



ÅLESUND KOMMUNE

SAKSPAPIR

Endelig lokalpolitisk behandling - bypakke Ålesund

Dokumentinformasjon:

Saksbehandler: Liv Kjersti Finholt	ArkivsakID: 12/27
Tlf: 70 16 20 48	JournalpostID: 19/36766
E-post: postmottak@alesund.kommune.no	

Behandling:

Saksnummer:	Utvalg:	Dato:
057/19	Formannskapet	28.05.2019
045/19	Bystyret	06.06.2019

045/19 - Bystyret

Vedtak:

1. Ålesund kommune går inn for at det vert etablert ei bypakke for Ålesund i tråd med «Bypakke Ålesund – Faglig grunnlag trinn 1» frå Statens vegvesen, datert 1. februar 2018, med en prosjektlister som ser slik ut:

	Prosjekt	Anslått kostnad i 2018 (mill 2017-kr)*	Anslått kostnad (mill 2019- kroner)**
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Ny Brosundbro, gate fra Waterfront-Posthuskrysset	270	280
	Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmgate	80	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivpunkt sjukehus	50	50
	Miljøgate campus - kollektivknutepunkt	110	150
E136 Breivika - Lerstad	E136 Breivika-Lerstad	1650	1 920
	E136 Lerstadtoppen-Campus	430	460
Kollektiv, sykkel, gåing, trafiksikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafiksikkerhet. Tiltak kartlegges videre.	275	280
Tiltak på fv 60 Blindheim – Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	270	290
Tiltak på E39 ved Myrland	E39 Myrland, påkjøringsrampe	50	50
	Sum PROSJEKTER	3185	3560

	Bomstasjoner	40	40
	Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	50	50
	KOSTNADER BYGGING	3275	3650

* Tilsvarer prosjektlista som ligger i det faglige grunnlaget fra 2018.

** Tallene fra Faglig grunnlag 2018 er oppdaterte; Det er gjennomført nye kostnadsanslag for noen av prosjektene. I tillegg har man tatt hensyn til prisstigningen.

2. Ålesund kommune går inn for at bypakke Ålesund vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 3,65 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjonar. Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

2019- kroner	2018-2023	2024-2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	205	379	0	584
Fylkeskommunale midlar	3	82	0	85
Kommunale midlar	75	107	0	182
Bompengar	582	1399	816	2797
Sum	865	1967	816	3648

3. Bypakka skal delfinansierast med bompengar basert på tovegs innkrevjing i 14 bomstasjonar som vist i Statens vegvesen sitt faglege grunnlag.

4. Ålesund kommune gir si tilslutning til at det blir lagt til grunn ein gjennomsnittleg takst på 17-22 kroner. Dette er rekna til å gi følgjande takstar:

- Takstgruppe 1: 20 – 25 kroner
- Takstgruppe 2: 40 – 50 kroner

5. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 prosent. Det vil ikkje vere rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.

6. I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt. Dersom det blir opna for at nullutsleppskøyretøy får lågare rabatt, kan dette innførast i bypakken om dette vert aktuelt.

7. Bompengetakstane er føresett regulerte i takt med auken i konsumprisindeksen.

8. Det er lagt til grunn timesregel. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit månadstak på 60 betalande passeringar per kalendermånad.

9. Det blir innført ein timesregel for begge takstgrupper der første registrerte passering i sentralsystemet skal gjelde. Når det blir teknisk mogleg, vil den passeringa med høgast takst i løpet av ein time gjelde.

10. Ålesund kommune legg til grunn at bompengar skal krevjast inn i inntil 15 år.
11. Alle rabattordningar føreset gyldig avtale og bruk av brikke.
12. Dersom økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresett, er Ålesund kommune samde i at det må kuttast i fastsett portefølje for bypakka.
13. Dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett, er det lagt til grunn at prosjekt frå marginalister knytt til trafikktrygging, gang- og sykkelveg eller kollektiv kan takast inn i pakken, eller at takstane og/eller innkrevjingsperioden vert redusert.
14. Ålesund kommune godkjenner at det vert sett opp bomstasjonar på lokalt vegnett om det vert ei monaleg overføring av trafikk inn på lokalt vegnett etter at tiltak som skilting, reduserte fartsgrenser og stenging er gjennomførte.
15. Ålesund kommunelegg til grunn at det vert arbeidd vidare med bypakke Ålesund byggesteg 2.
16. Bystyret vedtek at Ålesund kommune bidreg med 182 mill. kroner til prosjektet bypakke Ålesund trinn 1. Dette vert innarbeidd i kommande økonomiplanar fram til og med 2028.
17. Midlar Ålesund kommune vil bruke til planlegging før bompengavtalen vert underskriven kan gå inn som ein del av Ålesund kommune sin andel av bypakka.
18. Ålesund kommune vil starte arbeidet med å få fram ein parkeringsstrategi som støttar opp under måla for bypakke Ålesund.

Tilleggspunkt fra Ålesund bystyre, utover de vedtakene som
Statensvegvesen/Vegdirektoratet anbefaler:

1. Ålesund kommune ønsker å innføre satelittbasert vegprising og vil gjerne bli pilot for et slikt system.
2. I det videre arbeidet med bypakke Ålesund byggetrinn 2 må Brosundtunnel og strekningen Vegsund-Breivik ha førsteprioritet
3. Bystyret i Ålesund vil øke satsingen på kollektivtrafikk og ber derfor om at tiltaket E136 Lerstadtoppen – Campus vurderes helt eller delvis erstattet av kollektivtiltak i samsvar med COWI-rapporten "Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund".
4. Dersom Vegdirektoratet imøtekommer Ålesund kommune på dette punktet vil prosjektlista se slik ut:

	Prosjekt (mill 2019-kroner)	<i>Faglig grunnlag</i> *	Bystyrets FORSLAG IMØTEKOMMES**
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Ny Brosundbro, gate fra Waterfront-Posthuskrysset	280	280
	Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmgate	80	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivpunkt sjukehus	50	50

	Miljøgate campus - kollektivknutepunkt	150	150
	Campus del 2 (tilpasning)		70
E136 Breivika - Lerstad	E136 Breivika-Lerstad	1 920	1 920
	E136 Lerstadtoppen-Campus	460	0
Kollektiv, sykkel, gåing, trafiksikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafiksikkerhet. Tiltak kartlegges videre.	280	280
	Kollektivtiltak ihht COWI-rapport		390
Tiltak på fv 60 Blindheim – Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	290	290
Tiltak på E39 ved Myrland	E39 Myrland, påkjøringsrampe	50	50
	Sum PROSJEKTER	3560	3550
	Bomstasjoner	40	40
	Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	50	50
	KOSTNADER BYGGING	3 650	3 650

* Faglig grunnlag 2018, oppdaterte tall

** Punkt 4 om omdisponering av E136 Lerstadtoppen – Campus til kollektivtiltak og tilpasning av Campus.

5. Bystyret ber om at behovet for påkjøringsrampen på E39 Myrland vurderes på nytt når kommunedelplanen for E39 er fastsatt.

6. Bystyret stiller seg bak vedtakspunkt fra styringsgruppen for bypakken og rådmannen slik de er fremlagt i innstillingen fra Formannskapet punkt a. –f.

7. Bystyret ber om at det legges inn en mulighet for å vurdere rushtidsavgift på et senere tidspunkt, slik som bystyret tidligere har lagt til grunn. Dette kan være et viktig virkemiddel for å nå måla om reisemiddelfordeling som er satt for bypakken.

8. Det skal tilstrebes at miljøprofilen og forholdet mellom vegtiltak og tiltak for kollektiv, gående, syklende og trafiksikkerhet beholdes. En eventuell kostnadsoverskridelse på strekningen E136 Breivika – Lerstad – Campus bør ikke gå på bekostning av de andre prosjektene i bypakken. Bystyret ønsker at eventuelle kostnadsoverskridelser på denne strekningen dekkes av bompengeselskapet og staten etter den prosentvise fordelinga som ligger til grunn for pakken, og at kostnadsoverskridelser over ti prosent dekkes av staten.

9. Bystyret vil framheve viktigheten av at de mindre tiltakene for gående, sykkel, kollektiv og trafiksikkerhet kommer tidlig i perioden. Bystyret vil derfor oppfordre vegvesenet til at utbyggingsplanen endres i tråd med dette.

