- og sykkelveg vil bidra til bedre tilgjengelighet mellom Misund, Molde og Gossa.

I videre planlegging og prosjektering er det viktig å ivareta følgende:

### Sykkelpotensiale

For å bidra til at flere velger å sykle, er det hensiktsmessig å fokusere innsatsen der det er størst potensial for sykling. Her vil det primært være i hver ende av prosjektet; inn mot Ålesund og Molde. God tilknytning til øvrig hovednett er av avgjørende betydning. Dernest er potensialet størst på strekningen Digernes – Sjøholt, med tilknytning til Skodje, samt mellom Vestnes og Vik. Her vil høy standard på sykkeltilretteleggingen ha størst betydning.

### Sammenhengende sykkelrute

Brudd i sykkeltraséen («missing link») bør prioriteres med tiltak som gir et helhetlig og sammenhengende system. Eksempelvis vil ny sykkeltrasé vest for Digernes bidra til det.



**Attraktive knutepunkt**

Kollektivknutepunktene, og særlig de ved Digernes og Vik, er sentrale for kombinasjon av sykling og kollektivtransport. Dette er viktig, selv om det ikke er helt avklart hvordan kollektivrutetilbudet blir og opplegg for å ta med sykkel på buss. I reguleringsplansammenheng er det viktigste å tilrettelegge nok plass til sykkelparkering, for eksempel muliggjøre utvidelse etter behov.

**Skilting av sykkelruter**

Skilting langs ruta og til målpunkt ved siden av ruta bidrar til trygghet og framkommelighet. Opplysningstavler om tilbudet bør settes opp på relevante steder som for eksempel kollektivknutepunkt og rasteplasser.

## Kilder

### Kilder og lenker til faglig relevante rapporter og sider

Nasjonale sykkelruter: [Nasjonale sykkelruter | Komoot](#), [Atlantic Coast Route - EuroVelo](#)

På sykkel i nye Ålesund (Asplan Viak) [På sykkel i nye Ålesund \(arcgis.com\)](#)

Kollektiv E39 Ålesund Molde (Møreforskning 2021)

Kommunedelplan Hovednett for gående og syklende i Molde (Molde kommune 2013)

Hovednett for sykkel i Ålesund (Nordplan, for Statens vegvesen 2010)

Hovednett for sykkel med viktige målpunkt (Ålesund kommune, 2015, rev.2017)

Transportstrategi for gående og syklende i Møre og Romsdal 2010-2019  
(Møre og Romsdal fylkeskommune 2007)

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

Håndbok V122 Sykkelhåndboka



Statens vegvesen  
Prinsens gate 1  
7013 Trondheim

Tlf: (+47)22073000  
firmapost@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**