Følgende vedtakspunkt gjelder styringsgruppa for bypakken og rådmannen:

- a. Det jobbes videre for at satellittbasert vegprising utredes og konkretiseres gjennom Smart Sustainable City-satsingen og at muligheten for å bli pilot for et slikt system undersøkes

- b. Det jobbes videre for at Ålesund skal komme med i byvekstavtaleordningen.
- c. Det legges fram en sak om planlagt ny bro over Brosundet der konsekvensene for framkommelighet, beredskap m.v. ved ulike alternativer for bredde og antall kjørefelt over broen blir drøftet.
- d. Planleggingen av tiltakene som kommunen skal ha ansvar for (blant annet gange, sykkel, trafiksikkerhet, noen av infrastrukturtiltakene for kollektiv og gateterminalen) må intensiveres for at tiltakene skal være klare til gjennomføring når bypakken starter. Bystyret har avsatt midler til bypakken på årsbudsjett og økonomiplan for å dekke kommunens egenandel i bypakken. Rådmannen gis fullmakt til å bemanne organisasjonen slik at utbyggingsplanen kan følges. Utgiftene dekkes av midlene som er avsatt til bypakken.
- e. Det er behov for å etablere en bypakkeorganisasjon som kan håndtere planlegging og etter hvert utbygging av alle prosjektene. Rådmannen gis fullmakt til å foreta de nødvendige organisatoriske tilpasninger for å bidra til gjennomføring av bypakkens prosjekter. Det er en fordel om de tre involverte partene kan samlokaliseres, for å sikre god samordning i gjennomføringen av bypakken.
- f. Ålesund bystyre ønsker at Brosundtunnelen får status som fylkesvei.

Bystyret stiller seg bak de to vedtakene som kom i formannskapet den 28. mai:

- a. Bystyret understreker at nullvekstmålet og målet om 50% klimakutt innen 2030, fortsatt er gjeldende. Tiltakene i bypakken vil ikke føre til at Ålesund når målene om mer miljøvennlig transport og vesentlige klimakutt. Bypakken vil være et av flere tiltak for å nå gjeldende klimamål. Bystyret understreker nødvendigheten av at det parallelt med realiseringen av bypakken innføres nødvendige tiltak for å nå klimamålene.
- b. Bystyret ber rådmann legge frem en sak for bystyret i løpet av 2020 hvor det redegjøres for hvilke tiltak som må komme i tillegg til bypakken for å endre reisevaner og nå vedtatte måltall for andel kollektivreiser, sykkel og gange.

Behandling:

Utsettelsesforslag fremmet av Ålesundslista ved Hans Kjetil Knutsen

Saken utsettes.

Alternativt forslag til vedtak fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti ved Tore Johan Øvstebø

1. Ålesund kommune går inn for at det vert etablert ei bypakke for Ålesund i tråd med «Bypakke Ålesund – Faglig grunnlag trinn 1» frå Statens vegvesen, datert 1. februar 2018, med en prosjektliste som ser slik ut:

	Prosjekt	Anslått kostnad i 2018 (mill 2017-kr)*	Anslått kostnad (mill 2019-kroner)**
Miljøtiltak i Ålesund	Ny Brosundbro, gate fra Waterfront-	270	280

sentrum	Posthuskrysset		
	Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate	80	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivpunkt sjukehus	50	50
	Miljøgate campus - kollektivknutepunkt	110	150
E136 Breivika - Lerstad	E136 Breivika-Lerstad	1650	1 920
	E136 Lerstادتoppen-Campus	430	460
Kollektiv, sykkel, gåing, trafikkssikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafikkssikkerhet. Tiltak kartlegges vidare.	275	280
Tiltak på fv 60 Blindheim – Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	270	290
Tiltak på E39 ved Myrland	E39 Myrland, påkjøringsrampe	50	50
	Sum PROSJEKTER	3185	3560
	Bomstasjoner	40	40
	Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	50	50
	KOSTNADER BYGGING	3275	3650

* Tilsvarer prosjektlista som ligger i det faglige grunnlaget fra 2018.

** Tallene fra Faglig grunnlag 2018 er oppdaterte; Det er gjennomført nye kostnadsanslag for noen av prosjektene. I tillegg har man tatt hensyn til prisstigningen.

2. Ålesund kommune går inn for at bypakke Ålesund vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 3,65 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjonar. Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

2019- kroner	2018-2023	2024-2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	205	379	0	584
Fylkeskommunale midlar	3	82	0	85
Kommunale midlar	75	107	0	182
Bompengar	582	1399	816	2797
Sum	865	1967	816	3648

3. Bypakka skal delfinansierast med bompengar basert på tovegs innkrevjing i 14 bomstasjonar som vist i Statens vegvesen sitt faglege grunnlag.

4. Ålesund kommune gir si tilslutning til at det blir lagt til grunn ein gjennomsnittleg takst på 17-22 kroner. Dette er rekna til å gi følgjande takstar:

- Takstgruppe 1: 20 – 25 kroner
- Takstgruppe 2: 40 – 50 kroner

5. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 prosent. Det vil ikkje vere rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.
6. I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt. Dersom det blir opna for at nullutsleppskøyretøy får lågare rabatt, kan dette innførast i bypakken om dette vert aktuelt.
7. Bompengetakstane er føresett regulerte i takt med auken i konsumprisindeksen.
8. Det er lagt til grunn timesregel. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit månadstak på 60 betalande passeringar per kalendermånad.
9. Det blir innført ein timesregel for begge takstgrupper der første registrerte passering i sentralsystemet skal gjelde. Når det blir teknisk mogleg, vil den passeringa med høgast takst i løpet av ein time gjelde.
10. Ålesund kommune legg til grunn at bompengar skal krevjast inn i inntil 15 år.
11. Alle rabattordningar føreset gyldig avtale og bruk av brikke.
12. Dersom økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresett, er Ålesund kommune samde i at det må kuttast i fastsett portefølje for bypakka.
13. Dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett, er det lagt til grunn at prosjekt frå marginalister knytt til trafikktrygging, gang- og sykkelveg eller kollektiv kan takast inn i pakken, eller at takstane og/eller innkrevjingsperioden vert redusert.
14. Ålesund kommune godkjenner at det vert sett opp bomstasjonar på lokalt vegnett om det vert ei monaleg overføring av trafikk inn på lokalt vegnett etter at tiltak som skilting, reduserte fartsgrenser og stenging er gjennomførte.
15. Ålesund kommunelegg til grunn at det vert arbeidd vidare med bypakke Ålesund byggesteg 2.
16. Bystyret vedtek at Ålesund kommune bidreg med 182 mill. kroner til prosjektet bypakke Ålesund trinn 1. Dette vert innarbeidd i kommande økonomiplanar fram til og med 2028.
17. Midlar Ålesund kommune vil bruke til planlegging før bompengeavtalen vert underskriven kan gå inn som ein del av Ålesund kommune sin andel av bypakka.
18. Ålesund kommune vil starte arbeidet med å få fram ein parkeringsstrategi som støttar opp under måla for bypakke Ålesund.

Tilleggspunkt fra Ålesund bystyre, utover de vedtakene som
Statensvegvesen/Vegdirektoratet anbefaler:

1. Ålesund kommune ønsker å innføre satelittbasert vegprising og vil gjerne bli pilot for et slikt system.
2. I det videre arbeidet med bypakke Ålesund byggetrinn 2 må Brosundtunnel og strekningen Vegsund-Breivik ha førsteprioritet

3. Bystyret i Ålesund vil øke satsingen på kollektivtrafikk og ber derfor om at tiltaket E136 Lerstادتoppen – Campus vurderes helt eller delvis erstattet av kollektivtiltak i samsvar med COWI-rapporten "Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund".
4. Dersom Vegdirektoratet imøtekommer Ålesund kommune på dette punktet vil prosjektlista se slik ut:

	Prosjekt (mill 2019-kroner)	Faglig grunnlag*	Bystyrets FORSLAG IMØTEKOMMES**
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Ny Brosundbro, gate fra Waterfront-Posthuskrysset	280	280
	Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate	80	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivpunkt sjukehus	50	50
	Miljøgate campus - kollektivknutepunkt	150	150
	Campus del 2 (tilpasning)		70
E136 Breivika - Lerstad	E136 Breivika-Lerstad	1 920	1 920
	E136 Lerstادتoppen-Campus	460	0
Kollektiv, sykkel, gåing, trafiksikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og sykkelende og trafiksikkerhet. Tiltak kartlegges videre.	280	280
	Kollektivtiltak ihht COWI-rapport		390
Tiltak på fv 60 Blindheim – Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	290	290
Tiltak på E39 ved Myrland	E39 Myrland, påkjøringsrampe	50	50
	Sum PROSJEKTER	3560	3550
	Bomstasjoner	40	40
	Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	50	50
	KOSTNADER BYGGING	3 650	3 650

* Faglig grunnlag 2018, oppdaterte tall

** Punkt 4 om omdisponering av E136 Lerstادتoppen – Campus til kollektivtiltak og tilpasning av Campus.

5. Bystyret ber om at behovet for påkjøringsrampen på E39 Myrland vurderes på nytt når kommunedelplanen for E39 er fastsatt.

6. Bystyret stiller seg bak vedtakspunkt fra styringsgruppen for bypakken og rådmannen slik de er fremlagt i innstillingen fra Formannskapet punkt a. –f.

7. Bystyret ber om at det legges inn en mulighet for å vurdere rushtidsavgift på et senere tidspunkt, slik som bystyret tidligere har lagt til grunn. Dette kan være et viktig virkemiddel for å nå måla om reisemiddelfordeling som er satt for bypakken.

8. Det skal tilstrebes at miljøprofilen og forholdet mellom vegtiltak og tiltak for kollektiv,

gående, syklende og trafikkssikkerhet beholdes. En eventuell kostnadsoverskridelse på strekningen E136 Breivika – Lerstad – Campus bør ikke gå på bekostning av de andre prosjektene i bypakken. Bystyret ønsker at eventuelle kostnadsoverskridelser på denne strekningen dekkes av bompengeselskapet og staten etter den prosentvise fordelinga som ligger til grunn for pakken, og at kostnadsoverskridelser over ti prosent dekkes av staten.

9. Bystyret vil framheve viktigheten av at de mindre tiltakene for gående, sykkel, kollektiv og trafikkssikkerhet kommer tidlig i perioden. Bystyret vil derfor oppfordre vegvesenet til at utbyggingsplanen endres i tråd med dette.

Følgende vedtakspunkt gjelder styringsgruppa for bypakken og rådmannen:

- a. Det jobbes videre for at satellittbasert vegprising utredes og konkretiseres gjennom Smart Sustainable City-satsingen og at muligheten for å bli pilot for et slikt system undersøkes
- b. Det jobbes videre for at Ålesund skal komme med i byvekstavtaleordningen.
- c. Det legges fram en sak om planlagt ny bro over Brosundet der konsekvensene for framkommelighet, beredskap m.v. ved ulike alternativer for bredde og antall kjørefelt over broen blir drøftet.
- d. Planleggingen av tiltakene som kommunen skal ha ansvar for (blant annet gange, sykkel, trafikkssikkerhet, noen av infrastrukturtiltakene for kollektiv og gateterminalen) må intensiveres for at tiltakene skal være klare til gjennomføring når bypakken starter. Bystyret har avsatt midler til bypakken på årsbudsjett og økonomiplan for å dekke kommunens egenandel i bypakken. Rådmannen gis fullmakt til å bemanne organisasjonen slik at utbyggingsplanen kan følges. Utgiftene dekkes av midlene som er avsatt til bypakken.
- e. Det er behov for å etablere en bypakkeorganisasjon som kan håndtere planlegging og etter hvert utbygging av alle prosjektene. Rådmannen gis fullmakt til å foreta de nødvendige organisatoriske tilpasninger for å bidra til gjennomføring av bypakkens prosjekter. Det er en fordel om de tre involverte partene kan samlokaliseres, for å sikre god samordning i gjennomføringen av bypakken.
- f. Ålesund bystyre ønsker at Brosundtunnelen får status som fylkesvei.

Bystyret stiller seg bak de to vedtakene som kom i formannskapet den 28. mai:

- a. Bystyret understreker at nullvekstmålet og målet om 50% klimakutt innen 2030, fortsatt er gjeldende. Tiltakene i bypakken vil ikke føre til at Ålesund når målene om mer miljøvennlig transport og vesentlige klimakutt. Bypakken vil være et av flere tiltak for å nå gjeldende klimamål. Bystyret understreker nødvendigheten av at det parallelt med realiseringen av bypakken innføres nødvendige tiltak for å nå klimamålene.
- b. Bystyret ber rådmann legge frem en sak for bystyret i løpet av 2020 hvor det redegjøres for hvilke tiltak som må komme i tillegg til bypakken for å endre reisevaner og nå vedtatte måltall for andel kollektivreiser, sykkel og gange.

Alternativt forslag fremmet av Høyre ved Øystein Tvedt

Ålesund bystyre vedtar formannskapets innstilling med følgende endringer:

a) Prosjekt E39 Vegsund-Breivika tas ut av porteføljen.

Tiltak på fv 60 Blindheim-Flisnes tas inn i porteføljen og fullfinansieres.

Prosjekt "E39 Myrland, påkjøringsrampe" tas inn i porteføljen.

Prosjekt "Brosundbro, og ny gate i forlengelse av Keiser Wilhelms gate" nedskaleres i henhold til alternativ presentert for styringsgruppen 18.01.2019.

b) Det gir en endret prosjektliste som ser slik ut:

PROSJEKT	Anslått kostnad (mill. 2019 kroner)	Innstilling	Forslag
	Brosundbro og ny gate i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate	280	180
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Brosundtunnelen	920	920
	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gate	80	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivknutepunkt ved Ålesund sykehus	50	50
	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund + Campus del 2	220	220
E136, E39, vegtilpasning	E136 Breivika-Lerstad	1 920	1 920
Campus	E39 Vegsund-Breivika	2 990	-
Kollektiv, sykkel, gåing,	Tiltak for fremkommelighet for buss, gående, syklende og trafiksikkerhet	280	280
trafiksikkerhet	Kollektivtiltak, jf. framtidige kollektivkonsepter i Ålesund-rapport fra COWI	130	130
Tiltak på rv. 60, Blindheim-Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående, syklende, trafiksikkerhetstiltak	-	270
Tiltak på E39 ved Myrland	Kryssutbedring (påkjøringsrampe)	-	50
Bomstasjoner		20	20
SUM		6 890	4 120

c) Det legges til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 4 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjoner. Følgende finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

2019-kroner	Sum
Statlige midler	670
Fylkeskommunale midler	85
Kommunale midler	206
Bompenger	3 159

Sum	4 120
------------	--------------

d) Ålesund kommune gir sin tilslutning til at det blir lagt til grunn en gjennomsnittlig takst på 17-22 kroner. Det er regnet til å gi følgende takster:

- Takstgruppe 1: 20-25 kroner
- Takstgruppe 2: 40-50 kroner

e) Plassering av bomstasjoner og prinsipp for takstgruppe, rabatt, timesregel og nullutslippsskjøretøy legges til grunn slik som foreslått fra Statens Vegvesen. Det innføres ikke rushtidsavgift.

f) Det omtalte månedstaket skal settes til 60 passeringer.

g) Bomsnitt langs E139 og E39 skal gi fri gjennomkjøring dersom en passerer både bom ved Blindheimstunnelen og bom i Brusdalen.

h) Ålesund kommune sitt bidrag til bypakken justeres opp fra 195 mill. til 206 mill. i 2019 kroner.

Følgende tilleggforslag gjelder styringsgruppa for bypakken og rådmann:

i) Borgundfjordtunnelen (som også inkluderer Veddemarktunnelen) er et viktig grep for å øke tilknytningen mellom søre-sunnmøre, Sula og Ålesund kommune og for å redusere trafikkbelastningen på strekningen E39 Vegsund-Breivika. Bystyret ber om at dette prosjektet inngår og tas hensyn til i det videre arbeidet med transportsystemet i Ålesundsregionen. Borgundfjordtunnelen skal realiseres som et selvstendig, selvfinansiert prosjekt.

Votering:

Hans Kjetil Knutsen (Å) sitt utsettelsesforslag falt med 27 mot 22 stemmer.

Det ble deretter votert over hert enkelt forslag i denne rekkefølgen:

Formannskapetets innstilling fikk ingen stemmer.

Øystein Tvedt (H) sitt alternative forslag med unntak av punkt i) Borgundfjordtunnelen fikk 16 stemmer og falt. Det var 49 voterende.

Hans Kjetil Knutsen (Å) er styremedlem i Bytunnelen AS som arbeider med Borgundfjordtunnelen og tok derfor opp spørsmål om egen habilitet til å delta i behandlingen av punkt i) i forslaget som ble fremmet av Høyre ved Øystein Tvedt. Som styremedlem i selskapet som er part i saken, er Knutsen direkte inhabil etter forvaltningslovens § 6, 1. ledd bokstav e) nr. 2 og fratrådte. Det var ikke vara til stede.

Det er bystyret selv som må avgjøre habilitetsspørsmål, jf. fvl. § 8.

Et enstemmig bystyre vedtok at Hans Kjetil Knutsen (Å) er inhabil til å delta i behandlingen av dette tilleggforslaget etter forvaltningsloven § 6, 1. ledd bokstav e) nr. 2: "En offentlig tjenestemann er ugild til å tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse eller til å treffe avgjørelse i en forvaltningssak når han leder eller har ledende stilling i, eller er medlem av styret eller bedriftsforsamling for et selskap som er part i saken." Det var 48 voterende.

Øystein Tvedt (H) sitt tilleggforslag punkt i) fikk 13 stemmer og falt. Det var 48 voterende.

Tore Johan Øvstebø (KRF) sitt alternative forslag fikk 26 stemmer og ble vedtatt. Det var 49 voterende.

Fremskrittspartiets 8 medlemmer stemte mot alle forslagene.

Etter at det var gjort vedtak i saken leverte Håkon Lykkebø Strand (FRP) inn et signert dokument til ordfører: "Lovlighetskontroll av bystyrets vedtak 06.06.2019 i sak 45/19." Dokumentet er signert av Håkon Lykkebø Strand (FRP), Atle Istad (FRP) og Asgeir Berg (FRP).

057/19 - Formannskapet

Tilrådning:

1. Ålesund kommune går inn for at det vert etablert ei bypakke for Ålesund i tråd med «Bypakke Ålesund – Faglig grunnlag» frå Statens vegvesen, datert 16.5.2019.

2. Ålesund kommune går inn for at bypakke Ålesund vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 6,9 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjonar. Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

Millioner 2019-kroner	2018-2023	2024-2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	210	1460	0	1670
Fylkeskommunale midlar	0	20	65	85
Kommunale midlar	40	80	75	195
Bompengar	830	1950	2160	4940
Sum	1080	3510	2300	6890

3. Det skal etablerast 13 bomstasjonar med tovegs innkrevjing. Bomplasseringa er vist i Statens vegvesen sitt faglege grunnlag. Bompengerperioden er sett til 15 år frå innkrevjingsstart.

4. Ålesund kommune gir si tilslutning til at det blir lagt til grunn ein gjennomsnittleg takst på om lag 23-25 kroner i 2019-prisnivå. Dette er førebels rekna til å gje om lag følgjande takstar i 2019-kroner:

2019-kroner	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Utanfor rush	25-30	50-60
Rush (0700-0900 og 1500-1700)	35-40	70-80

5. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 prosent. Det vil ikkje vere rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.

6. I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt.

7. Det er lagt til grunn innføring av eit månadstak på 70 betalande passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 1.

8. Det blir innført ein timesregel for begge takstgrupper der første registrerte passering i sentralsystemet skal gjelde. Når det blir teknisk mogleg, vil den passeringa med høgast takst i løpet av ein time gjelde.

9. Alle rabattordningar føreset gyldig avtale og bruk av brikke.

10. Bompengetakstane er føresett regulerte i takt med auken i konsumprisindeksen.

11. Dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett, er det lagt til grunn at prosjekt frå marginallister knytt til trafikktryggleik, tilrettelegging for gåande og sykklande, eller kollektivtrafikk kan takast inn i pakken, eller at takstane og/eller innkrevjingsperioden vert redusert.

Dersom økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresett, er Ålesund kommune samde i at det må kuttast i fastsett portefølje for bypakken.

12. Ålesund kommune godkjenner at det vert sett opp bomstasjonar på lokalt vegnett om det vert ei monaleg overføring av trafikk inn på lokalt vegnett etter at tiltak som skilting, reduserte fartsgrenser og stenging er gjennomførte.

13. Bystyret vedtek at Ålesund kommune bidreg med 195 mill. 2019-kroner til prosjektet bypakke Ålesund. Dette vert innarbeidd i kommande økonomiplanar fram til og med 2034.

14. Ålesund kommune vil starte arbeidet med å få fram ein parkeringsstrategi som støttar opp under måla for bypakke Ålesund.

Rådmannens innstilling utover de vedtakene som Statens vegvesen/Vegdirektoratet anbefaler.

Bystyret ber om at Statens vegvesen / Samferdselsdepartementet vurderer disse punktene i det vidare arbeidet med bompengeproposisjonen for bypakke Ålesund:

1. Ålesund kommune ønsker å innføre satellittbasert vegprising og vil gjerne bli pilot for et slikt system.
2. Ålesund kommune forutsetter at dersom sentrale retningslinjer åpner for at nullutslippskjøretøy oppnår mindre rabatt, så kan det innføres i bypakken.

Følgende vedtakspunkt gjelder styringsgruppa for bypakken og rådmannen:

- a. Det jobbes vidare for at satellittbasert vegprising utredes og konkretiseres gjennom Smart Sustainable City-satsingen og at muligheten for å bli pilot for et slikt system undersøkes
- b. Det jobbes vidare for at Ålesund skal komme med i byvekstavtaleordningen.
- c. Det legges fram en sak om planlagt ny bro over Brosundet der konsekvensene for framkommelighet, beredskap m.v. ved ulike alternativer for bredde og antall kjørefelt over broen blir drøftet.
- d. Planleggingen av tiltakene som kommunen skal ha ansvar for (blant annet gange, sykkel, trafikkssikkerhet, noen av infrastrukturtiltakene for kollektiv og gateterminalen) må intensiveres for at tiltakene skal være klare til gjennomføring når bypakken starter. Bystyret har avsatt midler til bypakken på årsbudsjett og økonomiplan for å dekke kommunens egenandel i bypakken. Rådmannen gis fullmakt til å bemanne organisasjonen slik at utbyggingsplanen kan følges. Utgiftene dekkes av midlene som er avsatt til bypakken.

- e. Det er behov for å etablere en bypakkeorganisasjon som kan håndtere planlegging og etter hvert utbygging av alle prosjektene. Rådmannen gis fullmakt til å foreta de nødvendige organisatoriske tilpasninger for å bidra til gjennomføring av bypakkens prosjekter. Det er en fordel om de tre involverte partene kan samlokaliseres, for å sikre god samordning i gjennomføringen av bypakken.
- f. Ålesund bystyre ønsker at Brosundtunnelen får status som fylkesvei.
- g. Bystyret understreker at nullvekstmålet og målet om 50% klimakutt innen 2030, fortsatt er gjeldende. Tiltakene i bypakken vil ikke føre til at Ålesund når målene om mer miljøvennlig transport og vesentlige klimakutt. Bypakken vil være et av flere tiltak for å nå gjeldende klimamål. Bystyret understreker nødvendigheten av at det parallelt med realiseringen av bypakken innføres nødvendige tiltak for å nå klimamålene.
- h. Bystyret ber rådmann legge frem en sak for bystyret i løpet av 2020 hvor det redegjøres for hvilke tiltak som må komme i tillegg til bypakken for å endre reisevaner og nå vedtatte måltall for andel kollektivreiser, sykkel og gange.

Behandling:

Tilleggsforslag fremmet av Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti ved Anders Lindbeck
Bystyret understreker at nullvekstmålet og målet om 50% klimakutt innen 2030, fortsatt er gjeldende. Tiltakene i bypakken vil ikke føre til at Ålesund når målene om mer miljøvennlig transport og vesentlige klimakutt. Bypakken vil være et av flere tiltak for å nå gjeldende klimamål. Bystyret understreker nødvendigheten av at det parallelt med realiseringen av bypakken innføres nødvendige tiltak for å nå klimamålene.

Bystyret ber rådmann legge frem en sak for bystyret i løpet av 2020 hvor det redegjøres for hvilke tiltak som må komme i tillegg til bypakken for å endre reisevaner og nå vedtatte måltall for andel kollektivreiser, sykkel og gange.

Habilitetsvurdering av de folkevalgte som medlemmer av styringsgruppa for bypakken.

Tore Johan Øvstebø (KRF) har vært leder av styringsgruppa, Øystein Tvedt (H) og Hans Kjetil Knutsen (Å) har vært medlemmer av styringsgruppa. Ordfører Eva Vinje Aurdal har også deltatt i arbeidet som er gjort i styringsgruppa for bypakke Ålesund. Disse representantene fratrådte før det ble votert over habilitetsspørsmålene. Det var ikke vara til stede - 9 voterende i spørsmålene om habilitet.

Kommuneadvokaten har gjort en vurdering av disse styringsgruppemedlemmene, med unntak av ordfører. Denne habilitetsvurderingen ble sendt til formannskapet i løpet av møtet. Det ble brukt tid i møtet på å gå igjennom denne vurderingen.

Konklusjonen til kommuneadvokaten er at medlemmene er habile til å delta i behandlingen av saken. Vurderingen er gjort opp mot kommuneloven § 40 og forvaltningslovens § 6.

Det er opp til formannskapet å avgjøre habilitetsspørsmålet, jf. forvaltningslovens § 8.

Formannskapet tok stilling til habilitetsspørsmålet for hvert enkelt medlem og alle ble enstemmig erklært habile til å delta i behandlingen av saken. Det er ikke hjemmel for å si at medlemmene er dirkte inhabile etter loven. Det foreligger heller ikke "særegne forhold" som tilsier at styringsgruppemedlemmene kan vurderes inhabile etter forvaltningslovens § 6, 2. ledd. Medlemmene tiltrådte møtet igjen.

Alternativt forslag fremmet av Høyre ved Øystein Tvedt

Ålesund bystyre vedtar rådmannens innstilling med følgende endringer:

a) Prosjekt E39 Vegsund-Breivika tas ut av porteføljen.

b) Sekkepost "Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafikksikkerhet" økes med 100 mill, fra 280 til 380 mill. Samtidig flyttes tiltak "fv 60 Blindheim-Flisnes" i "Prioriterte trafikksikringstiltak" opp fra uprioritert liste til ny prioritering 8, med 100 mill.

c) Det legges til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 4 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjoner. Følgende finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

2019-kroner	Sum
Statlige midler	670
Fylkeskommunale midler	85
Kommunale midler	195
Bompenger	3 050
Sum	4 000

d) Prinsipp for takstgruppe, rabatt, rushtidsavgift og nullutslippskjøretøy legges til grunn slik som foreslått fra Statens Vegvesen. Gjennomsnittlig takst justeres ned fra anslag på 20-25 kroner, til nødvendig takst for å finansiere 3050 millioner i bompenger, framfor 4940 forutsatt i faglig grunnlag.

e) Det omtalte månedstaket skal settes til 60 passeringer.

f) Bomsnitt langs E139 skal gi fri gjennomkjøring langs E139 desom en passerer både bom ved Blindheimstunnellen og bom i Brusdalen i påvente av at Blindheimstunnellen blir realisert.

Voting:

Rådmannens innstilling ble vedtatt med 9 mot 5 stemmer. Det var 12 voterende i denne saken.

Øystein Tvedt (H) sitt alternative forslag falt.

Anders Lindbeck (SV) sitt tilleggsforslag ble vedtatt med 9 mot 5 stemmer.

Rådmannens innstilling:

1. Ålesund kommune går inn for at det vert etablert ei bypakke for Ålesund i tråd med «Bypakke Ålesund – Faglig grunnlag» frå Statens vegvesen, datert 16.5.2019.

2. Ålesund kommune går inn for at bypakke Ålesund vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 6,9 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjonar. Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

Millioner 2019-kroner	2018-2023	2024-2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	210	1460	0	1670
Fylkeskommunale midlar	0	20	65	85
Kommunale midlar	40	80	75	195
Bompengar	830	1950	2160	4940
Sum	1080	3510	2300	6890

3. Det skal etablerast 13 bomstasjonar med tovegs innkrevjing. Bomplasseringa er vist i Statens vegvesen sitt faglege grunnlag. Bompengerperioden er sett til 15 år frå innkrevjingsstart.

4. Ålesund kommune gir si tilslutning til at det blir lagt til grunn ein gjennomsnittleg takst på om lag 23-25 kroner i 2019-prisnivå. Dette er førebels rekna til å gje om lag følgjande takstar i 2019-kroner:

2019-kroner	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Utanfor rush	25-30	50-60
Rush (0700-0900 og 1500-1700)	35-40	70-80

5. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 prosent. Det vil ikkje vere rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.

6. I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt.

7. Det er lagt til grunn innføring av eit månadstak på 70 betalande passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 1.

8. Det blir innført ein timesregel for begge takstgrupper der første registrerte passering i sentralsystemet skal gjelde. Når det blir teknisk mogleg, vil den passeringa med høgast takst i løpet av ein time gjelde.

9. Alle rabattordningar føreset gyldig avtale og bruk av brikke.

10. Bompengetakstane er føresett regulerte i takt med auken i konsumprisindeksen.

11. Dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett, er det lagt til grunn at prosjekt frå marginallister knytt til trafikktryggleik, tilrettelegging for gåande og syklende, eller kollektivtrafikk kan takast inn i pakken, eller at takstane og/eller innkrevjingsperioden vert redusert.

Dersom økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresett, er Ålesund kommune samde i at det må kuttast i fastsett portefølje for bypakken.

12. Ålesund kommune godkjenner at det vert sett opp bomstasjonar på lokalt vegnett om det vert ei monaleg overføring av trafikk inn på lokalt vegnett etter at tiltak som skilting, reduserte fartsgrenser og stenging er gjennomførte.

13. Bystyret vedtek at Ålesund kommune bidreg med 195 mill. 2019-kroner til prosjektet bypakke Ålesund. Dette vert innarbeidd i kommande økonomiplanar fram til og med 2034.

14. Ålesund kommune vil starte arbeidet med å få fram ein parkeringsstrategi som støttar opp under måla for bypakke Ålesund.

Rådmannens innstilling utover de vedtakene som Statens vegvesen/Vegdirektoratet anbefaler.

Bystyret ber om at Statens vegvesen / Samferdselsdepartementet vurderer disse punktene i det

videre arbeidet med bompengeproposisjonen for bypakke Ålesund:

1. Ålesund kommune ønsker å innføre satellittbasert vegprising og vil gjerne bli pilot for et slikt system.
2. Ålesund kommune forutsetter at dersom sentrale retningslinjer åpner for at nullutslippsskjøretøy oppnår mindre rabatt, så kan det innføres i bypakken.

Følgende vedtakspunkt gjelder styringsgruppa for bypakken og rådmannen:

- a. Det jobbes videre for at satellittbasert vegprising utredes og konkretiseres gjennom Smart Sustainable City-satsingen og at muligheten for å bli pilot for et slikt system undersøkes
- b. Det jobbes videre for at Ålesund skal komme med i byvekstavtaleordningen.
- c. Det legges fram en sak om planlagt ny bro over Brosundet der konsekvensene for framkommelighet, beredskap m.v. ved ulike alternativer for bredde og antall kjørefelt over broen blir drøftet.
- d. Planleggingen av tiltakene som kommunen skal ha ansvar for (blant annet gange, sykkel, trafikkssikkerhet, noen av infrastrukturtiltakene for kollektiv og gateterminalen) må intensiveres for at tiltakene skal være klare til gjennomføring når bypakken starter. Bystyret har avsatt midler til bypakken på årsbudsjett og økonomiplan for å dekke kommunens egenandel i bypakken. Rådmannen gis fullmakt til å bemanne organisasjonen slik at utbyggingsplanen kan følges. Utgiftene dekkes av midlene som er avsatt til bypakken.
- e. Det er behov for å etablere en bypakkeorganisasjon som kan håndtere planlegging og etter hvert utbygging av alle prosjektene. Rådmannen gis fullmakt til å foreta de nødvendige organisatoriske tilpasninger for å bidra til gjennomføring av bypakkens prosjekter. Det er en fordel om de tre involverte partene kan samlokaliseres, for å sikre god samordning i gjennomføringen av bypakken.
- f. Ålesund bystyre ønsker at Brosundtunnelen får status som fylkesvei.

Bakgrunn:

Ålesund kommune har mottatt et brev fra Statens vegvesen, Region Midt, datert 16.5.2019 med oversendelse av dokumentet Faglig grunnlag der Statens vegvesen gjør greie for innholdet og finansieringen av pakken.

Før Stortinget kan ta stilling til om prosjektet skal realiseres gjennom delvis bompengefinansiering, skal Møre og Romsdal fylkeskommune og Ålesund kommune uttale seg om finansieringsopplegget. Basert på sin utredning har Vegvesenet derfor laget et forslag til et endelig lokalpolitisk vedtak. Dette er gjengitt i punkt 1-14 i rådmannens innstilling. Omtrent likelydende forslag til vedtak er også sendt over til Møre og Romsdal fylkeskommune, med et tillegg om fylkeskommunens bidrag og garanti for finansieringen.

Styringsgruppa for bypakke Ålesund, har gjennomgått forslaget fra Vegvesenet, senest i møte 22. mai 2019. Styringsgruppa anbefaler at bystyret og fylkestinget vedtar finansieringsopplegget og alle punktene 1-14. Styringsgruppa anbefaler at det gjøres noen tilleggsvedtak, vedtak 15-16. (Ålesund kommune er representert med tre personer i styringsgruppa; Tore Johan Øvstebø (Krf), Øystein

Tvedt (H) og Hans Kjetil Knutsen (Å). Hans Kjetil Knutsen var ikke enig i innstillingen fra styringsgruppa).

Rådmannen støtter styringsgruppas forslag til tilleggsvedtak.

Videre har rådmannen tilføyet noen vedtak som gjelder organisering og disponering av arbeidet i Ålesund kommune. Disse er oppsummert i punktene a – f.

Kort oppsummering av hva som har skjedd og hva som skal skje framover. Bypakken har vært gjennom en lang prosess. For en detaljert prosessbeskrivelse se kap 2.2 i det faglige grunnlaget. Første ferdige forslag til bypakke Ålesund ble behandlet i **bystyret 22.5.2014**. Etter tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet om at pakken måtte reduseres og at det statlige bidraget måtte ligge i nasjonal transportplan (NTP), vedtok bystyret i **3.12.2015 en revidert bypakke**. Kommunen fikk bekreftet fra samferdselsdepartementet at vi kunne gå videre med denne pakken **juli 2016**. Det ble da jobbet videre med detaljering av pakken; særlig bomplassering og konkretisering av potten som var avsatt til gange/syssel/trafikksikkerhet/kollektiv. Bystyret **vedtok bypakken på ny 2.2.2017**, i hovedsak den samme pakken som ble vedtatt i desember 2015, men mer detaljert. Pakken ble så sendt over til Statens vegvesen som jobbet videre med *Faglig grunnlag*, en gjennomgang av økonomi og prosjekter i pakken som en forberedelse til behandling i Stortinget. Den **22.3.2018** fikk bystyret pakken til behandling. Bystyret la i dette møtet til Brosundtunnelen til prosjektporteføljen. Pakken var dermed ikke lenger i tråd med det Faglige grunnlaget og måtte utredes videre. Styringsgruppa jobbet med dette høsten 2018 og ønsket en tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet om at det var ok å jobbe videre med pakken med Brosundtunnelen inkludert. I **desember 2018** kom positiv tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet og planleggingen fortsatte videre. I det videre arbeidet kom det fram at for å kunne benytte de midlene som ligger i NTP til E39 Vegsund – Breivika, så måtte pakken også inkludere denne strekningen. Pakken ble dermed **utvidet** med enda et prosjekt, samtidig som den opprinnelige pakken ble redusert med tre prosjekter. Med utgangspunkt i disse endringene av pakken, har Statens vegvesen gjennomgått økonomien og prosjektene i pakken i dokumentet Faglig grunnlag.

Det er dette **Faglige grunnlaget** som nå foreligger. Det er utarbeidet av Statens vegvesen og Vegdirektoratet. Det Faglige grunnlaget ender opp med et forslag til endelig lokalpolitisk vedtak for kommunen og fylkeskommunen, slik som gjengitt i rådmannens innstilling.

Når endelige vedtak i kommunen og fylkeskommunen foreligger, starter Vegdirektoratet arbeidet med bompengeproposisjonen for Bypakke Ålesund, som skal behandles av Stortinget. Parallelt med dette arbeidet starter KS2, som er en statlig kvalitetssikringsprosess av planleggingen, gjennomføring og finansieringen av prosjektet. Denne blir utført av uavhengige konsulenter på oppdrag fra Finansdepartementet og gjennomføres på alle prosjekter over 750 mill. kr som skal legges fram for Stortinget.

Hvis arbeidet går etter planen, kan bompengeproposisjonen for Bypakke Ålesund behandles i Stortinget i 2020/2021. Byggestart for pakken vil da bli i 2021.

Fram mot byggestart må det utarbeides byggeplaner og tilbudsgrunnlag, og sykkel- og kollektivtiltakene må utredes og detaljeres, slik at bypakken kommer raskt i gang så fort Stortinget har gjort sitt vedtak.

Vurdering:

I det følgende gis en kort oppsummering av det faglige grunnlaget, med rådmannens kommentarer der det er behov. For full oversikt anbefales det å lese det Faglige grunnlaget.

Føringer fra Staten

I kap 2.2 gjennomgås historikken til pakken. Her er også brevene som kommunen har mottatt fra Samferdselsdepartementet nevnt, i tillegg til prinsippene for bypakker i mindre byområder (kap 2.3) og KVV (kap 2.4).

Mål for bypakke Ålesund og vurdering av måloppnåelse (kap 3)

De overordnede rammene for arbeidet med bypakke Ålesund kan oppsummeres i tre hovedmål:

- Byen skal ha et pålitelig og effektivt transportsystem for alle transportformer. Transportsystemet må møte veksten i transportsektoren.
- Bypakken skal bidra til å utvikle et framtidsrettet kollektivtilbud.
- Bypakken skal bidra til attraktiv og bærekraftig byutvikling.

Videre har bystyret vedtatt at bypakken skal være hovedvirkemidlet for å nå målene om 8 prosent sykkelandel, 15 prosent kollektivandel og 30 prosent gangandel. I kap 3 diskuteres pakkens **måloppnåelse**.

Det ble lagt fram en trafikkanalyse i styringsgruppemøtet den 22. mai om hvordan pakken endrer reisevanene. Rådmannen har ikke fått tid til å gå grundig igjennom dette. Men kort oppsummert vil bypakken, med bompenger, før til noe færre reiser totalt, og 7100 færre bilreiser. Det vil bli en liten økning i antall kollektivreiser, 600 daglige reiser. Det vil bli 1000 flere syklistreiser og 2300 flere gående.

Det totale antallet reiser i Ålesund kommune er på om lag 170 000 reiser per dag (en gjennomsnittlig ålesunder reiser 3,54 reiser per dag i følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen). Det vil si at bypakken med bompenger fører til en økning i sykkelandelen fra dagens 3 prosent til 3,5 prosent. Gangandelen vil øke fra 19 til 20 prosent. Kollektivandelen vil øke fra 6 til 6,3 prosent. Dette er grove utregninger med noe usikkerhet; I modellen er ikke reiser internt i grunnkretsene tatt med, dette vil trolig føre til at tallene for gange og sykkel er noe underestimert, videre er ikke tallene direkte sammenlignbare, fordi tallene gjelder *reiser* innenfor kommunegrensene, og ikke reiser foretatt av *innbyggerne* i Ålesund. Til tross for disse usikkerhetene gir det likevel en grov oversikt over effekten av pakken med bompenger og rushtidsavgift.

Bypakken inneholder en del tiltak *som kan legge grunnlag* for en utvikling av kollektivtrafikken og bedre forholdene for gående og syklende, på den annen siden vil bygging av de tre store vegprosjektene øke bilens konkurransevilkår, slik at det relative konkurranseforholdet mellom bil og kollektiv ikke endres i kollektivtrafikken favør. Det er lagt opp til tidsdifferensierte takster for å vri trafikantene over på mer miljøvennlige transportformer. Tidsdifferensierte takster, som også kalles rushtidsavgift, bidrar til å redusere køene i rushtiden slik at de som *må* kjøre i rushtiden kommer seg raskere fram. Det vil særlig være en fordel at næringstrafikkens og kollektivtrafikkens framkommelighet bedres i rushtidene.

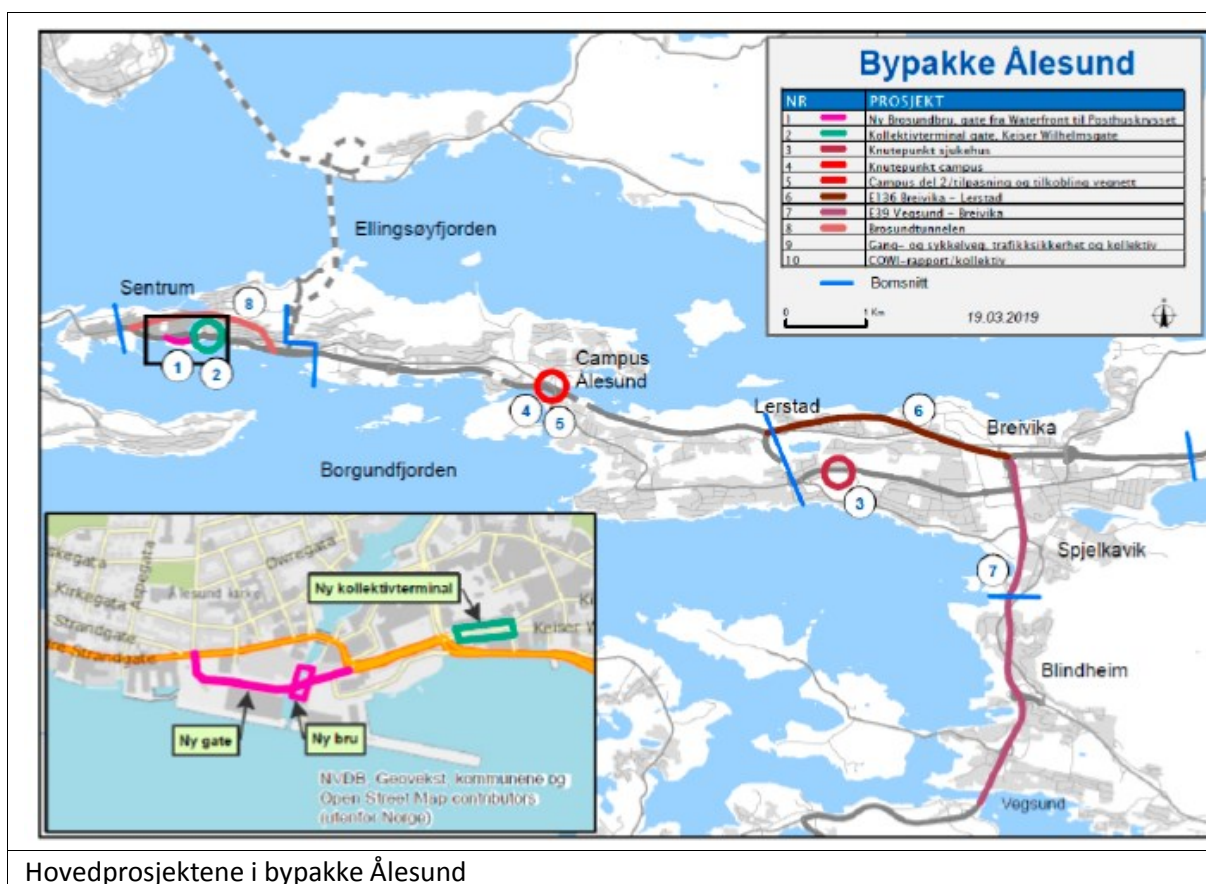
I dette forslaget til bypakke ter det lagt opp til en pris per passering for personbil på 20 kroner utenfor rush og 30 kroner i rushtiden. Da er rabatt ved bruk av brikke inkludert. Se mer om dette i eget avsnitt.

Prosjektene i bypakke Ålesund

I kap 4 er alle prosjektene omtalt. Lista og kartet nedenfor gir en rask oversikt.

Brosundtunnelen er et av de nye prosjektene som er tatt inn i bypakke Ålesund. Her pågår det et reguleringsarbeid og plan- og byggesaksutvalget og bystyret vil etter hvert få dette til behandling.

I tillegg til Brosundtunnelen er **E39 Vegsund – Breivika** det andre nye prosjektet som er lagt inn i pakken. Dette prosjektet har midler i NTP, det er avsatt 1 milliard i perioden 2024 – 2029. Prosjektet er beregnet til 2,9 milliarder kroner. Statens vegvesen er i gang med en kommunedelplan for denne strekningen. De har utredet flere alternative traseer. Det er kommunen som er planmyndighet og det er bystyret som gjør endelig trasevalg når planen kommer til politisk behandling. Det har vært en innbyggerinitiativ om traseen som berører friområdet på Sandingane og mange er kritiske til dette alternativet. Det er viktig å understreke at bystyret ikke tar stilling til denne saken nå, nå er det bare finansieringen av strekningen Vegsund – Breivika som er til behandling. Prosjektet er omtalt i kap 4.1.5.



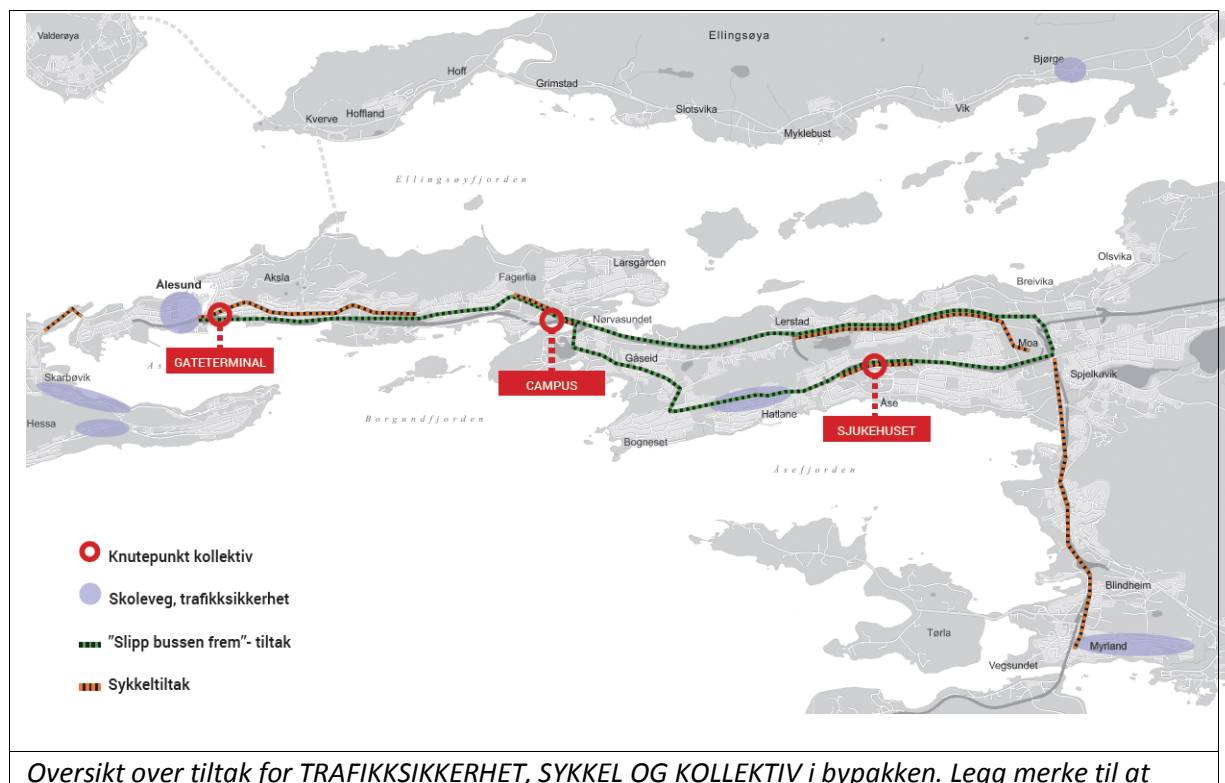
Hovedprosjektene i bypakke Ålesund

PROSJEKT		Anslått kostnad (mill. 2019-kr.)
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Brosundbro, og ny gate i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate	280
	Brosundtunnelen	920
	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gate	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	50
	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund + Campus del 2	220
E136, E39, vegtilpasning campus	E136 Breivika-Lerstad	1 920
	E39 Vegsund-Breivika	2 990
Kollektiv, sykkel, gåing, trafikksikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafikksikkerhet. Tiltak kartlegges videre.	280
	Kollektivtiltak, jf. <i>Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund - rapport fra COWI</i>	130
SUM PROSJEKTER		6870
Bomstasjoner		20
SUM		6 890

Prosjektlista for bypakken.

Prosjektene knyttet til **kollektiv, sykkel, gåing og trafikksikkerhet** er nærmere spesifisert i vedlegg 2. Det er de samme tiltakene som bystyret vedtok allerede i 2017. Prosjektene er spredt rundt om i kommunen. Prosjektlistene vil også fungere som plusslister som vil kunne komme til realisering dersom anleggskostnadene på prosjektene blir lavere enn forutsatt. I tillegg er det sykkeltiltak i noen av hovedtiltakene (E39, E236, sykehuset og Campus).

Det er også lagt til en egen pott på 130 millioner knyttet til kollektivtiltak fra COWI-rapporten. Dette er hovedsakelig framkommelighetstiltak for bussen på strekningen Moa-bysentrum, for å korte ned reisetiden.



noen av tiltakene faller inn under potten «Kollektiv, sykling, gåing, trafikkssikkerhet» og er listet opp i vedlegg 2, mens andre tiltak er en del av de store vegprosjektene og knutepunktprosjektene. Det er for eksempel planlagt ny sykkelveg som en del av både E39 Vegsund – Breivika og E136 Breivika – Lerstad, samt i forbindelse med prosjektene på sykehuset og campus.

I tiden framover vil det bli jobbet med å konkretisere og detaljere disse tiltakene, slik at de etter hvert blir «gryteklare» når bypakken starter opp.

Utbyggingsplan.

Statens vegvesen sin anbefaling til utbyggingsplan er basert på NTP og finansieringsanalyser.

Utbyggingsplanen er utarbeidet i tett samarbeid kommunen og fylkeskommunen og er flere ganger drøftet med styringsgruppa for bypakken.

BYPAKKE ÅLESUND - utbyggingsplan											
	2019-kroner	Byggear									
Prosjekt		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
Ny Brosundbro, gate fra Waterfront-Posthuskrysset	276	76	100				100				276
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmgate	82	42	40								82
Knutepunkt sjukehus	48	24	24								48
Knutepunkt campus + Campus del 2/tilpasning	220	30	70	70	50						220
E136 Breivika-Lerstad	1 922	50	600	750	522						1 922
Gang- og sykkelveg, trafikkssikkerhet og kollektiv	282	40	40	37	35	35	35	30	30		282
COWI-rapport/kollektiv	128	30	25	25	25	23					128
Bomstasjoner	20	20									20
E39 Vegsund - Breivika	2 990						230	1 000	900	860	2 990
Brosundtunnelen	922					105	410	320	87		922
KOSTNADER BYGGING	6 890	312	899	882	632	163	775	1 350	1 017	860	6 890

Utbyggingsplan (nb – her er ikke tallene avrundet slik som i tabellen over)

Tidsdifferensierte takster (kap 6.4)

For å bedre kunne fordele trafikken i Ålesund over døgnet (reduert kø), samt for å motivere privatbilister til å velge andre reisemåter, eventuelt andre reisetidspunkt, legges det opp til tidsdifferensierte takster. Dette vil føre til at næringstrafikken, kollektivtrafikkens og andre som må kjøre i rushtiden kommer raskere fram fordi de blir mindre kø.

I tidsrommene kl. 07-09 og kl. 15-17, når trafikken er størst i Ålesund, foreslås det høyere takster enn døgnet for øvrig. Forhøyning av takstene i disse tidsperiodene gjelder bare på hverdager, dvs. ikke på lørdag, søndag eller helligdager inkl. julaften, nyttårsaften og onsdag før påske.

Bompengetakster (kap 6.4)

I finansieringsanalysene har Vegvesenet regnet med en takst på 25 kr utenfor rush og 37 kroner i rushtiden for personbil, og 50 og 74 kroner for tunge kjøretøy. De aller fleste vil kunne få 20 prosent rabatt på denne taksten ved å bruke autopassbrikke.

2019-kroner	Lette kjøretøy <3500 kg (Takstgruppe 1)	Lette kjøretøy <3500 kg (Takstgruppe 1)	Tunge kjøretøy >3500 kg (Takstgruppe 1)
-------------	---	---	---

Utenfor rush	kr 25 (kr 25-30)	med brikke* kr 20 (kr 20-24)	2) kr 50 kr 50-60
Rush (0700-0900 og 1500-1700)	kr 37 (kr 35-40)	kr 30 (kr 28-32)	kr 74 kr 70-80

* med autopassbrikke får personbiler 20 prosent rabatt.

I vedtakspunkt 4 (og i tabellen over) er taksten oppgitt i et spenn på ca 5 kroner. Det er fordi det alltid vil være usikkerhet knyttet til forutsetningene som er lagt til grunn, og den eksterne kvalitetssikringen kan medføre endringer. For å redusere risikoen for at saken må behandles på nytt dersom forutsetningene endres, anbefaler Statens vegvesen at det vedtas bompengetakster innenfor et spenn.

Ca et halvt år før bompengeinnkrevingen starter skal de endelige takstene behandles politisk.

Rabatter og fritak

Som nevnt over, gis det 20 prosent rabatt for lette kjøretøy dersom man har autopassbrikke.

Det er timesregel slik at man bare betaler for en bompassering innenfor en time, selv om man passerer flere bomstasjoner. Det vil være den høyeste taksten innenfor den timen som vil gjelde.

Elbil-takstene følger nasjonale regler og elbiler og andre nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler halv takst. Regelverket knyttet til nullutslippskjøretøy kan endre seg. Rådmannen har lagt inn et vedtakspunkt om at man forutsetter at også bypakkens regler knyttet til dette kan endres dersom nasjonale regler endres.

Tunge kjøretøy som er elektriske eller har annen nullutslippsteknologi kjører gratis. Dette er nasjonale regler for å stimulere til utvikling av slike kjøretøy.

Det er satt et månedstak på 70 passeringer i måneden. Passeringer utover dette betales det ikke for.

Ellers er gjeldende nasjonale regler at kollektivtrafikk i rute er fritatt, mens taxi ikke regnes som kollektivtrafikk i rute, og er dermed ikke omfattet av fritaksordningen. Det gjelder egne fritaksregler for utrykningskjøretøy og forflytningshemmede.

Miljødifferensierte takster

I forrige bystyrevedtak 22.3.2018 vedtok bystyret at miljødifferensierte takster blir lagt til grunn. Dette er ikke utredet i det Faglige grunnlaget. Rådmannen har heller ikke utgreid dette og kan derfor ikke anbefale at dette tas inn i vedtaket nå.

Bompengesystem

Bompengestasjonene er i hovedsak plassert på samme sted som i forrige runde. På Aspøya er det lagt til et bomsnitt på grunn av Brosundtunnelen, både de som kjører gjennom tunnelen og de som kjører på overflaten må betale. På Blindheim og i Brusdalen er bomstasjonene plassert på E39, og ikke på avkjøringsrampene slik som tidligere. Det reduserer antallet bomstasjoner betraktelig og dermed kostnadene knyttet til dette. Grunnen til at man nå kan kreve inn penger fra gjennomgangstrafikken på E39 er at denne strekningen nå er lagt inn i pakken.



Kart som viser bomsnittene. Nøyaktig plassering er vist i vedlegg 3 i det Faglige grunnlaget.

Finansiering og kommunens egenandel (kap 6)

Bypakken finansieres av fire parter: Staten, fylkeskommunen, kommunen og innbyggerne gjennom bompenger. Bompengandelen i denne pakken er på ca 70 prosent av de totale kostnadene. De statlige midlene er avsatt i NTP til tre av prosjektene (E39 Vegsund - Breivika, E136 Breivika – Lerstad og en generell pott som heter bypakke Ålesund).

De fylkeskommunale midlene er fordelt på 85 millioner til investeringstiltakene, og minst 85 millioner til økt drift av kollektiv. Det er svært viktig at kollektivtilbudet utvikles og øker i takt med at bypakken bygges ut. Det er særlig viktig at det er et økt tilbud i forkant av at bomstasjonene etableres. Da er det et spesielt godt handlingsrom for å få folk til å endre vaner.

Rådmannen mener at det er bekymringsverdig at det ikke forutsettes mer økning av driftsbudsjettet til kollektiv enn 85 millioner fordelt på 15 år. Det er et snitt på 5,5 millioner per år. Til sammenligning koster driften av bybussene i Ålesund netto ca 110-120 millioner årlig. I tillegg kommer drift av hurtigbåtene og regionbussene.

COWI-rapportens forslag til driftsopplegg er grovt beregnet til å koste netto 200 millioner kroner årlig i 2030, dersom en klarer å øke antallet passasjerer til det tredobbelte i forhold til i dag. Dette er om lag 75 millioner kroner mer per år enn Bypakken legger opp til. Fram til tredoblingen i passasjertall er oppnådd, vil utgiftene å drifte COWI-rapportens forslag til driftsopplegg koste enda mer enn 200 millioner kroner årlig, på grunn av lavere inntekter fra passasjerbetaling.

Det er derfor svært viktig å jobbe for å øke driftsbudsjettet for kollektivtrafikken i Ålesundområdet, både gjennom fylkeskommunens årsbudsjetter, og gjennom andre mulige ordninger slik som byveksttaler.

Kommunens egenandel er satt til 195 millioner. Dette er fem prosent av den totale pakken, utenom E39 Vegsund – Breivika. Dette er i henhold til tidligere vedtak i bystyret. I forrige runde beløp dette seg til 164 millioner kroner.

Oversikt - finansiering

Millioner 2019-kroner	2018- 2023	2024- 2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	210	1460	0	1670
Fylkeskommunale midlar	0	20	65	85
Kommunale midlar	40	80	75	195
Bompengar	830	1950	2160	4940
Sum	1080	3510	2300	6890

Organisering og styring (kap 7)

Kommunen har satt av midler til kommunens egenandel på årsbudsjettet allerede fra 2019. Dette er viktig da vi kan starte å planlegge investeringstiltakene som vi skal ha ansvaret for, slik som sykkel, trafiksikkerhet og kollektivtiltakene.

Mesteparten av sykkel- og kollektivtiltakene ligger langs fylkesveg og eller riksveg. Det er derfor viktig at disse tiltakene planlegges i nært samarbeid med både Vegvesenet og fylkeskommunen. Det er ikke avsatt fylkeskommunale midler før i andre periode. Kommunen vil oppfordre fylkeskommunen til å disponere noen midler til første periode, slik at planlegging av disse viktige tiltakene kommer i gang tidsnok. Dette vi være små midler i forhold til totalen, slik at dette ikke krever endringer i denne saken.

Brosundtunnelen - eierskap

Samferdselsdepartementet understreket i brevet som kom i desember i fjor at eierskapet til Brosundtunnelen må være avklart. Kommunen er i dialog med fylkeskommunen om denne saken.

Denne tunnelen vil få en funksjon som trolig tilsier at den bør være en fylkesveg. Etter forvaltningsreformen fikk fylket ansvaret for større lokal veger som forbinder bygdene med riksvegene eller direkte med byer eller større sentra. Kommunene skulle være ansvarlige for rene boliggtater, kommunale veger med så lite trafikk at de ikke burde klassifiseres som fylkesveger (hentet fra Gyldendal Rettsdata note 7 til veglovens § 2). Det er høy trafikk på strekningen (ÅDT på mellom 14 000 og 25 000), det er ca 3 100 arbeidsplasser i ytre bydel (Aspøya og Hessa). Her er mange havner og kaier i aktiv bruk (tillegg til konteinerhavna i Skutvika som skal flytte etter hvert). Alt dette tilsier at Brosundtunnelen bør være fylkeskommunal. Et annet moment er at kommunen ikke har kompetanse til å drifte en tunnel, mens fylkeskommunen eier og drifter mange tunneler allerede.

Det er kommunen som har ønsket denne tunnelen, og fylkeskommunen har en trang økonomi og det kan være utfordrende å finne midler til å drifte en slik tunnel. Det er derfor innledet en dialog for å se på hvordan kommunen og fylkeskommunen kan fordele kostnadene for driften av tunnelen på en god måte. Det er innledet dialog om dette. Det er planlagt at dette avklares før sommeren.

Økonomiske konsekvenser:

Disse er redegjort ovenfor

Juridiske konsekvenser:

Andre driftsmessige eller organisatoriske konsekvenser:

Disse er drøftet over.

Konklusjon med begrunnelse:

Rådmannen anbefaler at bystyret vedtar «innstillingen» fra Statens vegvesen med tilleggsvedtak. Dette er i tråd med innstillingen fra styringsgruppa for bypakken.

Liv Stette
rådmann

Utrykte dokumenter i saken:

Vedlegg:

1. ENDELIG Bypakke Ålesund Faglig grunnlag - rettet versjon
2. Trafikknotat SVV 23.05.2019 Nytte/kostnadsanalyse og reisemiddelfordeling
3. Trafikknotat SVV 23.05.2019 Nyttekostnadsanalyse og reisemiddelfordeling
4. Trafikknotat COWI 25.03.2019
5. Bypakke Ålesund
6. Bypakke Ålesund - avklaring av bypakkens omfang
7. E-post